



# 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>

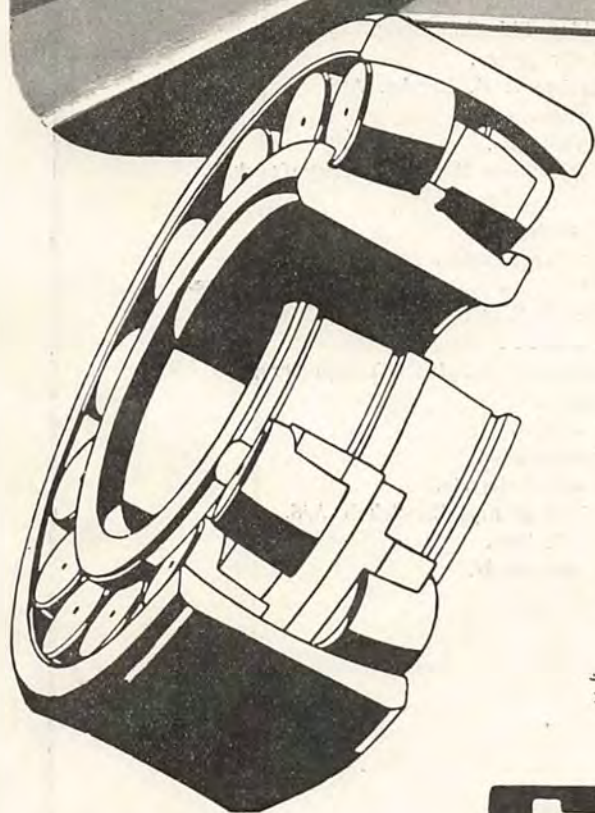
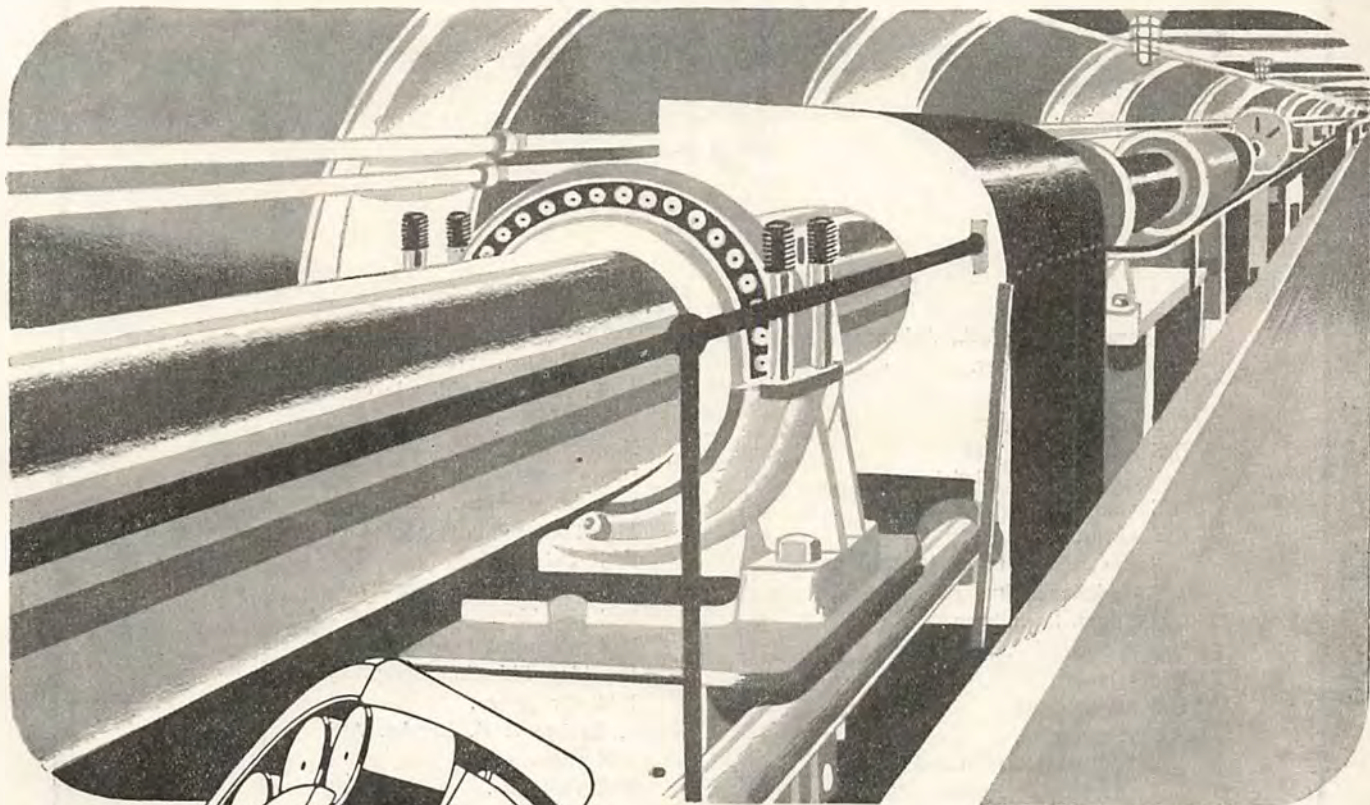
51. AARG.  
NR. 1

1. JANUAR  
1944

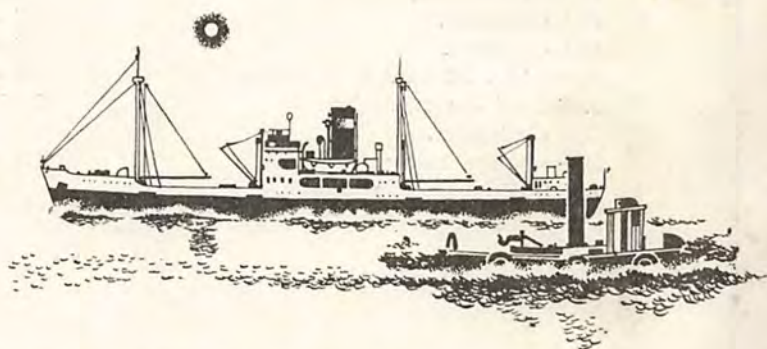
# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



**SKF** sfæriske Rullelejer som  
Bæreløjer for Mellemakser i Skibe.  
Forlang Specialprospekt.



# SKF

KUGLELEJER OG RULLELEJER



### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa      | A/S »Motortramp«, Stensved.                |
| D/S »Active«, Korsør.               | D/S »Myren«.                               |
| D/S af 1912.                        | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.     |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | D/S »Nautic«.                              |
| D/S »Als«.                          | Navitas A/S.                               |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Bes«.                          | Alfred Olsen Transport Co.                 |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Orient«.                              |
| A/S Christiansholms Fabriker.       | D/S »Orion«.                               |
| C. Clausen, Svendborg.              | D/S »Pacific«.                             |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Phoenix«, Esbjerg.                    |
| D/S »Dania«.                        | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Draco«.                        | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | D/S »Sainso«.                              |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Solnæs«.                              |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.       |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Oluf Svendsen.                             |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Hans Svenningsen.                          |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | A/S Em. Z. Svitfers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Buggerselskab A/S.     | A/S Tankskibsrederiet.                     |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Torm«.                                |
| D/S »Hafnia«.                       | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,       |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.      | Odense.                                    |
| D/S »Heimdall«.                     | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Holland«.                      | D/S »Vendila«.                             |
| Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa.   | D/S »Vesterhavet«.                         |
| J. Gotfred Jensen, Aarhus.          | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.             |
| D/S »Jutlandia«.                    | D/S »Viking«.                              |
| D/S »Jyden«, Esbjerg.               | D/S »Øresund«.                             |
| A/S Rederiet Mathille, Lemvig.      |  |



# C. K. HANSEN

KØBENHAVN

DAMPSKIBS-EKSPEDITION - KLARERING - LINIE- HAVARI- OG ASSURANCEAGENTUR

INTERNATIONAL SPEDITION - BEFRAGTNING - KØB OG SALG AF TONNAGE

TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

★

KORRESPONDERENDE REDER FOR A/S DAMPSKIBSSELSKABET

**„DANNEBROG“**

★

BUNKERKULAFD. - TELEGRAM ADR.: BUNKERDEPOT

**KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT**

AKTIESELSKAB

# M. LAURITZEN & CO.

FREDERIKSHAVN

DANMARK

TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN«

TELEFON-NR. 64

**BUNKERKUL**

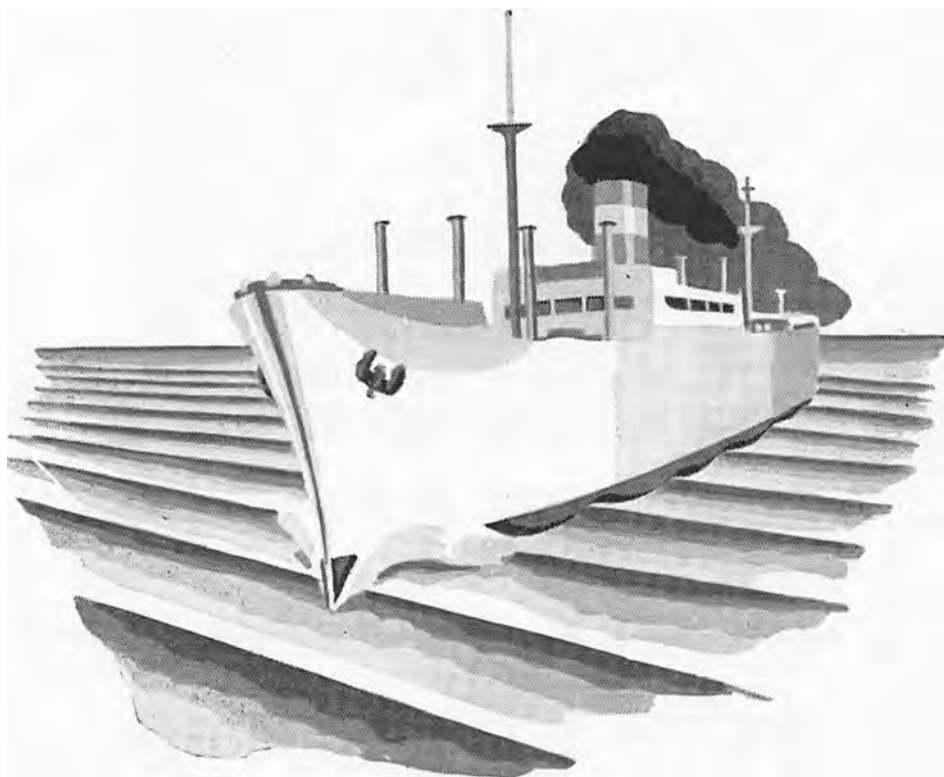
LEVERES DAG OG NAT



100 Tons i Timen Dag og Nat

*Kullene bliver automatisk vejede paa autoriseret Vægt.*

# NAVIGARE NECESSE EST...



**Vi hilser den danske Skibsfart  
og takker for god Gerning  
i vanskelige Aar.**



**DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB**

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

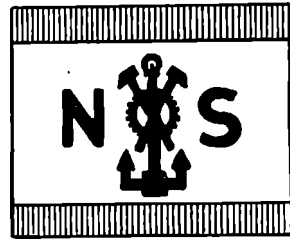
SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER



**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

NAKSKOV ♦ DANMARK

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

NYBYGNINGER

**Aalborg Værft A/S**

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

SKIBSVÆRFT & MASKINVÆRKSTED

3 OPHALINGSBEDDINGER FOR SKIBE INDTIL 240' LÆNGDE

KALKBRÆNDERIHAVNEN - KØBENHAVN Ø.

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT**

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » 1000 » »

**CARL LØWE**

AMALIEGADE 28  
KØBENHAVN K.

Kul- og Oliebunkers over  
hele Verden.

Tankskibsbefragtning.  
Skibskøb- & Salg.  
Mineralolier og Derivater.  
ASFALT  
Isolationsmaterialer.

Telefon: Central 10234\* Telegr.: LJEF, København.

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491  
C. 11491

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR  
DANSK SØFART**

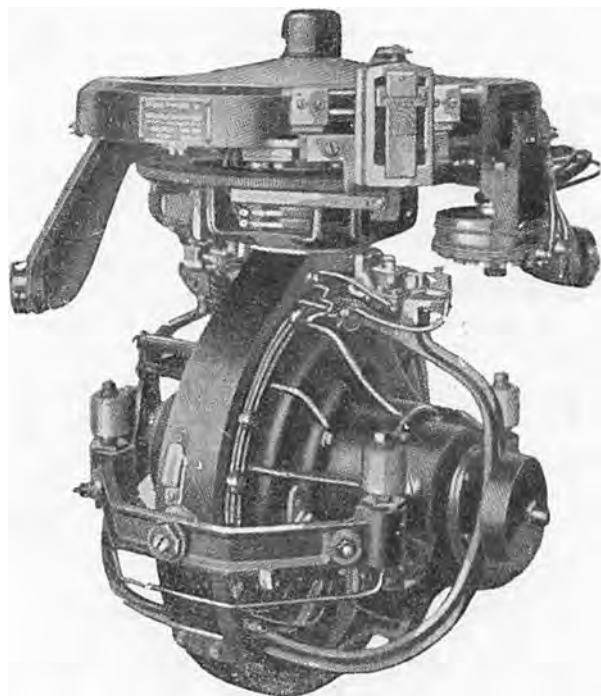
GENSIDIGT FORBUND

AMALIEGADE 33

Lovpligtig

*Ulykkesforsikring*

af Skibsbesætninger

*Sjælen i Skibet*

**SPERRY!**  
KOMPASSET!

**Spar Tid!**

**Tid er Penge!**

REPRÆSENTANTER:

**SOPHUS BERENDSEN A/S**

INGENIØR-AFDELINGEN

CENTRAL 8500 . STAT. 186

KØBENHAVN V.

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvøbod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marluson«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

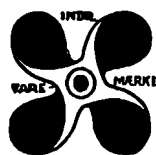
## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Elnarehip



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901



# JAN M. LYNGBY

## INGENIØR & MASKINFORRETNING

TOLDBODGADE 18

KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL { 13779  
15779

TELEGRAM »JANBY«



**Skibshjælpemaskiner og  
Skibstilbehør fra førende  
Specialfabrikker, bl. a.**

Styremaskiner  
Ankerspil  
Lossespil  
Forhalingspil  
Dampmaskiner for Drift af  
Blæsere  
Dynamoer  
Kompressorer  
Centrifugalpumper  
Dampstempelpumper  
Oliefyringsanlæg  
Fødevandsforvarmere  
Fødevandsfiltre  
Evaporatorer  
Armatuer  
Køjer  
Skibsvinduer  
Ventilatorer  
Staaluger  
Hangerknibere  
Pakdaaser  
Propeller  
Kulsyre-Ildslukningsanlæg  
Brandalarmeringsanlæg  
Slipapparater

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 1

LØRDAG 1. JANUAR 1944

51. AARGANG

## FRA AAR TIL AAR 1943—1944

For femte Gang fejrer vi Nytaar til Akkompagnement af Kanonerne Torden. De Vanskeligheder af forskellig Art, Krigen har medført for det danske Samfund traadte endnu tydeligere frem i det Aar, der nu er gaaet, og der er desværre ingen Grund til at tro, at vi vil faa det lettere i det kommende Aar. Tværtimod, jo længere Krigen trækker ud og jo mere Krigsudviklingen nærmer sig Klimaks, desto større vil de Problemer, vi vil blive stillet overfor, utvivlsomt blive. Det danske Samfund har imidlertid tidligere i kritiske Perioder vist sin indre Styrke, og vi nærer ingen Tvivl om, at vi ogsaa vil komme igennem disse Ufredens og Prøvelsens Aar hærdet og styrket til det Arbejde Genopbygningen forlanger af os.

Ligesom det øvrige danske Erhvervsliv har ogsaa Skibsfarten i det svundne Aar maattet arbejde under Krigen Lov. Materielle Værdier er gaaet tabt, men tungere end Tabet heraf er dog den Skæbne, der har ramt en Række gode danske Sømand under Udførelsen af den Gerning, der var deres. I stadig stigende Grad har det danske Samfund lært at vurdere vore Søfolks Indsats, og mange Tanker og varme Ønsker gaar til alle der færdes paa Havet, hvadenten de, som saa mange, udfører deres Gerning paa den anden Side Blokadelinien og har været afskaaret fra Forbindelse med Slægt og Venner i snart fire Aar, eller, som Søfolkene paa vor hjemmeværende Flaade, igennem deres Indsats ved Transporten fra Udlandet af haardt tiltrængte Forsyninger i væsentlig Grad bidrager til at holde Erhvervslivet i Gang.

Hvorledes den danske Sømand iøvrigt selv ser paa Forholdene fremgaar af en redaktionel Artikel i Styrmandsforeningens Medlemsblad for December Maaned, hvori det hedder:

Det hjælper imidlertid ikke kun at se Besværlighederne, »Never give up» er et gammelt hævdundet Ordsprog blandt Søens Folk, naar Udsigterne til at overvinde Farer og Besværligheder ikke var alt for store. Lad os alle, baade de herhjemme og de derude, gøre det til vort. Vi vil ikke give op, men endnu en Gang fejre Jul i Haabet om, at denne Jul bliver den sidste Krigsjul, og i gode Minder med ham derude samt i Forventning om, at det nye Aar vil bringe Fred til den lidende Menneskehed og dermed atter muliggøre, at alle de derude, der nu paa femte Aar ikke har set deres Hustru, Børn eller Forældre, atter en Gang igen kan samles med deres Kære.

Disse Ord vil vi gøre til vore, og bedre Ønsker end dem Styrmandsforeningens Artikel giver Udtryk for, kan ikke sendes til de danske Søfolk.

Forholdene under hvilke dansk Rederierhverv har maattet arbejde i det forløbne Aar adskiller sig iøvrigt ikke væsentligt fra det foregaaende Aars. For den Del af den danske Handelsflaade, som befinder sig i vore hjemlige Farvande har Beskæftigelsesmulighederne stort set været tilfredsstillende. Resultaterne af de

enkelte Rejser har naturligvis ikke været lige gode allesammen, men naar større Uheld ikke er stødt til, har de gængse Rater levet et rimeligt Overskud.

Situationen med Hensyn til de danske Skibe, som befinder sig uden for Blokadelinien, er lige saa uoverskuelig som for et Aar siden. Omkring to Trediedele af den danske Handelsflaade er under fremmed Kontrol. Nogle Rederier er paa dette Punkt ikke saa haardt ramte, som andre, der ikke har et eneste af deres Skibe her hjemme, men Stillingen er ens for dem alle; de ved hverken hvor mange Skibe, de vil faa igen, naar Krigen er forbi, ej heller i hvilken Stand disse Skibe er, lige saa lidt som man iøvrigt i Dag kan have nogen klar Ide om, hvorledes Forholdet mellem de Stater, der har rekvireret Skibene, og deres danske Ejere vil blive afviklet.

I Betragtning af disse Omstændigheder vil de fleste danske Rederier derfor ogsaa i Aar i Lighed med tidligere Aar ved Regnskabsaflæggelsen være nødsaget til at tage Forbehold med Hensyn til de under fremmed Kontrol værende Skibe, og noget koncist Billede af dansk Skibsfarts Stilling vil det derfor ikke være muligt at danne sig paa Basis af disse Regnskaber.

Som nævnt ovenfor, har den danske Handelsflaade heller ikke i det nu svundne Aar undgaaet materielle Tab, og desværre er Forholdene jo saadanne, at nogen større Mulighed for at erstatte disse foreligger ikke saa længe Krigen varer. Vore Rederier har naturligvis deres Opmærksomhed henledt paa dette Problem, og Planer over Erstatning for de mistede Skibe og for en almindelig Udbygning og Modernisering af den danske Handelsflaade ligger utvivlsomt fuldt udarbejdede mange Steder, men i Øjeblikket stiller Materiale-mangel og andre Vanskeligheder sig i Vejen for disse Planers Realisation. Paa dette Punkt er de danske Redere imidlertid underkastede de samme Vilkaar, som deres Kolleger i Norge, Holland og de andre kontinentale Søfartsnationer; maaske Sverige undtaget, men for Svenskerne er Situationen jo ogsaa en helt anden.

Hvad det Aar, som vi begynder paa i Dag, vil bringe af Godt og Ondt, skjuler sig endnu i Fremtidens Skød. Freden kan komme, men ogsaa den vil indeholde mange Imponderabilier for det danske Samfund. Under hvilke Forhold vil Freden komme, vil den gælde for hele Verden, eller vil Fjendtlighedernes Ophør kun gælde for begrænsede Omraader? Af Besvarelsen paa disse og en Række andre Spørgsmaal vil Mulighederne for dansk Skibsfart, der i saa udpræget Grad var internationalt præget, i første Række afhænge. Men selv om Usikkerheden, hvad den nærmeste Fremtid angaar, saaledes er stor, og Vanskelighederne vi endnu skal igennem maaske i Øjeblikket synes uoverkommelige, saa er der een Ting vi ikke tvivler paa: Dansk Skibsfart vil, saasnart Forholdene tillader det, genvinde og udbygge sin Førkrigstids Position til Gavn for vort Land.

# Nytaars- Betragtninger

Af  
Søfartskontorets Chef,  
Kontorchef OVE NIELSEN,  
Handelsministeriet



Af gammel Vane, men ogsaa fordi det kan være nyttigt, kaster man hvert Nytaar Blikket tilbage over Aaret, der gik. Ved Aarsskiftet 1943—44 konstaterer man, at Forventningerne til det forløbne Aar ikke blev indfriet.

For dansk Skibsfart blev 1943 atter et Aar med store og smertelige Tab. Det er sagt før, men bør gentages, at Skibsfarten er det Erhverv, der er ramt haardst under Krigen. Ikke alene er store Værdier gaaet tabt, men ogsaa indarbejdede Ruter og gode Forretningsforbindelser, der skulde sikre dansk Skibsfarts Fremtid, maa paaregnes mistet.

Endnu smerteligere er imidlertid Tabet af mange danske Søfarende. Uden Hensyn til Miner, Torpedoer og Bomber har vore Søfolk opretholdt Sejladsen og bl. a. derved skaffet Landet og Landsdelene de Tilførsler, uden hvilke vi ikke vilde have kunnet opretholde vor nuværende Levestandard. Hvad er da naturligere end, at hele Nationen ved Udløbet af det gamle Aar siger Tak til vore Søfolk for den Indsats, de har øvet, og i Ærbødighed og Taknemmelighed mindes dem, der under fredeligt Arbejde for Hjem og Land ofrede deres Liv.

Ogsaa af gammel Vane, og fordi det er nyttigt, vender vi derefter hvert Nytaar Blikket fremefter.

Vi sejler ind i 1944 under den Verdensorkan, der nu har raset i over 4 Aar, i Fortrøstning til, at selv den stærkeste Orkan hører op, og i Forhaabning om, at Stormen vil blæse ud og Vejret klare op i Aaret, der kommer.

For dansk Skibsfart ligger der store Opgaver — først og fremmest Genopbygningen af vor Handelsflaade; men Planerne herfor kan næppe lægges, før det bliver mere sigtbart forude.

Det ligger imidlertid ikke til Skibsfartens Mænd passivt at afvente Begivenhedernes Udvikling, og paa flere Omraader træffes allerede Forberedelser til at møde de kommende Tider. Heriblandt indtager Spørgsmaalet om en forsvarlig og hensigtsmæssig Ud-

dannelse af vore Søfolk en fremtrædende Plads. Allerede gennem nogen Tid har dette Spørgsmaal været livligt diskuteret paa Møder og i Fagpressen og er gennem denne Forbehandling blevet saaledes belyst, at den endelige og afgørende Behandling af Problemet kan foretages. Baade af Hensyn til dansk Skibsfarts Fremtid og til hele Sømandsstanden vilde det være ønskeligt, om dette Spørgsmaal kunde finde sin Løsning i det nye Aar.

Blandt Nytaarets gode Forsætter bør der ogsaa være Plads til det: at bidrage til at afbøde Krigens Virkninger for dem, der er haardest ramt. For Skibsfartens Vedkommende ledes Tanken herved i særlig Grad hen paa de Sømandsfamilier, hvis Forsørgere nu i Aarevis har været borte fra Hjemmet, eller som ikke mere vender tilbage. Meget er allerede gjort for at yde Hjælp, og Planer om yderligere Støtteforanstaltninger er ved at tage Form; blandt disse Planer fortjener bl. a. den, der drejer sig om at rejse vore Søfarende et Monument i Form af et Sommerferiehjem for Sømandshustruer og deres Børn, Støtte ikke alene fra Skibsfartskredse, men fra hele Nationen.

I Dansk Søfartstidendes sidste Nytaarsnummer skrev Handelsminister Halfdan Hendriksen bl. a.: »Dansk Skibsfarts Betydning for vort Land maa i Tider som de nuværende tegne sig klarere og klarere«. Det har tidligere — i store Kredse af den danske Befolkning — skortet paa Forstaaelse af Skibsfartens Betydning saavel for Landet som Helhed som for den enkelte Borger. Maatte det i det nye Aar blive klart for alle Danske, at *det er nødvendigt at sejle*, og at Danmark ikke kan undvære sin Skibsfart, saaledes at der ud fra Forstaaelsen heraf kan udspringe en Vilje til at give en Haand med i det Genopbygningsarbejde, Skibsfarten staar overfor. Og maatte saa 1944 bringe det længe ønskede Gensyn mellem vore mange danske Søfolk ude i Verden og deres kære herhjemme.

# Fragtmarkedet i det forløbne Aar.

Allerede for et Aar siden skrev den tyske Rigs-  
 Pressechef: »En af de afgørende Erfaringer i  
 denne Krig er den dominerende Stilling, som Trans-  
 portproblemet indtager i den totale Krig mellem Na-  
 tionerne.« Havet er Verdens største Transportvej og  
 som saadan af saa overvældende Størrelse, at intel  
 andet kan sammenlignes hermed. Ruterne over de 7  
 Have er Kraftledninger af saa store Maal, at de, som  
 Historien viser, mere end een Gang har præget Ud-  
 viklingen. Ogsaa i det store Opgør, under hvilket vi  
 nu for femte Gang fejrer Nylaar, indtager Neptun  
 med Treforken en Nøglestilling, idet de to Ocean-  
 magter, England og U.S.A., ikke kan bringe deres  
 militære Magtmidler til Virkning uden hans Bevaan-  
 genhed.

Søkrigen, som er en Udmattelseskrig af enorme  
 Dimensioner, idet Krigsskuepladsen er alle 7 Have,  
 omend de geografiske Forhold og Krigsudviklingen  
 har medført, at Atlanterhavet og Middelhavet var de  
 Brændpunkter, hvor Aktiviteten var mest intens, fort-  
 sattes, selv om Tempoet var varierende. De Allierede  
 har ganske givet haft meget betydelige Tab af Han-  
 delstonnage, især i Aarets første Maaneder, da Ubaa-  
 dene var meget virksomme i Atlanterhavet. I Løbet  
 af Sommeren gik Sænkningsscifrene imidlertid stærkt  
 ned, idet de Allieredes Modforanstaltninger da for  
 Alvor begyndte at gøre sig gældende. Ifølge tyske  
 Oplysninger blev derfor ogsaa et betydeligt Antal ty-  
 ske Ubaade kaldt tilbage til deres Baser for at om-  
 skole Besætningerne og udarbejde en ny Taktik. Fra  
 tysk Side udtaltes i Forbindelse med disse Foranstalt-  
 ninger, at Ubaadskrigen vilde blive genoptaget med  
 fornyet Kraft, og paa Baggrund heraf er det endnu  
 for tidligt at stille nogen Prognose for den fremtidige  
 Udvikling.

Paa allieret Hold har Udviklingen været præget,  
 ikke alene af den stigende Effektivitet af de Midler  
 og den Taktik der blev fulgt i Kampen imod Ubaa-  
 dene, men nok saa meget af den explosionsagtige Ex-  
 pansion der fandt Sted i Nybygningen af Handels-  
 tonnage. Det nordamerikanske Nybygningspro-  
 gram var velkendt, men selv i Betragtning af U.S.A.'s  
 vældige Resourcer, forekom det saa fantastisk, at man  
 paa mange Hold tvivlede paa Muligheden af at gen-  
 nemføre det. Imidlertid havde man i Amerika den  
 fulde Forstaaelse af Tonnageproblemet, og Skibs-  
 byggeriet blev derfor forceret i et Tempo, der selv  
 efter amerikanske Forhold maatte karakteriseres som  
 enormt, og midt paa Sommeren kunde den ameri-  
 kanske Marineminister meddele, at Nybygningerne nu  
 oversteg Tabene. Nogen Afslappelse i Værftsindustri-  
 en medførte dette dog ikke, tværtimod, Tempoet blev  
 skruet endnu en Tand i Vejret, og efter de sidste  
 over Sverige foreliggende Oplysninger tyder alt paa,  
 at Amerikanerne virkelig vil være i Stand til at gen-  
 nemføre deres Program, der som bekendt gaar ud  
 paa at færdigbygge 20 Mill. Tons d.w. i 1943.

Den her i Korthed skitserede Udvikling af Søkrigen  
 med de deraf følgende Fluktuationer i Ton-  
 nagesituationen paa Markederne uden for Blokade-  
 linien har imidlertid været saa godt som uden nogen  
 Indvirkning paa Fragtniveauet. Der har naturligvis  
 fundet Rateændringer Sted paa de af Englænderne  
 og Amerikanerne kontrollerede Markeder, men man  
 har Indtrykket af, at disse Ændringer hovedsagelig  
 har været af teknisk Karakter. Nogen Forbindelse  
 med det øjeblikkelige Forhold mellem Tilbud og Ef-  
 terspørgsel paa de enkelte Markeder har det i hvert  
 Fald været vanskeligt at konstatere, omend de Re-  
 visioner, der nu og da har fundet Sted i de Krigs-

lillæg, der paa de amerikansk kontrollerede Marke-  
 der betales udover Grundraten, naturligvis ikke har  
 været uden Relation til Ubaadskrigens skiftende Fa-  
 ser.

Om de enkelte Markeder er der, som det er frem-  
 gaet af vore ugentlige Fragtberetninger, ikke meget  
 at fortælle. Loven om Tilbud og Efterspørgsel er  
 suspenderet og kun de af de kontrollerende Myndig-  
 heder fastsatte Ændringer har gjort sig gældende. For  
 de amerikanske Markeders vedkommende er det de  
 store Transporter af Malm fra de forskellige Afskib-  
 ningspladser Kloden over, der har været størst Af-  
 tager af Tonnage. Malmraten fra Forindien til  
 Northern Range har praktisk talt hele Aaret igennem  
 ligget paa \$15.- plus 40 pCt. Krigstillæg. Fra Beira  
 til Baltimore sluttedes der til \$11.75 plus 30 pCt. og  
 fra Durban til samme Lossehavn til \$11.- plus 30  
 pCt., og disse Rater gælder endnu. Kulfarten fra  
 Hampton Roads var for første Halvaars vedkom-  
 mende ret livlig, baade til Vestindien og sydameri-  
 kanske Havne helt ned til River Plate. Senere aftog  
 Exporten til Argentina imidlertid betydeligt, og i Øje-  
 blikket ser det ud som om Argentina ikke kan faa  
 Kul fra Nordamerika medmindre det henter dem paa  
 egen Køl. Kulraten Hampton Roads/River Plate va-  
 rierede mellem \$10.- og \$10.75 afhængig af Losse-  
 havnen plus Krigstillæg, der har svinget mellem 80  
 pCt. og 90 pCt. For Kul Hampton Roads/Santos  
 eller Rio har der fundet flere Ændringer Sted. For  
 Størstedelen af Aarets vedkommende laa Raterne paa  
 \$7.75 plus 89 pCt. Krigstillæg. I Kombination med  
 disse Kullaster til Brasilien har der fundet meget  
 betydelige Malmafskibninger Sted til Nordamerika.  
 Rio/Northern Range fik meget store Tonnageildelinger  
 til en Grundrate af \$11.- plus Krigstillæg varie-  
 rende mellem 35 pCt. og 55 pCt. Der har ogsaa væ-  
 ret en Del Kullaster i Markedet fra Hampton Roads  
 til Vestkysten af Sydamerika kombineret med Malm  
 og Salpeter tilbage fra Chile og Peru til Golf og  
 Northern Range Havne. Kul Hampton Roads/Chile  
 betalte \$7.75 plus 69 pCt. og Malmraten fra Cruz  
 Grande i Chile til Baltimore ligger omkring \$8.50  
 plus 85 pCt. Ogsaa i Sukkerfarten fra Cuba til Gol-  
 fen og Northern Range har der fundet mindre Æn-  
 dringer Sted i Raterne i Aarets Løb. Den i Øjeblik-  
 ket gældende Rate er Cuba/USNH. 38 Cts. plus 78  
 pCt. Krigstillæg, og Cuba Golfen 32 Cts. plus 74 pCt.  
 Krigstillæg.

Oplysningerne om Forholdene paa de engelsk kon-  
 trollerede Markeder har været ret sparsomme. De  
 engelske Rederiers langvarige Klager over, at de af  
 Søfartsministeriet fastsatte Rater ikke var tilfreds-  
 stillende, idet der ikke toges Hensyn til den betyde-  
 lige Stigning der havde fundet Sted i Driftsudgifter-  
 ne, bar ondsider Frugt, og i Marts meddeltes det, at  
 Raterne var forhøjede med tilbagevirkende Kraft fra  
 November 1941 graderet saaledes, at for Rejser slut-  
 tet efter 1. Febr. i Aar blev der ydet et Tillæg paa  
 25 pCt. Senere meddeltes, at ogsaa de engelske Time-  
 charterrater havde faaet en tilsvarende Forhøjelse.  
 Heller ikke om de enkelte engelske Markeder er der  
 store Ting at fortælle. I Aarets Begyndelse var der  
 livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Dur-  
 ban til de forskellige Havne i Suezomraadet, det øst-  
 lige Middelhav og Malta. Durban/Port Said eller Alex-  
 andria betalte mellem 100/- og 110/- og til Haifa laa  
 Raten 10/- højere. Disse Transporter faldt imidlertid  
 væk, da de Allierede ved Siciliens Erobring fik fri  
 Passage gennem Middelhavet. Til Gengæld kom der  
 imidlertid ret hurtigt Gang i Befragtingen fra ECUK.

*Fortsættes nederst Side 12.*

# Sindelag

Af

Skibsmægler V. FROM BARTRUMSEN,  
Mariager.

Den Nutid, der stirrer os i Ansigtet, er ingen Feberdrøm, men en Virkelighed, som paalægger os sur Nødvendigheds Vilkaar. Den byder os noget, der ikke haandret klares ved Hjælp af de Erfaringer, Fortiden udstyrede os med. Overfor de Prøvelser, vi skal igennem, maa vi improvisere.

Det nytter næppe stort, at man i Erindring om en smigrende Karakteristik stiver sig af med, at det intelligente danske Folk nok skal vide at sno sig igennem Vanskelighederne. Lad os ikke for trygt henholde os til den Forstandens Blomst, som siges at skulle staa saa smukt i Flor netop hos os.

Vi maa kunne huske, at nok saa tydeligt som nogen Sinde før har det forstandsmæssige staaet for de civiliserede Samfund som Toppen af menneskelig Kvalitet. Alligevel oplevede vi, at Menneskeheden under Intelligensens vajende Faner marcherede ind i Verdens sorteste og mest beskæmmende Kaos. — — Og man finder Anledning til Usikkerhed overfor det fine Hjernedestillats høje Vurdering.

Man faar Lyst til at lede efter den Svaghed, der faar Forstanden til at snuble. Følger man Lysten, kommer man ud for den Idé, at Intelligens, der som bekendt omfatter en udvidet Hjernevirksomheds mangeartede Udslag, i sig selv er en Værdi uden Fortegn. Om Forstanden stiller sig paa Plussets eller Minus'ets Side, afhænger af Ejermændene. Altsaa er Begrebet Intelligens hverken godt eller ondt, hverken hæderligt eller uhæderligt, hverken sandfærdigt eller løgnagtigt. Intelligensen synes at være en Landsknægt, der uden Skrupler underordner sig sin tilfældige Herre. Og den tages i Tjeneste af vidt forskellige Herskaber. De fylder en Skala, hvis Yderpunkter markeres af henholdsvis Gangsteren og Hædersmanden.

Men naar Intelligensen saaledes lader sig lede af de bagved liggende Villier, er den jo selv ganske uegnet til at beklæde nogen Førerplads! Saa søger vi efter den bestemende Faktor, og vi finder, at Sindelaget er Villiens Herre. Fra Sindelaget, som man i Almindelighed giver Navnet »Karakteren«, udgaar Bestemmelserne og Impulserne.

Naar man saaledes orienteret betragter de til det yderste krævende Opgaver, der af den barske Nutid paalægges danske Mennesker, faar man en tydelig



Fornemmelse af, at Forudsætningen for, at vi med nogen Ret til Fortrøstning skal kunne arbejde os ind paa det eneste endegyldige Maal, som hedder Danmarks Selvhævdelse, er, at vi bringer vore Sindelag paa Højde med Maalet. Lægges den Side af Sagen i Lave, bliver Intelligensen et nyttigt Redskab og ikke som i modsat Fald: en Sværm Fluier.

Det danske Sindelag ejes vel lykkeligvis af de fleste iblandt os; men hvor det kun findes latent, bør det gøres bevidst. De Krav, der stilles til os, er saa hvasse, at enhver, vaagen og ansændt, maa stræbe mod Fællesmaalet, dersom Nationen levende, enig og beredt skal opnaa Møde med den Lysning, Fremtiden haabes at ville bringe. Og den Lysning skal vi søge at gøre til klar Dag under Devisen: En for alle og alle for en!

Hvem er vel nærmere til mønstergyldigt saaledes at gøre Fyldest end Folk af den danske Søfart? De er fødte til at arbejde under og for Dannebrog. De er vort Lands tydeligste Repræsentanter i Omverdenen, og i Sekler har vor Handelsmarine med dens ærefulde Traditioner kronet Danmarks Navn, saa langt Flaget naaede ud til de fremmede Kyster.

Lad det nye Aar staa som et tændt Fyr, der leder danske Sind sikkert gennem Sejlrenden.

og Wales til Havnene i Middelhavet. Wales/Algier betalt med 54/6d., Wales/Sicilien eller Syditalien betalte mellem 64/- og 68/- afhængig af Lossehavn. Efter Middelhavets Aabning sluttedes der ligeledes adskillige Sallaster fra Torreveja til Calcutta til 54/6d. Raterne for Salt fra Aden til Calcutta var uforandret 35 Rupees. Om de andre engelske Markeder foreligger der saa godt som ingen Oplysninger.

For vore hjemlige Markeders vedkommende var Aaret der gik præget af stabile Arbejdsforhold. I langt de fleste af de Trades, hvor vor hjemmeverende Tonnage kan beskæftiges er Raterne som bekendt fastlagte, og i de saa Enklaver, hvor der er visse Bevægelsesmuligheder, var Ændringerne uden større Betydning. I den vigtigste Fart, Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark var Aktiviteten ikke tilfredsstillende, og i Perioder var det meget vanskeligt at opnaa Stem. Fragnævnet har fastsat Raterne, som uden større Uheld giver et jævnt pænt Overskud. Trælasttransporterne fra Finland og Sverige til Dan-

mark var ligeledes en Skuffelse. Raterne kom tidligt paa Aaret under Kontrol, og kun hvis Rejsen forløb glat kunde Resultatet blive nogenlunde tilfredsstillende. Salpeterarten fra Norge til Danmark har taget en ikke ubetydelig Tonnagemængde. Raten har svinget mellem Kr. 23/24 til Kr. 18.—. De andre Østersøtrades har været i Stand til at absorbere den danske Tonnage der ikke kunde beskæftiges i direkte Fart paa Danmark, bl. a. har mange danske Skibe fundet Beskæftigelse i Malmfarten fra Sverige til Tyskland, ligesom ogsaa tysk Kystfart til Tider har givet gode Beskæftigelsesmuligheder, naar det drejede sig om at bringe et Skib i en bestemt Position eller lignende.

Hvad det nye Aar vil bringe er skjult bag Fremtidens Slør. Begge de krigsførende Parter siger, at Krigen nu er traadt ind i den afgørende Fase. Om denne bliver lang eller kort, ved ingen, ligesaa lidt som det er til at forudse, under hvilke Omstændigheder Krigen slutter.

# Skibssalgs-Markedet

i 1943

Firmaet *Suenson & Jespersen* har udsendt sit Nyl-aarskatalog, der bringer en meget interessant Oversigt over Skibssalgsmarkedet og Skibsbyggeriet herhjemme i Fjor.

Indtil Januar Maaned 1940 var det let Maaned for Maaned og Aar for Aar at følge Tonnagemarkedet og give en Oversigt over det. Salgsmæglerne i de forskellige Lande holdt til Stadighed hinanden og mulige Kunder underrettet om Tonnage af enhver Art, Nybygninger saavel som secondhand-Baade, og det var sjældent vanskeligt at kontrahere for eller finde fær-dig den Baad, en Reder kunde ønske sig, og paa samme Tid have Rede paa, hvor stor Verdenstonnagen var, og hvordan den fordelte sig. Samtidig var det muligt nøje at følge Fragtmarkederne og anstille Beregninger for Fremtidsudsigterne. I Dag stiller det sig helt anderledes. Krigen og Restriktionerne i de forskellige Lande gør, at der i Dag intet internationalt Marked findes for Tonnage, ja at det endda er yderst vanskeligt at danne sig et Begreb om, hvorledes Markedet indenfor hvert Land ligger.

I Danmark udsleddes der som bekendt i 1942 Forbud mod at tilbyde dansk Tonnage til Salg i Udlandet, og dermed blev Forretning med Udlandet praktisk talt umuliggjort.

Der er i Danmark i 1943 bygget 8 større Skibe paa tilsammen 21,500 Brutto Registertons, nemlig 2 Dampere, 1 Generator-Motorskib, 3 større Specialskibe, 1 mindre Tankskib og 1 mindre Fragtmotorskib. Desuden er der tilført Handelsflaaden 6 Motorsejlere, bygget af Træ, paa tilsammen ca. 800 Br. Tons.

Om et Marked for Dampskibe herhjemme har der næppe været Tale i 1943, idet der kun er omsat fem smaa Dampskibe, deraf 2 Slæbedampere og 1 lille Dampyacht. Større Motorskibe er ikke omsat i Aarets Løb og af mindre full-powered Motorskibe kun et enkelt.

Markedet for Motorsejlere har ligget trængt i Sammenligning med 1942. Medens der i 1942 omsattes ca. 125 Skibe, er der hidtil i 1943 kun omsat ca. 80, og Priserne har været vigende.

Der er placeret Kontrakter for Bygning af 5 Motorsejlere paa ca. 100 Br. Tons, ca. 180 Tons d.w., til Levering til Sommer. Prisen for disse Skibe, fuldt sejlferdige, andrager ca. 250,000 Kr., og der ydes 60 pCt. i Statslaan.

Der kan næppe være Tvivl om — hedder det i Oversigten — at Priserne for secondhand Motorskibe har kulmineret, og selv om der i en længere Tid fremover kan regnes med god Beskæftigelse til fastlagte Rater, maa der samtidig regnes med øgede Vanskeligheder for Fremskaffelse af Brændselolie og Udrustning.

Det livligste Marked har været Markedet for Fiskefartøjer, og der er ikke i nogen tidligere Periode nybygget og omsat saa megen Tonnage paa dette Felt som i 1942 og 1943. Alle Værfter, der leverer saadan Tonnage, er fuldt beskæftiget langt ind i næste Aar. Nybygningerne er fra 20 til 50 Tons. En enkelt Kutter paa 60 Tons, forsynet med 180 HK. Motor, kostede Kr. 170,000 og er den største leveret i Aar, men der er afgivet Bestilling paa en Kutter paa 75 Tons til Levering til Foraaret.

I Beretningen omtales videre, at næstefter Danmark er Sverige det Land, hvorfra der foreligger de bedste, og meget betydelige og interessante, Efter-

retninger om Tonnagemarkedet i Fjor. Sverige har som neutralt Land med første Klasses Værfter, med Kapital og betydelige Materialeresourcer, en enestaaende heldig Stilling og har forstaaet at benytte den.

Sverige har under Krigen mistet omkring en Tredjedel af sin Flaade, og Bestræbelserne gaar ud paa saa vidt muligt at erstatte Tabel, og her er et betydeligt Resultat naaet. For at kunne generobre og udvikle sin tidligere Stilling er det nødvendigt at møde op med Tonnage af en saa høj Standard, at den kan tage Konkurrencen op med en hvilken som helst anden. Ved Krigen Udbrud laa Sverige inde med Nybygningsmaterialer, men Tilgangen har ikke holdt Trit med Forbruget, og den færdigstillede Tonnage er derfor reduceret Aar for Aar, og det er nu umuligt blot nogenlunde at sikre sig en Dato for Levering.

Størstedelen af de svenske Nybygninger er paa 6,000 til 12,000 Tons, enkelte op til 17,500 Tons, saaledes at den Motorskibstonnage, der er tabt paa Grund af Krigen, overstiges, for Tankskibenes Vedkommende endda betydeligt, af den nybyggede Tonnage. Desuden er der bygget et betydeligt Antal Skibe paa ca. 3,000 Tons. Priserne paa Nybygninger er i Reglen ikke opgivet, men et enkelt Tilfælde kan nævnes, nemlig en 2,900 Tons d.w. Damper med Levering 1945 til 2,350,000 Kroner.

Det fremgaar af Oversigten, at Omsætningen af Dampskibe og større Motorskibe ogsaa i Sverige har været ringe det sidste Aar, skønt betydeligt større end herhjemme. Markedet for Motorsejlere har derimod været betydeligt livligere end i 1942. Der omsattes op imod hundrede saadanne Skibe til Priser, der ligger betydeligt lavere end de danske. Et Par Sammenligninger illustrerer dette: Dansk 350 Tonner, bygget 1904, solgt for 215,000 Kr., medens svensk 375 Tonner, som var bygget i Svendborg 1903, solgtes for 129,000 Kr. Dansk 170 Tonner, bygget 1917, solgt for 150,000 Kr., medens svensk 175 Tonner, bygget 1915, solgtes for under en Trediedel af denne Pris. Endelig dansk 115 Tonner fra 1915 solgt til 90,000 Kr., medens svensk 105 Tonner fra 1922, ogsaa danskbygget gik for 28,000 Kr.

I Norge har der i Aarets Løb ikke fundet noget større Salg af secondhand Tonnage Sted. Der har været nogen Omsætning i Kystskibe og Fiskeskibe, men Omsætningen ligger betydeligt under 1942. Der har nok været Efterspørgsel, specielt hvad nyere Skibe angaar, men Sælgerne har været tilbageholdende. En af Grundene er antagelig den, at Salg af Skibe er underlagt Prisforskrifterne, der lægger Priserne pr. 8. April 1940 til Grund. Følgen er, at Priserne ligger paa saa lavt et Niveau, at Ejerne foretrækker at beholde deres Skibe.

Interessen for Nybygningskontrakter for Træfartøjer har holdt sig, men der er kun i mindre Udstrækning placeret Kontrakter. Dette skyldes Tilbageholdenhed fra Værfterne, der dels har Beskæftigelse langt fremover, dels møder betydelige Vanskeligheder ved at fremskaffe Byggematerialer, Motorer og Udrustning.

Fra Finland foreligger kun Beretning om et enkelt Salg, nemlig en 2,800 Tons d.w. Damper, bygget 1893, som solgtes til Schweiz for 2,400,000 schw. Francs. Schweiz' Flaade er nu oppe paa ca. 70,000 Tons d.w., og desuden har Landet en Række lejede Skibe til Disposition til Transport af Importen, men

det synes, som om Schweiz ogsaa efter Krigen har til Hensigt at bevare og udvide sin nuværende Flaade.

Et interessant Tilfælde blandt de neutrale Lande udgør Spanien, hvor Regeringen ved Ydelse af Kredit og Lettelser af forskellig Art, blandt andet med Hensyn til Skatter, letter Genopbygningen af den spanske Handelsflaade. En lang Række Skibe, der blev sænket under Borgerkrigen, er hævet og istandsat, og der er ligeledes indkøbt en Række secondhand Skibe, men navnlig er der store Planer under Udførelse med Hensyn til Nybygninger ved Landets egne til Dels nybyggede Værfter. Nybygningerne strækker sig fra de største Tankskibe, beregnet paa Landets Import af Olie, over Passagerskibe og Trampskibe til Frugtbaade paa 2,500 Tons d.v. til Besørgelse af Landets Frugtexport, der tidligere for langt den største Del udførtes af Skibe under fremmed Flag. Planen inkluderer ogsaa Forøgelse af Spaniens Fiskeflaade til Brug for Fiskeindustrien.

Endelig skal nævnes de to sidste neutrale Lande Portugal og Tyrkiet, der hver paa sin Vis har udvidet deres Flaader; Portugal ved Bygningen af to store Tankbaade og en Række Fiskebaade, og Tyrkiet ved Indkøb af fem 5,000 Tons Dampere.

Firmaet slutter sin Aarsberetning med følgende Ord:

— Et og andet i ovenstaaende Beretning kan maa-ske vække til Eftertanke med Hensyn til Danmarks Stilling blandt de søfarende Nationer efter Krigen, men det er at haabe, at Landet maa have en væsentlig Del af sin Flaade intakt, selv om den vil behøve en gennemgribende Istandsættelse, saa at det vil være muligt midlertidigt at klare sig igennem, indtil vore Værfter bliver i Stand til efterhaanden at levere Erstatning for den mistede Tonnage. Danske Ingeniørers og Arbejderes Ydelser har før gjort den danske Flaade bekendt Verden over, og forhaabentlig vil dette ske igen.

## Københavns Havn i 1943

Ligesom i de tidligere Krigsaar har ogsaa i 1943 Trafikken og Godsomsætningen over Københavns Havn været stærkt paavirket af Verdenskrigen, hvilket iøvrigt fremgaar af Resultatet af det sidste Regnskabsaar, ligesom ogsaa indeværende Aar, som tidligere fremhævet, vil slutte med et ret betydeligt Underskud.

Det skal dog anføres, at Indtægterne ved Havnens Udlejning af Jordarealer udviser stigende Tal for

i Aarets Løb, og det nye Areal — kaldet Sluseholmen — er man allerede begyndt Nyttiggørelsen af ved Udlejning. Havnevæsenets nye Lods- og Karantænebygning i Frihavnen, hvor Københavns Lodseri, Karantænevæsenet i København og Toldvæsenet har faaet nye, moderne Lokaler, blev færdiggjort i Efteraaret 1943, hvorefter Indflytning har fundet Sted.

Havnens Vedligeholdelse er fortsat i sædvanligt Omfang hele Aaret igennem til Trods for de stadigt stigende Vanskeligheder med at fremskaffe de fornødne Materialer.

Som det vil ses, udviser Virksomheden i Københavns Havn i Øjeblikket et mørkt Billede. Men selvom finansielle Besværligheder og den vanskelige Materialsituation sætter en Bom for ethvert betydeligt Arbejde, foregaar der dog mellem de interesserede Myndigheder stadig Forhandlinger om Havnens Udbygning, saaledes at man er rede til, saasnart Forholdene tillader det, at gaa i Gang med alle saadanne Arbejder, som kan bevare og forøge Københavns Havns Konkurrencedygtighed under Fredens Vilkaar.



Havnedirektør, Kommandørkaptajn W. Laub.

hvert af de sidste to Aar. Udgifterne til Isbrydning i Vinteren 1942—43 har heldigvis været smaa paa Grund af, at Isbryderen »Væderen« i Modsætning til de tre foregaaende Isvintre ikke har været udrustet.

Hvad angaar Havnens Bygningsarbejder har Aaret været et stille Aar. Nye Arbejder er kun blevet paabegyndt i ringe Omfang, hvorimod de i tidligere Aar paabegyndte Beskæftigelsesarbejder er blevet tilendebragt med Undtagelse af det største af disse Arbejder Fiskerhavnen Syd for Slusedæmningen, som vil blive fortsat og færdiggjort i Løbet af første Halvdel af 1944. Den i 1941 paabegyndte Opfyldning af et Vandareal Nord for Slusedæmningen er blevet tilendebragt

## Aarhus Havn

Skibsfarten paa Aarhus Havn har i det forløbne Aar været noget større end i det foregaaende.

Varebevægelsen i Kalenderaaret 1942 viser en Opgang paa 33 $\frac{1}{3}$  pCt. for den samlede Ind- og Udførsel.

Indførselen viser en Nedgang paa 8,6 pCt. fra København og en Opgang paa 120,8 pCt. fra Distriktet, paa 25,5 pCt. fra det øvrige Indland og 10,3 pCt. fra Udlandet.

Udførselen viser en Opgang paa 42,1 pCt. til København og en Nedgang paa 15,8 pCt. til Distriktet, en Opgang paa 204,2 pCt. til det øvrige Indland og en Nedgang paa 44,1 pCt. til Udlandet.

I Vinteren 1942-43 var der ingen Ishindringer.

Der er kun brugt ca. 75.000 Kr. til nye Arbejder, idet det ikke har været muligt at fremskaffe Materialer til andre Nyarbejder end nogle Vejarbejder og Bygning af et 140 m langt Kystværn, til hvilket anvendes en Del gamle Træmaterialer fra et Bolværk, der tidligere er fjernet i Nordhavnen.



## Nye Opgaver

for

### indenlandsk Sømandsmission

Af Sømandspræsten, Pastor

FR. VILH. EILSCHOU-HOLM

Indenlandsk Sømandsmission kan se tilbage paa et overmaade virksomt Arbejdsaar. Foruden alt det daglige Arbejde rundt om ved de 41 Sømandshjem i danske Havne, har man flere Steder forbedret de gamle Rammer, og nye Opgaver er blevet taget op.

Den første Begyndelse til et Sømandshjem i *Sjællands Odde* blev gjort i Januar Maaned. Paa Fiskeriforeningens Anmodning tog Sømandsmissionen Sagen i sin Haand, og de første 10.000 Kr. foreligger. Man venter yderligere Indsamlinger, før Opførelsen af Sømandshjemmet kan finde Sted. Et nyt Sømandshjem rejstes i *Hirtshals* Havn til en samlet Byggesum af 160,000 Kr., og fra Sømandsmissionens Venner i det nordvestlige Jylland er der til dette specielle Formaal blevet ofret ca. 70,000 Kr. I *Skagen* er man gaet i Gang med en større Udvidelse af Sømandshjemmet til en samlet Udgift paa ca. 100,000 Kr. Sømandsmissionens Venner paa *Skagen* har til denne Nybygning ofret ca. 40,000 Kr.

Sømandshøjskolen i *Svendborg* er blevet moderniseret, Sømandshjemmet i *Vejle* har gennemgaaet en større Restaurering og fremtræder i ganske ny Skikkelse, og *Horsens* Sømandshjem blev i Anledning af sit Jubilæum udvidet. Disse forskellige Forbedringer har kostet ca. 40,000 Kr., og alle Pengene er blevet givet som Gave.

Der er saaledes ved frivillige Bidrag — i særlig Grad indenfor Indenlandsk Sømandsmissions Venner — i 1943 blevet skænket ca. 160,000 Kr. til specielle Formaal foruden Gaver til den daglige Drift.

De nye Opgaver, der er blevet taget op, har i særlig Grad samlet sig om Sømandsenkerne og Sømands-

hustruerne, hvis Mænd ligger paa den anden Side. Vi har i Aarets Løb haft en Række meget vel besøgte Sammenkomster for disse Hustruer og deres Børn ikke alene i Hovedstaden, men ogsaa i de større Provsbyer. Programmerne har ikke været særlig indholdsrige, men det at kunne komme sammen med lige-stillede og Mennesker i samme Situation som en selv har været til umaadelig stor Opmuntring. Sammenkomsterne, der gennemsnitlig har været besøgt af ca. 300 Mennesker, er som Regel blevet indledet med en Gudstjeneste, hvor vi har erfaret det aandelige Fællesskab med dem, der har været samlet i Sømandskirkerne i Udlandet.

Kulminationen af disse Sammenkomster var Aarets tre Sommerlejr, hvori deltog 178 Mødre og 227 Børn. Hver Lejr varede i 14 Dage, og de samlede Udgifter til disse og til Sammenkomsterne beløber sig til ca. 30,000 Kr. Det har været os en stor Glæde, at der fra Rederier er blevet udredet en betydelig Sum til dette specielle Arbejde. Dette Samarbejde har glædet mig overordentlig meget, idet det muligt i Fremtiden kan føre til et Fællesskab paa Felter, hvor de maritime Interesser og det kristelige og humane Sømandsmissionsarbejde møder hinanden.

I denne Forbindelse tænker jeg i første Række paa Muligheden af at faa rejst de omkomne Søfolk et Minde i Form af en permanent Sommerlejr, hvortil samtlige Enker (muligvis ogsaa Fiskerenker) og deres Børn kunde indbydes til et aarligt tilbagevendende 14 Dages gratis Sommerophold.

Men dette hører dog Fremtiden til.

## Efterkrigstidens Skibsmaskinanlæg

Af Skibsmaskinmester i D. S. B.s Generaldirektorat HENRIK WOLFF

I Skibsfartskredse er der næppe noget Spørgsmaal, som for Tiden diskuteres mere end Erstatningen af den tabtgaede Handelsskibstonnage og det mest hensigtsmæssige Fremdrivningsmaskineri for Nybygningerne.

De mange Forhold, der ved saadanne maa tages Hensyn til, gør Spørgsmaalet om Fremdrivningsmaskineriets Art til en Opgave, som kun kan løses paa tilfredsstillende Maade ved snævert Samarbejde mellem Rederen og Skibsmaskin konstruktøren.

Ved et Skibsmaskinanlæg bestaar de samlede Udgifter — som bekendt — af Driftsudgifterne (Personale-, Vedligeholdelses-, Brændstof- og Smøremiddel-Udgifter) og de faste Udgifter (Forrentning, Amortisering af Anskaffelsesprisen, Skatter o. s. v.). Alt efter Antal Driftstimer og den gennemsnitlige Belastning vil den ene eller anden af ovennævnte to Udgiftsgrupper blive udslagsgivende ved Aars-

opførelsen. Af denne Grund vil man ved ringe Antal Driftstimer og lav Belastning vælge et Maskineri, der er saa billigt i Anskaffelse som muligt uden Hensyn til Virkningsgraden, fordi de overvejende faste Udgifter formindskes og Brændstofudgifterne sammenlignet hermed er uvæsentlige. Omvendt vil man ved stort Antal Driftstimer og højere Belastning — til Trods for dyrere Anskaffelsespris — vælge et Maskineri med meget god Virkningsgrad for derved at nedbringe de udslagsgivende Brændstofudgifter.

Jo højere Brændstofprisen er ved ellers lige Forhold, selv ved mindre Antal Driftstimer, des mere vil Driftsudgifterne komme til at spille en Rolle i Forhold til de faste Udgifter, og des mere vil det derfor være nødvendigt at tage Hensyn til Virkningsgraden.

Man hører nu ganske forskellige Meninger om det sandsynlige fremtidige Forhold mellem Kul- og Brændoliepris. De fleste gaar ud paa, at efter den nuværende Krig vil Brændstofpriserne aldrig komme ned paa deres tidligere Niveau, fordi Udnyttelsen af Kul til Fremstilling af forskellige Produkter, sansom Benzin, Olie, Gummi og farma-



## EFTERKRIGSTIDENS SKIBSMASKINANLÆG (Fortsat)

cevtiske Stoffer allerede i Tiden før Krigen var vokset væsentligt, hvorved en større Del af Kullene blev forbrugt. Denne Anskuelse forudsætter et Autarki af europæiske Stater eller Statsgrupper.

Andre Meninger gaar ud paa, at det ved eventuel Oprettelse af »Europas forenede Stater« hverken er ønskeligt eller i det lange Løb muligt at gennemføre et absolut Autarki; thi ogsaa et saadant vilde eksportere og maatte importere, hvorved Olie og andre Naturfrembringelser, som er væsentlig billigere end de syntetiske, vilde blive indført.

Ifølge alle disse Overvejelser vil man med stor Sikkerhed kunne forudsætte, at hvad der end sker, vil Efterkrigstidens Kulpris ikke blive lavere end Førkrigstidens,



Henrik Wolff.

og at det tidligere Prisniveau først nogle Aar efter Krigen Ophør vil naas, hvis dette overhovedet bliver Tilfældet. Sandsynligvis vil Forholdet mellem Brændolie og Kulpris, der var 5:2, blive i alt væsentligt uændret, idet Pris og Efterspørgsel jo er Faktorer, som regulerer hinanden. Heraf kan sluttes, at Brændstoffet — Kul eller Brændolie — ikke bliver ene bestemmende for Skibsmaskintypen, og i denne Forbindelse vil det derfor have sin Interesse at betragte Forholdene, da den nuværende Krig udbrød.

Verdens samlede Handelskibs-Tonnage (over 100 BRT) var paa dette Tidspunkt ca. 70 Millioner BRT og bestod af noget over 30.000 Skibe. Af disse havde de 4 pCt. (14 pCt. af BRT) Dampturbiner, 66 pCt. (60 pCt. af BRT) Stempeldampmaskiner og 20 pCt. (24 pCt. af BRT) Dieselmotorer som Fremdrivningsmaskineri, medens 10 pCt. (2 pCt. af BRT) var Sejlskibe, delvis med Hjælpemaskineri.

At de to Tredjedele af samtlige Skibe havde Stempeldampmaskineri skyldes, at dette er enkelt og driftssikkert samt har en lang Levetid med moderate Vedligeholdelsesudgifter.

Betragter man dernæst Tallene for Dampturbiner, falder det straks i Øjnene, at disse kun er installeret i 4 pCt. af Skibene, men i 14 pCt. af BRT, hvilket skyldes de meget store Enheder som S/S »Queen Mary« og S/S »Normandie«, samt at Flertallet af Skibe har Maskinerier under 5000 AHK, hvor Dampturbinen hidtil har været Stempeldampmaskinen underlegen i Driftsøkonomi.

Tallene for Dieselmotoren steg jævnt Aar for Aar før Krigen, og den var allsaa naaet til at være installeret i omtrent en Fjerdedel af Verdens BRT.

Det kan med nogenlunde Sikkerhed antages, at Flertallet af de nu under Krigen byggede Skibsmaskiner kun vil faa en stakket Levetid, fordi der ved deres Konstruktion ikke er taget Hensyn til Rentabiliteten, og fordi Efterkrigstiden — med det foran nævnte Forbehold m. H. t. ringe Antal Driftstimer og lav Belastning — vil kræve første Klasses Skibsmaskiner, der har lavt Brændstofforbrug, saa at endog ret store Meranskaffelsespriser vil gøre sig betalt i korteste Tid.

Vi vil nu i store Træk betragte de forskellige Skibsmaskintypers Muligheder ved Efterkrigstidens Nybygninger.

### Stempeldampmaskinen.

Denne har paa mange Omraader, især i større Skibe, maattet vige for Dampturbinen, men har dog paa Grund af Redernes og Værfternes naturlige Konservatisme samt ved dens hele enkle og gennempåvede Konstruktion holdt Stillingen som Skibsmaskine op til 4 à 5000 AHK.

De siden James Watt's Dage dels jævnt dels springvis forhøjede Damptryk er Stempeldampmaskinen blevet tilpasset ved Anvendelse af Flertrens Ekspansion, saa at endog ret høje Damptryk kan udnyttles med god Virkningsgrad. Derimod sætter Cylinderdimensionerne og Dampens Nedslag paa Cylinder væggene Grænser for Udnyttelsen af højere Vakuum. En Foranstaltning, som muliggør Omgaaelse af denne Vanskelighed, er Indbygning af en Spildedampurbine, og da dette kan ske ved eksisterende Stempeldampmaskiner, er det af særlig Interesse for Efterkrigstiden. Mellem de mange kendte Udførelsesformer hævder *Helsingørs Spildedampurbine-System* sig smukt.

Ligesaa vanskeligt som Udnyttelsen af højt Vakuum er Anvendelse af høj Overhedning for Stempeldampmaskinen, idet Cylinderolien til Smøring af Stempler og Glidere ikke kan modstaa de store Temperaturer, hvorfor Flertallet af Stempeldampmaskiner arbejder med mættet eller kun svagt overhedet Damp. Der er dog fundet en Udvej, nemlig at lade Kraftdampen først overhede Afgangsdampen fra HT Cylinderen, førend den indstrømmer i denne. Dette meget enkle System anvendes i *Helsingørs Tregangsmaskine med Mellemoverheder*, der bl. a. er installeret i det danske S/S »Concordia«, som er forsynet med 2 Stk. *La Mont* Vandrørskedler til 16,5 ato og en Damptemperatur efter Overhederen paa 400° C. Fyringsanlægget er mekanisk og bestaar til hver Kedel af 1 Stk. *Dano-Stoker*. Kulforbruget i dette moderne Stempeldampmaskineri med sfokerfyrede Vandrørskedler er 0,48 kg/IHKT med Kul af 7500 kcal Brændværdi.

### Dampturbinen.

Som ovenfor nævnt har Dampturbinen hidtil været Stempeldampmaskinen underlegen i Driftsøkonomi ved Skibs anlæg under 5000 AHK. Heri er der dog i de senere Aar sket en Ændring, idet *Brown-Boveri* har konstrueret et nyt Skibsdampturbinemaskineri, hvis vigtigste Kendelegener:

1. Smaa, enkle hurtigtløbende, driftssikre Dampturbiner;
2. Tokranset Aktionshjul som HT Bakturbine anbragt paa HT Turbinens Drevaksel;
3. Dobbelt Tandhjulsudveksling;
4. Kombinationen af Kondensations-Hjælpemaskinerne, Dynamo og Smøreliepumpen til een Gruppe med dobbelt Drivanordning.

Ved normal Fart overføres den til Hjælpemaskineriets Drift nødvendige Ydelse fra Hovedmaskineriet ved Hjælp af en Vædskekobling, saa at der opnaas en høj Virkningsgrad, medens særskilt Drift ved en Hjælpedampurbine anvendes under Manøvrer og naar Farten, f. Eks. i Taage, nedsættes til 60 pCt., idet Vædskekoblingen da tommes og Hjælpedampurbinen derved automatisk sættes i Drift.

Saadanne Dampturbinemaskinerier er i 1935 for første Gang installeret i to Dampskibe til Fart med Bananer. Den udviklede Maskinkraft er normalt 4800 AHK ved 120 Omd./min. af Drivskrueakslen, og Bakkraften er ca. 70 % af Fremkraften.

Under Udnyttelse af de med disse to Skibsdampurbine-maskinerier indhøstede Erfaringer har *Brown-Boveri* nu konstrueret en Række saadanne til Handelsskibe fra 1600 til 8000 AHK. For de mindre Anlæg er Damptrykket kun 16 ato, saa at der kan anvendes samme Dampkedler som de til Stempeldampmaskiner almindeligt benyttede. Fra 3200 AHK og opefter anvendes Damp paa 25—38 ato, frembragt af oliefyrede *Velox*-Vandrørskedler.

Denne nye Skibsdampurbine-Type er konstrueret med særligt Henblik paa Vanskelighederne ved Materiale-Fremskaffelse, der formentes at ville være adskillige Aar frem i Tiden efter Krigen Ophør. De forholdsvise høje Omdrejningstal og den dobbelte Tandhjulsudveksling giver nemlig lille samlet Vægt og smaa Smedestykker, som med kort Varsel kan leveres fra Staalværkerne. Da Belastningerne derhos er moderate, kan der anvendes svagt legeret Staal, hvilket ligeledes letter Fremskaffelsen i Efterkrigstiden.

### Dieselmotoren.

Af den ved Midten af 1939 under Bygning værende Handelsskibs-Tonnage var 1,63 Millioner BRT eller 57 pCt. Dieselmotorskibe og kun 1,22 Millioner BRT eller 43 pCt. Dampskibe. Af de paa samme Tid i Ordre værende Nybygninger var Forholdet mellem Diesel- og Damp-tonnage endda 65 til 35.

Kort før Krigen Begyndelse var flere store og i teknisk Henseende bemærkelsesværdige Dieselmotorskibe netop færdige og andre under Bygning. *Deutsche Werft*, Hamburg, havde til *Hamburg-Amerika Linie* afleveret det dieselelektriske Passagerskib »*Patria*«, der havde 15,000 AHK frembragt af 5 Stk. *M.A.N.* otte-cylindrede og 1 Stk. seks-cylindret enkeltvirkende Totakts Dieselmotorer af Trunktypen og overført til to Drivskrueer ved Vekselsstrømsgeneratorer og -motorer. Paa samme Tid havde

*Deutschen Schiff- und Maschinenbau*, Bremen, afleveret M/S »Oslofjord«, som havde 4 Stk. M.A.N. syv-cylindrede dobbeltvirkende Totakts Dieselmotorer med en samlet Ydelse af 16,000 AHK og overført til to Drivskrueer ved »Vulkan« hydraulisk Kobling og Tandhjulsudveksling. M/S »Oranje«, tilhørende *Stoomvaart Maatschappij »Nederland«*, havde derimod 3 Stk. tolv-cylindrede *Sulzer* direkte koblede, enkeltvirkende Totakts Dieselmotorer paa tilsammen 37,500 AHK og var dermed Verdens kraftigste Dieselmotorskib. Helt andre Konstruktioner fandtes i to ved Krigens Udbrud under Bygning værende Dieselmotorskibe, nemlig det af *Fried. Krupp, Germaniawerft* til *Hamburg-Amerika-Linie* byggede M/S »Steiermark«, der havde 4 Stk. ni-cylindrede ved Spildegasturbine trykladede enkeltvirkende Firetakts Dieselmotorer paa tilsammen 14,400 AHK med elektrisk Overførsel ved Drejestrøm, samt et under Bygning hos *Rotterdamischen Lloyd* værende Passagerskib, der skulde have 8 Stk. seks-cylindrede *Sulzer* enkeltvirkende Totakts Dieselmotorer, som i Grupper paa fire ved elektromagnetiske Koblinger og Tandhjulsudveksling arbejdede paa hver sin Drivskrueaksel.

Disse Skibes Maskinanlæg giver et Udtryk for Skibsdieselmotorens Standpunkt ved Krigsudbruddet. De er vidt forskellige og viser, at man er fjernt fra Ensartethed ved Udførelsen af store Skibsdieselmotoranlæg.

Valg af Skibsdieselmotor-Typen beror da paa, om Skibet er bestemt til Kystfart eller oversøisk Fart. Medens Kystfartsskibet efter et vist Antal Timers eller højst nogle Dages Forløb kommer i Havn og derfor kan have lettere og hurtigløbende Dieselmotorer, maa søgaaende Skibe, som ofte i flere Uger er uafbrudt undervejs, have særligt stift byggede og solide Dieselmotorer. Denne Stivhed opnaas ved forholdsvis svære Støbejernskonstruktioner og direkte Drivskrueudrustning ved lavt Omdrejningstal. Fremtidigt vil det derfor være nødvendigt at bygge baade lette, hurtiglgaaende Trunk-Dieselmotorer med direkte eller indirekte Drivskrueudrustning og tungere, langsomtløbende Krydshoved-Dieselmotorer.

Som Handelsskibsmaskine op til 2,500 AHK pr. Drivskrueaksel maa først nævnes den ikke trykladede, enkeltvirkende Firetakts Dieselmotor, der uden større Afgivelser bygges af de fleste Motorfabrikker Verden over. I Reglen vil det allerede over 1,000 AHK og i alle Tilfælde mellem 2,500 og 4,000 AHK betale sig at anvende Trykladning, hvoraf der jo findes flere Systemer, af hvilke *Burmeister & Wain's* med kædetrukne Trykladningsblæsere er almen kendt som enkelt og driftssikkert.

Op til 4,000 AHK staar den trykladede enkeltvirkende Firetakts Dieselmotor lige med den Totakts med Hensyn til Driftsøkonomi; men over denne Grænse har den enkelt- eller dobbeltvirkende Totakts Dieselmotor alene Herredømmet. Blandt disse udmærker *Burmeister & Wain's* Trunk- og Krydshovedtype sig ved at have *Jævnstrømskylning* fra Bunden af Cylindren op gennem den centralt i Cylinderdækslet anbragte Udstrømningsventil. Ved den saaledes opnaaede yderst virksomme Skylning — sammenlignet med den ved udenlandske Totakts Dieselmotorer anvendte saakaldte Slidseskylning — afhjælpes paa væsentlig Maade de Vanskeligheder, som

opstaar ved Totakts Dieselmotorens større Varmepaarvirkninger end Firetakts Dieselmotorens p. Gr. a. det dobbelte Antal Forbrændingsslag og mindre virkningsfuld Afkøling af Forbrændingsrum og Stempel. Endvidere opnaas lavere Brændolieforbrug, fordi Forbrændingen bliver mere fuldstændig, idet alle gamle Forbrændingsgasser udskylles.

Den enkeltvirkende Totakts-Krydshoved-Dieselmotor har hidtil været anvendt i større Fragtskibe — i Særdelshed Tankskibe, som jo ofte har 330 Døgn i Søen pr. Aar — og dette vil sikkert ogsaa være Tilfældet i Efterkrigstiden.

Det samme kommer ogsaa til at gælde den dobbeltvirkende Totakts Krydshoved-Dieselmotor, af hvilke *Burmeister & Wain's* Type 1940 har samme Fortrin — nemlig Jævnstrømskylning — over for de udenlandske Typer som den enkeltvirkende. Denne nye Type er endvidere bemærkelsesværdig ved, at Udstrømningsstemplerne, et i Top og et i Bund, har samme Diameter som Hovedstemplet, hvorved der opnaas en betydelig Simplificering af Cylinderkonstruktionen, idet der ikke findes Cylinderdæksler. Herved bliver Adkomst for Stempelestersyn væsentlig nemmere og der opnaaes 8 pCt. Vægtbesparelse samt formindsket Pladsoplægelse. Maskinen yder 1,400 IHK pr. Cylinder ved 140 Omd/min.

### Resumé.

I ugunstigste Tilfælde er de nedre Grænser for Dieselmotorens driftsøkonomiske Anvendelse i et søgaaende Skib følgende: Maskinkraft = 4000 AHK, Hastighed = 14 Kn. og Aktionsradius = 4000 Sm. Kun under disse Grænser er Stempeldampmaskineriet mere driftsøkonomisk, saafremt der da ikke — mod Forventning — kommer et unormalt lavt Prisforhold mellem Brændolie og Kul. Aarsagen hertil er, at indtil en bestemt Aktionsradius kan Kul billigere anbringes i Kulkasser, der ikke er egnede til Benyttelse som Lastrum.

Bliver Brændolieprisen derimod høj i Forhold til Kulprisen, kan det kulfyrede Dampskib hævde sig over for Dieselmotorskibet ved en større Aktionsradius, fordi Bunkering i Lasten da ikke bliver uøkonomisk. Naturligvis vil Lastens Art ogsaa spille en Rolle.

Hvis der kræves større Rum for hver t Nyttelast, maa man foretrække Brændolie til enten Damp- eller Dieseldrift, fordi Brændolien kan anbringes i Dobbeltbunden og ikke kræver ekstra Rum. Jo højere Fragtraterne pr. m<sup>3</sup> eller t Last er, des mere økonomisk er brændoliedrevne Skibe sammenlignet med det kulfyrede Dampskib, og hvis Aktionsradien samtidig skal være stor, er Dieselmotorskibet p. Gr. a. dets 35 pCt. lavere Brændolieforbrug pr. EHKT mere økonomisk end det brændoliefyrede Dampskib.



Et af Ø. K.'s nyeste Skibe.

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“**P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

Grundlagt 1886

**(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**

Telgr. Adr.: „Clemmensen“

Telf. 14 og 33  
Statstelefon 38**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**FRIIS & FREDERIKSEN****(H. RASK-PETERSEN)**

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

**ODENSE - BOGENSE**Tif. 30 - 2 Lin.  
2830

Tig. Adr. Friis

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 608

**C. HOPPE & CO.**

Partners:

C. Hoppe  
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

**ODENSE**Telefon:  
988—688Telgr. Adr.  
Brokerhoppe**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAET 1878)**FREDERICIA**Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Bos Code, New & Old, Scott's Code 10th Ed. Lombard Code**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25 (2 Lin.), 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Ad.  
»Hude«,  
Svendborg**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE

**KOLDING**

BEFRAGTNING :- KLARERING :- EKSPEDITION :- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESS: GJØRDING TELEFON NR. 190—1811

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOF CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# FRA UGE TIL UGE FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## DAMPEREN »IVAN KONDRUP«

Under et Luftangreb paa Bremen i sidste Uge blev det danske Kulkompagnis Damper *Ivan Kondrup*, der laa i Havnen for at laste Kul, ramt af en Luftbombe, hvorved der skele saa stor Skade paa Skibet, at Agterdelen er sunket. 7 Medlemmer af Besætningen blev saaret ved Bombens Eksplosion, og der er nu indløbet Meddelelse om, at 4 Mand senere er døde som Følge af deres Kvæstelser. De 4 dræbte er:

1. Maskinmester *R. J. Hansen Jacobsen*, Lundebovej 16, Hellerup (født 1886 og gift).

2. Maskinmester *J. W. Jespersen*, Bille Brahesvej 14, København (født 1917, ugift).

Maskinassistent *E. W. Mortensen*, Fruestræde 13, Svendborg (født 1919, ugift).

Kok *F. Mulvad Mikkelsen*, Ringertoften 36, København (gift).

»Ivan Kondrup«, der førtes af Kaptajn *Petersen*, som ikke blev saaret, er bygget i 1937 paa Værftet i Helsingør og maaler 2369 Brl.

Rederiet oplyser, at de paagældendes paarørende har faaet Underretning.

## THOMAS B. THRIGE FYLDER 50 AAR

Dag — den 1. Januar — er det 50 Aar siden, at Fabrikant Thomas B. Thrige grundlagde sin omfattende Virksomhed i Odense. Selv naaede Fabrikant Thrige ikke at opleve 50 Aars Dagen, idet han døde i 1938 — knap 4½ Aar efter at have grundlagt Thomas B. Thriges Fond. Dette Fond — en stor og smuk Gave til dansk Industri og Haandværk — har i de forløbne ni Aar fordelt ialt et saa betydeligt Beløb som 1,195,276 Kroner.

Efter nogle Læreaar i Amerika begyndte Thomas B. Thrige sit beskedne Mekanikerværksted i Odense. Henimod sin Livsaften stod han i Spidsen for store Industrivirksomheder i Odense, København og Randers, der tilsammen beskæftigede mellem 2500 og 3000 Mennesker. Det store Firma har bl. a. givet sig af med Fabrikation af Skibshjælpemaskiner (Spil, etc.).

Da Fabrikant Thrige gennemførte sin storstilede Plan at overdrage hele Virksomheden til Thomas B. Thriges Fond, havde Fabrikerne en Størrelse, der placerede dem i første Række.

I Forbindelse med Jubilæet er der paa Egmont H. Petersens Forlag udsendt et meget smukt og righoldigt Jubilæumsskrift, der giver et godt Indtryk af den imponerende Virksomhed.

## SKATTE-ANSÆTTELSE AF SØFOLKS FRI KOST OM BORD

øfolks fri Kost ombord skal ved Skatte-Ansættelse for Aaret 1943—44 fastsættes saaledes:

For ugifte Skibsførere, Styrmand, Maskinmestre og ligestillede 2,75 Kr. pr. Dag. For gifte Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre m. v. med skattepligtig Kontantløn 8.000 Kr. og derover 2,75 Kr. Gifte Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre m. v. med skattepligtig Kontantløn under 8.000 Kr. 2,25 Kr. Ugift Mandskab iøvrigt 2,00 Kr. Gift Mandskab iøvrigt 1,50 Kr. Alt pr. Dag.

## Dansk Nautisk Almanak

Firmaet Iver C. Weillbach & Co. har ogsaa for det nye Aar udsendt Dansk Nautisk Almanak.

Bogen fremtræder i Aar med et Omslagsbillede af et stort Skib, der løber af Stabelen, som et Symbol paa den nye Tid, vi haaber oprinder med store Opgaver for Danmark til Søs og i Land. Billedet er i Tilslutning til en Artikel, der giver en kort Oversigt over dansk Skibsbygning fra de ældste Tider indtil Nutiden for at vise, at vi efter svære Modgangstider har forstaaet at hævde os igen, ikke mindst til Søs.

Almanakken indeholder alle til Navigation brugelige astronomiske Tabeller paa en meget overskuelig Maade for hver anden Time Aaret rundt.

Som bekendt benyttes Højdeberegning ved Stedliniebestemmelse mere og mere, og for at faa en bekvem og hurtig Metode til at fremskaffe den for Højdens Beregning nødvendige Timevinkel, har man, jævnsides med de sædvanlige Elementer, indført Oplegninger af Timevinklen V.f.Gr.w. med passende Intervaller hele Aaret rundt.

Dette i Forbindelse med passende Interpolationstabeller bevirker, at Timevinklen kan udledes langt lettere end tidligere og rummer den Fordel, at Fremgangsmaaden er ens for alle Himnelleger, idet Rettelserne altid skal adderes til den udtagne Værdi. Endvidere er Timevinklerne optagne i Buemaal, hvorved al tidsspildende Omsætning mellem Tid og Bue falder bort.

Endvidere findes i Almanakken »De internationale Søvejsregler« in extenso, Højvandstabeller o. s. v. samt flere Tabeller af Nytte for Navigatorer.

## Civilingeniør gaar til Søs

Civilingeniør Mogens Tiemroth, som siden 1932 har været ansat hos Christiani & Nielsen, siden 1938 ved Afdelingen i Kapstaden, er udtraadt af Firmaets Tjeneste og har taget et Job som 3. Styrmand paa et Skib, som har Hjemsted i Karachi i Britisk Indien og iøvrigt gaar paa Kapstaden og Suez.

Ingeniør Tiemroth har fra Barnsben følt sig draget mod Sølivet. Han har Sætteskippereksamen, og intel ombord paa et Skib er ham fremmed.

## PERSONALIA

### 70 Aar

Tidligere Skibsfører i Rederiet J. Lauritzen, Kaptajn *P. A. Pedersen*, fyldte 70 Aar den 18. December. Kaptajn Pedersen gik i Land i 1927 og har siden boet i sin Fødeby, Nordby paa Fanø.

Mangeaarig Skibsfører i De Forenede Kulimportører, Kaptajn *C. P. C. Ravn* fyldte 1. Juledag 70 Aar. Kaptajn Ravn, der i mange Aar var Medlem af Den almindelige danske Skibsførerforenings Bestyrelse, gik i Land i 1942 og er nu bosiddende i Hillerød.

Overlærer ved Aalborg Maskinist-skole, *N. P. Kolster*, fyldte den 28. December 70 Aar og har dermed forladt Skolen efter 46 Aars Lærergerning.

### 50 Aar

Kaptajn *L. Bager Jensen* fyldte den 27. December 50 Aar. Kaptajn Bager Jensen var sidst Skibsfører i Panama Transport Company.

### 25 Aars Jubilæum

Skibsmægler *R. P. Petersen*, Egernsund, fejrede Nytarsaftensdag sit 25 Aars Jubilæum som edsvoren Skibsmægler.

### Reykjaviks nye Havnedirektør

Fra Island er der indløbet Meddelelse om, at Stadsingeniør *Valgeir Bjornsson*, Reykjavik, efter Havnedirektør Kristjanssons Død har overtaget Embedet som Havnedirektør.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# J.A.R.

WORLD WIDE  
SERVICE

BUNKERS  
STEVEDORING  
TALLY  
BUGSERING  
FERSKVAND  
BAADMÆND  
SKIBSVÆRFTER

*— og saa ønskes  
jeg et vickelig  
glcedeligt Nytaar  
1944*



JØRGEN A. RASMUSSEN  
AMALIEGADE 33 — KØBENHAVN

Telf. Central 1018

Telg. Adr. JORGARAS

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 6. Januar 1944.

Nr. 1.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangon af Januar Kvarteral tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarteralsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarteral med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterals Begyndelse. Kvarteralsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## Danmark.

### 1. Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 11. Juli 1941 udfærdiget nedenstaaende Bekendtgørelse:

#### § 1.

Føreren af ethvert Skib skal umiddelbart inden Afsejling fra *dansk* Havn rette Henvendelse til vedkommende Havnemyndighed (Havnekaptajn, Havnemester eller Havnefoged) om Sejlanvisning for Skibets forestaaende Rejse.

#### § 2.

De Skibet meddelte Sejlanvisninger skal, saavidt Vejrforhold eller andre tvingende Forhold ikke faktisk hindrer dette, nøje følges.

#### § 3.

Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse kommer ikke til Anvendelse paa:

1. Søværnets Skibe.
2. Fiskerskibe og -fartøjer, for saa vidt de ikke skal passere S. om *Gedser* eller besejle *Østersøen* uden for *dansk* territorielt Farvand.
3. Skibe og Fartøjer paa 100 Registertons Brutto og derunder, naar de ikke anvendes til Befordring af Passagerer eller skal passere S. om *Gedser* eller besejle *Østersøen* uden for *dansk* territorielt Farvand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/1 1943.

### 2. Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.

Paa Grund af Mørklægningsforanstaltninger maa det indtil videre paaregnes, at *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder og Havnebelysninger midlertidigt eller permanent kan være slukket, eventuelt kun brænde med nedsat Lysstyrke.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/2 1943.

### 3. Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.

Med Henhold til § 11, 2. Stykke, i Lov Nr. 131 af 17. April 1916 om Lodsvæsenet bestemmer Marineministeriet følgende:

Al Sejlads uden Lods indenfor en Afstand af  $\frac{1}{2}$  Sm paa hver Side af *Lillebæltsbroen* og *Storstrømsbroen* er — med nedennævnte Undtagelser — midlertidigt forbudt.

Skibe og Baade, som ønsker at passere en af nævnte Broer, skal efter at have givet Signal for Lods stoppe op i Sejlløbet c. 1 Sm henholdsvis Øst eller Vest for Broen og afvente Lodsens Ankomst.

Anvisninger med Hensyn til Sejladsen, som gives af Lodsens eller de i Farvandene stationerede Vagt- og Lodsartøjer, skal tages til Følge. Nævnte Artøjer fører saa vidt muligt om Dagen: tre røde Kugler; om Natten: tre røde Lys, lodret over hverandre.

Undtagne fra Lodstvangsbestemmelsen er Orlogs- og Statsskibe.

Lodsning, som foretages i Anledning af nærværende Bestemmelser, sker uden Udgift for de paagældende.

Overtrædelse af Bestemmelserne i nærværende Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 104 i Borgerlig Straffelov af 15. April 1930 med senere Ændringer (jfr. Bekendtgørelse af 24. Juni 1939) med Bøde, Hæfte eller under skærpene Omstændigheder med Fængsel indtil 3 Aar.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/3 1943.

### 4. Danmark. Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i danske Farvande.

Tidligere E. f. S.: Nr. 1/6, 2/250, 2/251, 4/342, 7/452, 8/496, 13/652, 14/706, 16/759, 18/799, 19/847, 23/995 og 33/1285 1943.

#### Forkortelser:

Flt.	betyder Fløjtetønde.	L. og Flt.	betyder Lys- og Fløjtetønde.
Halm.	— Halmvisk.	L. og Klt.	— Lys- og Klokketønde.
hv.	— hvid.	Lt.	— Lystønde.
Klt.	— Klokketønde.	r.	— rød.
	s.	betyder sort.	
	Spids	— Spidstønde.	
	Spir	— Spirtønde.	
	str.	— rød- og hvidstribet.	
	Stump	— Stumptønde.	

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				

#### Østersøen.

<i>Gedser Havn</i> . . . . .	54° 30',7	11° 58',0	Flt.	r.		
<i>Rødsand NE</i> . . . . .	54° 33',7	11° 57',1	Stage	hv.	1 Halm.	
<i>Rødsand E</i> . . . . .	54° 33',2	11° 58',3	Stage	hv.	2 Halm.	
<i>Gedser Landrev</i> . . . . .	54° 32',7	12° 00',0	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Trindelen</i> . . . . .	54° 30',7	12° 04',5	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Yderknob</i> . . . . .	54° 29',9	12° 05',9	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Gedser Rev SE</i> . . . . .	54° 28',0	12° 09',7	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Gedser Rev Fyrskib</i>	54° 27',2	12° 11',0				
<i>Holløndergrund</i> . . . . .	55° 05',9	12° 21',6	Stump	hv.	2 nedadv. Koste	

#### Sundet.

<i>Ellekilde Hage</i> . . . . .	56° 05',9	12° 30',8	L. & Klt.	r.		
<i>Lappegrund N</i> . . . . .	56° 03',9	12° 36',8	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Lous Flak</i> . . . . .	55° 49',5	12° 42',4	L. & Flt.	r.		
<i>Taarbæk Rev</i> . . . . .	55° 47',1	12° 40',5	L. & Klt.	r.		Erstattet med en rød Spirtønde.
<i>Stubben NE</i> . . . . .	55° 44',3	12° 38',0	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Stubben N</i> . . . . .	55° 44',3	12° 37',3	Stump	hv.	1 nedadv. Kost	
<i>Middelpult</i> . . . . .	55° 42',5	12° 38',1	Spids	str.	1 Ballon	

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
<b>Kongedyb.</b>						
<i>Luftmarinestation..</i>	55° 41',7	12° 37',8	Spids	hv.og blaa		
<i>Prøvesten.....</i>	55° 40',7	12° 39',0	L. & Klt.	r.		
<i>Sundby Hage.....</i>	55° 40',3	12° 39',8	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Middelgrund NW..</i>	55° 42',1	12° 38',6	Stump	hv.	1 nedadv. Kost	
<i>Middelgrund W. . .</i>	55° 41',1	12° 39',3	Stump	hv.	2 nedadv. Koste	
<i>Middelgrund SW. .</i>	55° 40',8	12° 39',6	Stump	hv.	3 nedadv. Koste	
<i>Søndrehoved Tønde</i>	55° 40',3	12° 40',6	Spids	str.	1 Ballon	
<b>Hollænderdyb.</b>						
<i>Middelgrund E....</i>	55° 41',9	12° 40',9	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Saltholm Flak NW.</i>	55° 42',7	12° 41',8	L. & Klt.	hv.		
<i>Ryggen.....</i>	55° 41',5	12° 41',7	Lt.	hv.		
<i>Smaagrundene NW.</i>	55° 40',5	12° 41',8	Stump	hv.	1 nedadv. Kost	
<b>Svølget.</b>						
<i>Svalerumpen.....</i>	55° 39',9	12° 40',2	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Kastrup Knæ.....</i>	55° 38',4	12° 41',4	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Middelgrund S....</i>	55° 40',9	12° 41',0	Lt.	str.		
<i>Smaagrundene SW.</i>	55° 39',5	12° 42',4	Stump	hv.	2 nedadv. Koste	
<b>Drogden.</b>						
<i>Nordre-Rose.....</i>	55° 37',8	12° 41',8	Lt.	r.		
<i>Rasmus Møller ...</i>	55° 36',4	12° 41',4	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Søndre-Rose.....</i>	55° 34',2	12° 41',6	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Dragør Tønde....</i>	55° 33',7	12° 41',0	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Dragør Sandrev SW.</i>	55° 32',6	12° 39',8	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Knollen.....</i>	55° 37',6	12° 42',4	L. & Klt.	hv.		
<i>Kraasebænken....</i>	55° 36',3	12° 43',1	Stump	hv.	1 nedadv. Kost	
<i>Holmetunge.....</i>	55° 35',2	12° 43',5	Stump	hv.	2 nedadv. Koste	
<b>Drogden 8,0 m Rende.</b>						
<i>Nr. 2.....</i>	55° 36',5	12° 41',8	Lt.	r.		
<i>Nr. 4.....</i>	55° 34',5	12° 42',3	Lt.	r.		
<i>Nr. 5.....</i>	55° 33',8	12° 42',5	Lt.	r.		
<i>A.....</i>	55° 36',4	12° 42',1	Lt.	hv.		
<i>B.....</i>	55° 35',2	12° 42',3	Lt.	hv.		
<i>C.....</i>	55° 33',2	12° 42',8	Lt.	hv.		
<b>Flinterenden.</b>						
Samtlige danske Sømærker i <i>Flinterenden</i> .						
<b>Sundet S-lige Del.</b>						
<i>Aflandshage.....</i>	55° 30',9	12° 35',8	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<b>Kalveboderne.</b>						
<i>Kalveboderne N. . .</i>	55° 35',1	12° 30',8	Lt.	hv.		
<b>Smaalandsfarvandet.</b>						
<i>Staalby.....</i>	55° 01',2	11° 15',7	Spids	str.	1 Ballon	



Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbeteegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
<b>Store-Bælt.</b>						
<i>Klæpen</i> . . . . .	55° 30',5	10° 45',4	L. & Flt.	hv.		Erstattet med hv. Stump. 1 nedadv. Kost.
<i>Sproga S.</i> . . . . .	55° 17',8	10° 58',2	Lt.	str.		
<i>Knudshoved Flak</i> . .	55° 16',8	10° 51',8	Lt.	r.		
<i>Lindholm Grund W.</i>	55° 17',4	10° 48',8	Lt.	r.		Erstattet med r. Stage.
<i>Stokkebæk Flak</i> . . .	55° 10',0	10° 50',3	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Turo Rev</i> . . . . .	55° 01',3	10° 44',2	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Hvidegrund</i> . . . . .	54° 51',9	10° 56',5	Lt.	hv.		
<i>Albue Flak W.</i> . . .	54° 49',3	10° 53',7	Stump	hv.	3 nedadv. Koste	
<b>Farvandet Syd for Fyn.</b>						
<i>Lyo Sand</i> . . . . .	55° 03',2	10° 11',7	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Knastegrund</i> . . . . .	55° 02',7	10° 14',2	L. & Klt.	hv.		Erst. m. hv. Klt.
<i>Knoldhjørne E.</i> . . .	55° 03',5	10° 14',0	Lt.	hv.		Erst. m. hv. Stump.
<i>Langetang Flak</i> . . .	55° 04',1	10° 14',0	Lt.	r.		Erst. m. r. Spids.
<i>Bjørno N.</i> . . . . .	55° 04',4	10° 14',5	Lt.	r.		Erst. m. r. Klt.
<b>Lille-Bælt.</b>						
<i>Træskohage</i> . . . . .	55° 40',6	9° 44',9	Lt.	r.		Erstattet med r. Spids. 2 opadv. Koste.
<i>Holtserhage</i> . . . . .	55° 41',8	9° 40',5	Lt.	hv.		Erstattet med hv. Stump. 1 nedadv. Kost.
<i>Vejle Havnerende.</i> .	55° 41',9	9° 38',3	Lt.	hv.		Erstattet med hv. Stage. 1 nedadv. Kost.
<i>Vejle Havnerende.</i> .	55° 41',9	9° 37',3	Lt.	hv.		
<i>Vejle Havnerende.</i> .	55° 41',9	9° 35',5	Lt.	hv.		Erstattet med hv. Stage. 2 nedadv. Koste.
<i>Sandhammeren S.</i> .	55° 17',3	9° 49',1	Stage	hv.	1 Halm	
<i>Græsholm N.</i> . . . . .	55° 17',4	9° 47',7	Stage	r.	3 opadv. Koste	
<i>Bastholm N.</i> . . . . .	55° 17',5	9° 46',2	Stage	hv.	2 Halm.	
<i>Bastholm NW.</i> . . . .	55° 17',4	9° 45',2	Stage	hv.	1 Halm.	
<i>Bredgrund S.</i> . . . . .	54° 46',3	10° 03',4	Flt.	r.	3 opadv. Koste	
<b>Kattegat.</b>						
<i>Gilleleje Flak N.</i>						
<i>Fyrskib</i> . . . . .	56° 10',3	12° 17',7				
<i>Grønnerevle N.</i> . . . .	56° 01',4	11° 48',2	Spids	r.	3 opadv. Koste	Erstattet med r. L. & Flt., mærket <i>Grønne Revle N.</i> Hv. Et-Blink hver 6 s.
<i>Isefjord</i> . . . . .	55° 59',9	11° 50',8	L. & Flt.	str.		Erstattet med str. Spids. med 1 str. Ballon.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
<i>Tærskelen E.</i> . . . . .	55° 57',8	11° 49',3	Spids	r.		
<i>Snekkeløb S.</i> . . . . .	56° 02',4	11° 16',7	Stump	hv.	1 nedadv. Kost	
<i>Snekkeløb N.</i> . . . . .	56° 02',4	11° 15',8	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Sjællands Rev N.</i> . . . . .	56° 05',3	11° 12',5	Stump	hv.	2 nedadv. Koste	
<i>Yderflak</i> . . . . .	56° 04',2	11° 01',5	Stage	s.		
<i>Odense Fjord</i> . . . . .	55° 33',4	10° 33',9	Lt.	str.		
<i>Æbelø</i> . . . . .	55° 39',5	10° 09',5	Lt.	hv.		
<i>Horsens gravede</i>						
<i>Rende</i> . . . . .	55° 51',1	9° 55',2	Lt.	r.		
<i>Skerringhede</i> . . . . .	56° 14'	10° 23'	Spids	s.	Stage	4 Stk.
<i>Skydeplads</i> . . . . .	—	—	Stage	s.		
<i>Øreringene</i> . . . . .	56° 06',4	10° 44',3	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Bjarkes Grund NW.</i> . . . . .	56° 06',2	10° 45',8	Stump	hv.	3 nedadv. Koste	
<i>Bjarkes Grund SE.</i> . . . . .	56° 05',5	10° 47',0	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Martheflak</i> . . . . .	56° 00',0	10° 51',3	Spids	r.	2 opadv. Koste	Erstattet med Lt. r. Hv. Et-Blink hver 5 s.
<i>Moselgrund N.</i> . . . . .	56° 04',5	10° 50',4	Stump	hv.	1 nedadv. Kost	
<i>Moselgrund NE.</i> . . . . .	56° 05',7	10° 54',8	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Hastens Grund</i> . . . . .	56° 14',4	11° 11',7	Stump	hv.	3 nedadv. Koste	
<i>Tangen NE.</i> . . . . .	56° 39',8	10° 59',0	L. & Flt.	r.		Erstattet med r. Spir.
<i>Tangen NW.</i> . . . . .	56° 38',0	10° 34',0	Lt.	hv.		
<i>Mariager Fjord</i> . . . . .	56° 41',7	10° 30',2	Flt.	r.	3 opadv. Koste	Erstattet med r. Spids. 3 opadv. Koste.
<i>Hals Barre E.</i> . . . . .	56° 57',7	10° 23',4	Lt.	r.		Erstattet med r. Stage.
<i>Hals Barre W.</i> . . . . .	56° 58',4	10° 20',6	Lt.	r.		
<i>Østre-Flak Fyrskib</i> . . . . .	56° 58',1	10° 53',7				
<i>Østre-Flak</i> . . . . .	56° 58',8	10° 56',1	Stage	s.		
<i>Stensnæs</i> . . . . .	57° 11',7	10° 33',5	L. & Flt.	r.		Erstattet med r. Spir.
<i>Læsø-Rende Fyrskib</i> . . . . .	57° 12',8	10° 41',7				
<i>Frederikshavn SSE.</i> . . . . .	57° 24',4	10° 34',6	L. & Flt.	str.		
<i>Frederikshavn</i> . . . . .	57° 25',3	10° 36',0	Klt.	r.		Erstattet med L. & Flt. r. Hv. Et-Blink hver 7,5 s.
<i>Skagens Rev SE.</i> . . . . .	57° 44',2	10° 41',0	L. & Flt.	r.		
<i>Skagens Rev NE.</i> . . . . .	57° 45',4	10° 42',8	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Skagens Rev Fyrskib</i> . . . . .	57° 46',4	10° 43',7				
<i>Læsø Trindel</i> . . . . .	57° 25',7	11° 15',7	L. & Flt.	r.		Erstattet med r. Spir.
<i>Læsø Trindel Fyrskib</i> . . . . .	57° 28',4	11° 20',1				
<i>Rusmandsbanke</i> . . . . .	57° 21',3	11° 12',6	Lt.	r.		
<i>Kobbergrund E.</i> . . . . .	57° 08',3	11° 23',2	L. & Flt.	r.		Erstattet med r. Spir.
<i>Silderøn</i> . . . . .	57° 06',9	11° 02',2	Lt.	hv.		Erstattet med hv. Stage.

### Limfjorden.

*Nibe* Indsejling.

Afmærkningen fra *Draget* til *Nibe* Havn.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.				

## Skagerrak.

Bragerne . . . . . | 57° 10',7 | 8° 55',7 | Spids | r. |

## Nordsøen.

<i>Søren Bovbjergs Dyb N.</i> . . . . .	55° 34',3	7° 57',9	L. & Flt.	r.		
<i>Søren Bovbjergs Dyb N.</i> . . . . .	55° 34',3	7° 57',9	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Søren Bovbjergs Dyb W.</i> . . . . .	55° 32',7	7° 55',7	Lt.	r.		
<i>Ulven SW.</i> . . . . .	55° 30',3	7° 59',8	L. & Flt.	hv.		
<i>Ulven SW.</i> . . . . .	55° 30',6	7° 59',8	Stump	hv.	3 nedadv. Koste	
<i>Munk.</i> . . . . .	55° 31',2	7° 52',4	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Horns Rev Fyrskib</i>	55° 33',9	7° 19',7				
<i>Vyl Fyrskib</i> . . . . .	55° 21',7	7° 41',0				
<i>Graadyb Fyrskib</i> . . . . .	55° 20',0	8° 04',7				
<i>Knudedyb</i> . . . . .	55° 18',0	8° 21',0				Samtlige Sømærker ved <i>Knudedyb</i> .
<i>Juvre Dyb</i> . . . . .	55° 14',0	8° 22',0				Samtlige Sømærker ved <i>Juvre Dyb</i> .

## 5. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i danske og nærliggende Farvande.

## Forkortelser:

Blk.	betyder	Blink.
ED.	—	Eksistens tvivlsom.
El. hv.	—	Elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 <sup>m</sup> , og som er anbragt paa selve Vraget.
El. r.	—	Elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 <sup>m</sup> , og som er anbragt paa selve Vraget.
Fl.	—	grønt Flag.
Fmk.	—	Formærkelse.
Forg. eftts.	—	Forgæves eftersøgt.
Jspir. hv.	—	Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 <sup>m</sup> .
Jspir. r.	—	Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 <sup>m</sup> .
M.	—	Mast.
o. V.	—	rager op over Vandet.
PD.	—	Plads tvivlsom.
Skfh.	—	Skibsfartshindring.
Tbt.	—	Topbetegnelse.
Uvh.	—	Undervandshindring.
Vg.	—	Vrag.
Vglt.	—	Vraglystønde.
Vgt.	—	Vragtønde.
Vgv.	—	Vragvager.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.		
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar	
<b>Østersøen.</b>								
54° 46'	10° 21'	5,5	Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185	P. D.			
54° 45',8	10° 30',5				Uvh.	1525	1942	
54° 46',8	10° 39',2				1858	1940		
54° 39',4	10° 42',2				497	1943		
54° 37'	10° 41'	8,3		162, 187, 188.	M., sandsynlig- vis fast i Vg.	1595	1942	
54° 43',7	10° 48',2				1376	1943		
54° 43',8	10° 48',3				Forg. efts.	2241	1940	
54° 28',4	10° 29',6				1823	1943		
54° 50',1	12° 15',0				Vgt. En-Fmk. 4 <sup>s</sup> . W.-Tbt.	187, 188.	1808	1943
54° 47',5	12° 37',5	4,3	Vgt. W.-Tbt.	188, 180, 181.	M. o. V. o. V.	1871	1943	
54° 50',0	12° 45',0				1427	1942		
55° 01'	12° 42'				P. D.	1498	1943	
55° 06'	12° 31'				396	1940		
55° 08'	12° 13',5				1464	1942		
55° 13',6	12° 19',1				3754	1939		
55° 09',4	12° 45',5				1449	1941		
55° 14',9	14° 50',8				1080	1941		
54° 51',0	14° 51',3				724	1943		
55° 01'	14° 44',6				15	Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.	201, 188.	1231
55° 20'	12° 53',3	433	1942					
55° 13',4	13° 14',2	2504	1940					
55° 22',3	14° 03',5	927	1942					
54° 31',3	13° 54',1	12	Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.	187, 126, 180.	1735	1942		
54° 35',3	13° 39',5				Bøje.	944	1942	
54° 37',5	13° 46',0				Vgt. W.-Tbt.	1016	1942	
54° 36',5	12° 45',5				o. V. Der skal passeres S. om Vg.	1736	1942	
54° 44',5	12° 43',0				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940	
54° 35',7	12° 21',9	12	Vgt. W.-Tbt., Et- Blk. 6,5 <sup>s</sup> . W. f. Vg.	185	185	1942		
54° 32',7	12° 39',3							
54° 27',6	12° 23',9							
54° 23',5	12° 19',5							
54° 20'	12° 02',5							
54° 13',8	12° 05',3							
54° 00',7	10° 55',0				Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.	2 M. o. V.	1644	1940
54° 22',8	11° 10',7					2 M. o. V.	1597	1942
54° 35',8	11° 02',6					Uvh.	2215	1940
54° 27',4	10° 38',0					o. V.	1261	1942
54° 32',4	10° 34',2		Uvh., muligvis i Drift.	2271	1940			
54° 33',3	10° 28',6	15	Vgt. S.-Tbt. Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.	1645	1940			
54° 30',0	10° 25',2				2270	1940		

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 28',7	10° 14',6		Vgl. E.-Tbt., To- Blk. 7 <sup>s</sup> . ENE. f. Vg.	185.		1505	1940

## Sundet.

56° 05'	12° 34'				Forg. efts.	1432	1940
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 132, 130.		2865	1940
55° 41',7	12° 41',0				Forg. efts.	927	1943
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 130.		323	1943
55° 40',5	12° 41',8				Forg. efts.	1152	1942
55° 38',7	12° 40',6				Uvh.	1756	1943
55° 38',7	12° 41',1	5,0	Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	133, 132, 130.		1221	1941
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.		1352	1943
55° 34',5	12° 48',0				Uvh.	1377	1940
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.		1199	1943
55° 30',9	12° 41',5		El. r.	133, 132, 130.	o. V.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2		Vgl. To-Blk. NE. f. Vg.	133, 132, 130.		1639	1943
55° 30'	12° 37'				P. D.		
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.		1387	1942
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	2 M. o. V.	1230	1943
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.			1649	1942
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.		1250	1943
55° 35',8	12° 52',4		Vgl. Et-Blk. 3 <sup>s</sup> . SW. f. Vg. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.		1001	1941
55° 35,0	12° 51',2	5,7		132, 130.	Jvf. <i>Svensk</i> Kort Nr. 271.	1001	1941
55° 25',5	12° 43',4		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.			1260	1943

## Smaalandsfarvandet.

54° 51',8	12° 13',0					2897	1940
54° 58',7	11° 52',1	0				1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.		1405	1943
54° 56',7	11° 36',6		Vgv. 2 Fl.	160, 140.	o. V.	1317	1942
55° 02',3	11° 35',9	6,8		160, 140.		1509	1943
55° 00',8	11° 32',0		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	160, 140.	2 M. o. V.	1033	1943
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 140, 185.		1025	1943
55° 07',9	11° 13',2	7,6		142, 160, 140.		1178	1942
55° 10',2	11° 17',4	9,0		143, 160, 140.		1716	1943

## Store-Bælt.

55° 42',3	10° 57',3		Vgl. Et-Blk. 5 <sup>s</sup> . + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	141, 103, 140. 100.		1144	1941
55° 20',5	11° 05',7		Vgv. 1 Fl. SSW. f. Skfh.		Skfh.	1002	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 16',4	10° 53',4	14,6		143, 141, 142, 140.	Jernbanevogn	358	1942
55° 16',2	11° 01',3					550	1942
55° 13',7	10° 57',7	5,9	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	170, 142, 140.	Forg. efts.	1092	1943
55° 03',0	10° 47',7					697	1943
55° 08',2	11° 00',5		Vgv. 1 Fl. SW. t. W. f. Vg.	143, 142.	1 M. o. V.	1408	1943
55° 08',1	11° 02',0					Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	143, 142, 140.
55° 06',0	11° 05',0	10,0		142, 140, 126.		1123	1943
55° 04',8	11° 03',9					1204	1942
55° 00',2	11° 03',1	6,8		142, 140, 185, 126.	Forg. efts.	655	1942
55° 00',6	10° 55',0					1669	1943
55° 00',1	10° 57',8		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	o. V.	894	1943
54° 58',4	10° 56',8		Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	o. V.	521	1943
54° 58',2	11° 01',7		Vgv. 1 Fl. SW. f.	142, 140, 185.	Vg. sprængt i 2 Dele. Afst. 170 m mellem De- lene.	1320	1943
54° 55',6	10° 52',8		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	142, 140, 185.	1 M. o. V.	1409	1943
54° 49',0	10° 49',4				1 M. o. V.	1651	1940
54° 48',7	10° 48',7						
54° 47',0	10° 53',1				Ponton.	716	1942

#### Farvandet Syd for Fyn.

54° 57',0	10° 42',5	3,6		172, 170, 142.		1837	1940
-----------	-----------	-----	--	----------------	--	------	------

#### Lille-Bælt.

55° 39',7	10° 02',3	5,5	Vgv. 1 Fl. S. f. Vg.	114, 103, 150, 125, 100.		327	1943
55° 38',3	9° 46',7		2 Stager m. Flag, N. og E. f. Vg.		Uvh. Strib Færgenhavn	1378	1940
55° 32',4	9° 45',8					1816	1943
55° 26'	9° 42'		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	151, 150.	P. D. 1 M. o. V.	1127	1943
55° 22',4	9° 41',2						
55° 21',5	9° 43',8	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		Forg. efts.	2463	1940
55° 21',0	9° 43',3					1128	1943
55° 21'	9° 41'			170, 152, 150, 185.	Forg. efts. 2 Vg.	2247	1940
54° 59',5	10° 02',0					1778	1942
54° 54',0	10° 09',8					1653	1940

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
<b>Kattegat.</b>							
56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.		1589	1943
56° 11',3	12° 17',0					411	1943
56° 13',8	12° 14',7	15,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	130, 102.		1202	1943
56° 14',5	12° 09'					1057	1943
56° 06',2	12° 06',8		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		1 M. o. V.	1865	1943
56° 19'	11° 52'				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09'	11° 49'				Uvh.	616	1941
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.		1467	1943
56° 01',5	11° 17',0	5,6		103, 102.		1204	1943
56° 09'	11° 09'				Uvh.		
56° 05',1	11° 17',5				Forg. efts.	1793	1943
55° 45',5	10° 40'				Uvh. forg. efts.	1302	1943
55° 43',8	10° 10',1				Forg. efts.	2309	1940
55° 44',6	10° 36',5	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150, 125, 100, 180.		1388	1943
55° 44',2	10° 33',9		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		o. V.	932	1942
55° 45',5	10° 34',2		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	1 M. o. V.	1624	1943
55° 48',5	10° 28',1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.		1373	1942
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.		1620	1941
55° 59',7	10° 46',0	0	Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	112, 103, 102, 100.		1284	1943
56° 08',4	10° 52',0					1193	1943
56° 20',0	11° 04',3	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.		1429	1942
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.		504	1943
56° 31',9	10° 53',7		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	2 M. o. V.	204	1944
56° 35'	11° 00'				Forg. efts.	1657	1942
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.		1466	1941
56° 42'	10° 49',5				Forg. efts.	1867	1943
56° 43',0	11° 02',4		Jspir. r. + Vgv. 1 Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100.	2 M. o. V.	1009	1943
56° 45',9	10° 54',1		Vgl. To-Blk. Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.		1301	1942
56° 39',2	10° 44',8				Rundholt, til- syneladende fast i Bunden.	1763	1943
56° 43',2	10° 24',8	0,8	Vgv. 1 Fl. SSW. f. Vg.	110, 104, 102.		1410	1943
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.		883	1942
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 50',4	11° 10',0		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.		1038	1943
56° 53',7	10° 31',6		Vgl. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V.	1241	1942
56° 54',1	10° 30',3		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V.	1879	1942
56° 58',3	10° 50',6	1,5	Vgl. To-Blk. 10 <sup>s</sup> . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 102, 100.		1024	1942
56° 58',5	10° 52',0					970	1942
57° 01'	10° 44'				o. V.	1460	1942
57° 10',5	10° 47',0			101.		1868	1942
57° 15',5	10° 50',8				o. V.	1468	1943
57° 16',5	10° 38',2		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.		329	1943
57° 24',3	10° 32',5	4,5		101.		601	1942
57° 27',5	10° 46',2			101.		780	1941
57° 29',9	10° 37',5				Skfh.	1844	1943
57° 36',7	11° 03',0	10		101.	Uvh.	1510	1940
57° 39',0	10° 45',1		Vgl. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101, 100, 92.		1208	1943
57° 40',8	10° 41',4		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	o. V.	741	1943
57° 42'	10° 54'					1482	1940
57° 47'	10° 58',5					1181	1940
56° 24'	12° 31'					1720	1941
<b>Skagerrak.</b>							
57° 32'	9° 50'				Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'	11,4				1590	1941
<b>Nordsøen.</b>							
56° 22',2	8° 02',1		Vgl. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	o. V.	1140	1940
55° 27',1	8° 11',4					2977	1940
55° 25',8	8° 14',8		Vgl. To-Blk. 10 <sup>s</sup> . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	o. V.	735	1942
55° 28',8	8° 23',3				Tørt ved Lav- vande.	491	1943
55° 30',3	8° 18',4		Stage.				
55° 18'	8° 15'	2,5	Grøn Bøje.			765	1942



## I. Østersøen.

## 6. Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.

*Detaller.* Omraadet for Krigsoperationer i Østersøen begrænses til den finske Bugt E. for en Linie mellem *Kap Ristna* paa c. 58° 56' N. 22° 03' E. og *Lillharu* paa c. 59° 44' N. 21° 24' E. Skibsfarten skal dog vedvarende foregaa ad Tvangsruterne i Østersøen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/7 1943.

(N. f. S. Nr. 7/295. Berlin 1942.)

## 7. Østersøen, E.-lige Del. Mineomraader.

*Detaller.* Følgende Omraader er erklæret farlige paa Grund af Miner:

1. Søomraadet, der omfatter hele *Finske Bugt* og Omraadet omkring de baltiske Øer, og som ligger E. og N. for en Linie, som fra *Lillharu* Fyr gaar gennem Punkterne:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 58° 18',0 N. 21° 18',0 E. | g) 57° 41',2 N. 22° 02',0 E. |
| b) 57° 48',0 N. 21° 30',0 E. | h) 57° 50',8 N. 22° 40',0 E. |
| c) 57° 39',2 N. 21° 28',2 E. | i) 58° 23',5 N. 23° 36',5 E. |
| d) 57° 37',5 N. 21° 44',6 E. | j) 58° 26',8 N. 23° 37',4 E. |
| e) 57° 40',5 N. 21° 46',1 E. | k) 58° 30',0 N. 23° 31',0 E. |
| f) 57° 40',7 N. 21° 52',0 E. |                              |

og fra Punkt k i Retning 90° til Kysten.

De minefrie Ruter indenfor dette Omraade opretholdes stadigt.

2. Omraadet i *Ålandshavet*, der begrænses, som følger:

Mod Syd af Linien *Kökarsören—Bogskär*.

— V e s t - — *Bogskär—Flötjan*—Punktet 60° 12' N. 19° 05' E.—Punktet 60° 22' N. 19° 05' E.

— N o r d - Breddeparallelle 60° 22' N.

— Ø s t - *Ålandøerne* og *Finske Skærgaard*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 44/1593 1943.

(N. f. S. Nr. 45/2439. Berlin 1942.)

## 8. (T). Danmark. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn Indsejling. Tilsanding.

*Position.* *Bagenkop* Havn: c. 54° 45',1 N. 10° 40',5 E.

*Detaller.* I Indløbet til Havnen er sket en Tilsanding langs W.-Molens E.-Side paa en Strækning af 45 m fra Molehovedet og indefter mod Havnen. Ved Anløb af Havnen skal der paa nævnte Strækning holdes c. 12 m fra Molen. Største Dybde i Indløbet er for Tiden 3,1 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 18/800 1943.

## 9. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Oprensningsarbejde paabegyndt. Sømærke midlertidigt inddraget.

*Position.* *Rødby Havn*: c. 54° 39' N. 11° 21' E.

*Detaller.* Oprensning af Indløbet til *Rødby Havn*, hvor Vanddybden var aftaget til 2,2 m i Nærheden af det W.-lige Molehoved, er paabegyndt. Saalænge Oprensningsarbejdet staar paa, vil den hvide Stage med 1 Halmvisk ved Indløbets W.-Side være inddraget.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1635 1943.

## 10. (T). Danmark. Fakse Havn. Oprensningsarbejder afsluttet. Oplysning om Dybde.

*Position.* *Fakse* Havn: c. 55° 12',8 N. 12° 10',1 E.

*Detaller.* Efter afsluttet Oprensningsarbejde i *Fakse* Havn er Dybden i Indsejlingsrenden til Havnen nu 4,0 m i en Bredde af 20 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 23/996 1943.

## 11. (T). Danmark. Bornholm W.-Kyst. Hammerhavnen. Fyrbelysningen midlertidigt forandret.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. *Hammerhavnen* Fyr paa 55° 16' (42") N. 14° 45' (45") E., E. for Havnen, viser indtil videre hvidt, rødt og grønt, fast Lys.

2. *Hammerhavnen* Fyr paa 55° 16' (40") N. 14° 45' (38") E., paa Havnens N.-Moles Hoved, er indtil videre slukket.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/14 1943.

- 12. (T). Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Listed Havn. Havnearbejder. Advarsel.**  
*Position.* Listed Havn: c. 55° 08',8 N. 15° 06',8 E.  
*Detaller.* Ved Listed Havn foretages der Tiden Nedbrydning og Genopbygning af det N.-lige Molehoved. Saalænge dette Arbejde, som antagelig vil vare nogle Maaneder, staar paa, er Havnen vanskelig at besejle, og der maa udvises Forsigtighed ved Besejlingen.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 42/1536 1943.
- 13. (T). Danmark. Bornholm E.-Kyst. Nekso Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.**  
*Position:* Nekso Havn Ledefyr: c. 55° 03',7 N. 15° 08',2 E.  
*Detaller:* Fyrene, som viser grønt, fast Lys, er midlertidigt slukket.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/16 1943.
- 14. Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.**  
*Position.* Christiansø Havn Vinkelfyr: 55° 19' 15" N. 15° 11' 23" E.  
*Detaller.* Paa Grund af udlagt Minesikring skal Skibe, der S. fra anløber Christiansø Havn, holde sig i den W.-lige Del af den hvide Vinkel i Indsejlingsfyret.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/18 1943.
- 15. Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen. Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Under Sejlads fra Trelleborg Red til Falsterbokanalen eller omvendt bør følgende Rute benyttes:  
 Fra Tønden Trelleborgs redd paa 55° 20',54 N. 13° 08',77 E. til 150 m S. for den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa 55° 20',70 N. 13° 05',95 E. ved Stavstens Rev og videre mod Fyrskib Nr. 28 i Kämpingebukten paa 55° 22',00 N. 12° 59',00 E., hvilket man skal passere S. om i 150 m Afstand.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/299 1943.  
 (U. f. s. Nr. 2/100. Stockholm 1943.)
- 16. Sverige. Karlskrona W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Der er udlagt en Spærring af flydende Skibsfartshindringer i Karlskrona W.-lige Indsejling mellem W. Hästholmen paa c. 56° 07',5 N. 15° 27',5 E. og Almö. Skibe og Fartøjer med Tilladelse dertil kan passere Spærringen om Dagen i sigtbart Vejr, hvorimod Passage om Natten og i usigtbart Vejr er forbudt.  
 Ved Passage af Indløbet bør man tage Lods, og iøvrigt skal man rette sig efter de af Vagtmandskabet givne Anvisninger.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/19 1943.  
 (U. f. s. Nr. 26/1141. Stockholm 1942.)
- 17. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladshindringer.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Flydebomme er udlagt tværs over Sejlløbene mellem Getskär og Smörasken paa c. 56° 08',5 N. 15° 35',8 E., mellem Smörasken og Söderstjerna og mellem Björkholmen og Loppan paa c. 56° 09',3 N. 15° 34',3 E.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/20 1943.  
 (U. f. s. Nr. 35/1618. Stockholm 1942.)
- 18. (T). Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* I Anledning af Anbringelsen af Sejladshindringer i Sejlløbene mellem Björkholmen og Loppan er der udlagt to Stager med Kost, den ene paa 56° 09',25 N. 15° 34',15 E., S. for Loppan, og den anden paa 56° 09',07 N. 15° 34',40 E., SW. for Mariagrund. Sejladsen henvises til at foregaa S. og W. om disse Sømærker.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/21 1943.  
 (U. f. s. Nr. 37/1701. Stockholm 1942.)

**19. Sverige S.-Kyst. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Flydende Skibsfartshindringer er udlagt i S.-lige Indløb til *Karlskrona* mellem *Kungsholmen* og *Aspö* paa c. 56° 06',5 N. 15° 34',9 E. Om Dagen i sigtbart Vejr holdes en Sejlrende aaben. Om Natten og i usigtbart Vejr er al Sejlads gennem Løbet indtil videre indstillet.

Det tilraades at tage Lods, naar man skal passere Indløbet. De af Bevogtningspersonalet givne Ordre vedrørende Sejladsen forbi Skibsfartshindringerne skal efterkommes. Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/22 1943.

(U. f. s. Nr. 47/2321. Stockholm 1941.)

**20. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.**

*Tidligere E. f. S.:* Nr. 1/23 1943.

*Position.* c. 56° 08' N. 15° 36' E.

*Detaller.* Indskydning af Torpedoer foretages normalt Hverdage mellem Kl. 0700 og Kl. 1700 paa følgende 2 Torpedoindskydningsbaner paa *Karlskrona* Red:

1. *Lilla Torpedinskjutningsbanan*, der fra Torpedoindskydningsstationen paa Orlogsværftet gaar mellem *Godnatt* og *Gastaskär* mod *Tjurkölandet*.
2. *Stora Torpedinskjutningsbanan*, der fra Torpedoindskydningsstationen paa *Kättaskären* gaar mellem *Gastaskär* og *Länsman* mod *Almö* Baake.

I Banerne er udlagt Maalflaader og Tønder.

Flaaderne er forankret med 4 Ankre paa den lille Bane og med 2 Ankre paa den store Bane. Ankrene er forsynet med Bøjer.

Naar der ikke skydes, ligger Flaaderne i den store Bane sædvanligvis paa Svaj. I den lille Bane ligger Flaaderne kun paa Svaj, naar der ventes haardt Vejr.

Om Natten er hver af de i Sejlløbene liggende Flaader afmærket med en Lanterne, der viser rødt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 9,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 4 Sm.

Under Skydning vises paa hver af Flaaderne et rødt Flag. Flaget er enten fast opsat, eller det vises af en Mand paa Flaaden lige før Torpedoskuddet, og medens Torpedoen er i Banen.

Yderligere føres eller afgives følgende Signaler:

- a) Paa den lille Bane:

Ved Ordren „Klar til Skud“ afgives fra Orlogsværftets Indskydningsstation lange og korte Blink med Projektør. Samtidigt sættes Signal paa rødmaalede Semaforer paa Flaaderne. Naar Skuddet affyres, gives 1 langt Blink med Projektøren, og naar Torpedoen har fuldendt sit Løb, bjærges Semaforsignalerne. Der afgives desuden Opmærksomhedssignaler med Sirene til de Søfarende, der ikke har observeret ovennævnte Signaler, samt naar der er Fare for Kollision med en Torpedo, der fejlagtig er veget ud fra Banen.

- b) Paa den store Bane:

Paa *Kättaskärsstationen* vises et rødt Flag, saalænge Skydning foregaar.

Ved Ordren „Klar til Skud“ hejses 1 sort Kegel paa en Signalmast ved *Kättaskärsstationen*. Naar Skuddet affyres, nedhales Keglen paa *Kättaskärsstationen*, og naar Torpedoen er sprunget op, vinkes med et rødt Flag fra den sidste Flaade eller det sidste Markeringsfartøj, som Torpedoen har passeret.

- c) Paa begge Baner:

Saafermt der under et Skibs Nærmelse til Skydebanerne bliver vinket med et rødt Flag fra Skydeflaade eller Markeringsfartøj, bør Skibet straks stoppe, da en Torpedo i saa Fald er paa Vej i Banen eller i umiddelbar Nærhed af Skibet.

Skibe og Fartøjer af enhver Art maa give nøje Agt paa ovennævnte Signaler og maa ikke passere nogen af Torpedoindskydningsbanerne, naar Signalet „Klar til Skud“ er vist, og medens Torpedoen er i Banen. I Skydetiden maa der ikke ankres indenfor en Afstand af 200 m paa hver Side af Banerne; indenfor samme Afstand maa heller ikke udsættes Net eller andre Fiskeredskaber.

(U. f. s. Nr. 12/639. Stockholm 1943.)

**21. Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.**

*Position. Krongrundet:* c. 56° 41' N. 16° 24' E.

*Detaller.* I Sejlløbet gennem *Kalmarsund* fra *Krongrundet* til c. 3,4 Sm S. derfor, skal

alle Skibe, der passerer Uddybningsmaskiner, i saa god Tid forinden sætte Farten ned, at denne paa en Strækning af 150 m paa hver Side af Uddybningsmaskinen ikke overstiger 4 Knob, hvilket vil sige, at de nævnte 300 m tilbagelægges paa en Tid, der ikke er under  $2\frac{1}{2}^m$ .

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/24 1943.

(U. f. s. Nr. 23/1149. Stockholm 1941.)

**22. (T). Sverige. Kalmarsund. Sillåsen. Midlertidigt Fyr tændt.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Paa Arbejdspladsen ved Fyret *Sillåsen* paa  $56^{\circ} 45',81$  N.  $16^{\circ} 29',93$  E. er tændt et midlertidigt Fyr, som viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ .

Gentagelse af E. f. S. Nr. 28/1154 1943.

(U. f. s. Nr. 30/1459. Stockholm 1943.)

**23. Sverige. Öland E.-Kyst. Oplysning om Sejlløb og Afmærkning. Miner udlagt. Tidligere E. f. S.: Nr. 1/25 og 1/26 1943.**

*I. Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Et svensk Minefelt er udlagt indenfor den svenske Territorialgrænse E. for *Öland* mellem Breddeparallellerne  $56^{\circ} 19'$  N. og  $56^{\circ} 19',5$  N. I Feltet findes i N.—S.-lig Retning en 600 m bred Gennemsejlingsaabning, der er afmærket med 4 Sømærker, som følger:

a) Øst for Sejlrunden:

1. En rød Stage med 2 nedadvendte Koste paa  $56^{\circ} 19',0$  N.  $16^{\circ} 36',5$  E.

2. En rød Stage med 3 nedadvendte Koste paa  $56^{\circ} 19',5$  N.  $16^{\circ} 36',5$  E.

b) Vest for Sejlrunden:

3. En sort Stage med 3 sorte Balloner 600 m W. for 1.

4. En sort Stage med 2 sorte Balloner 600 m W. for 2.

Der etableres ikke Minelodsning gennem Sejlrunden, men Spærringen bevogtes, og de Søfarende anmodes om nøje at følge de nærmere Anvisninger for Omraadets Besejling, som maatte blive givet af de stationerede Vagtskibe.

*II. Position.*  $56^{\circ} 16'$  N., E. for *Öland* S.-lige Del.

*Detaller.* Paa Grund af Tilstedeværelsen af Vrag, farlige for Skibsfarten, maa Sejladsen gaa gennem en Sejlrende, for hvilken Afmærkningen er:

1. V e s t for Sejlrunden *Östbygrund* Stage med 2 Balloner paa c.  $56^{\circ} 16',3$  N.  $16^{\circ} 32',8$  E.

2. Ø s t for Sejlrunden.

a) en rød Stage, *Nr. 1*, med 2 Balloner og 1 nedadvendt Kost mellem Ballonerne udlagt c. 500 E. for *Östbygrund* Stage med 2 Balloner.

b) en rød Stage, *Nr. 2*, med 2 nedadvendte Koste og 1 Ballon mellem Kostene, udlagt c. 500 m S. for ovennævnte Stage *Nr. 1*.

*III. Advarsel.* Man advares imod at besejle Mineområdet uden for det oprettede Sejlløb.

(U. f. s. Nr. 9/451. Stockholm 1943.)

**24. Sverige E.-Kyst. Arholma og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.**

*Detaller.* Blandt andet i Tilslutning til Marinens Konvoyeringstjeneste har der været Tendens til Ophobning af Handelsskibe inden for forholdsvis smaa Omraader ved *Arholma* og *Landsort*. Saadanne Ophobninger bør af flere Grunde undgaas. Skibe bør ikke ankre nærmere hverandre end 1000 m. Foruden *Granskärs redd* kan Fjordene W. og SW. for *Idö* samt *Konabbsfjärden* anvendes som Ankerpladser.

Skibsførere anmodes om at efterkomme de af Søfartskontrolpersonalet meddelte Anvisninger i saa Henseende.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/27 1943.

(U. f. s. Nr. 29/1466. Stockholm 1941.)

**25. Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.**

*Position.* *Hävringe*: c.  $58^{\circ} 33'$  N.  $17^{\circ} 31'$  E.

*Sandsänkan*: c.  $58^{\circ} 19'$  N.  $17^{\circ} 10'$  E.

*Detaller.* Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted over Omraadet ud for *Bråvikens* og *Slåtbakens* Mundinger indtil Linien *Hävringe—Sandsänken*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/28 1943.

(U. f. s. Nr. 29/1467. Stockholm 1941.)

**26. Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Skydning fra Luftfartøj mod Maal paa *Jutskär* paa c. 58° 38',7 N. 17° 03',0 E. samt mod Luftmaal S. og E. for *Oxelösund* vil indtil videre blive foretaget alle Ugens Dage fra Mandag til Fredag incl. Kl. 0900—1400 (svensk Tid).Naar der skydes, vil et rødt Flag være hejst paa *Jutskär*.

Et hvidt, blaat eller gult Flag, vist under det røde Flag, betyder, at Skydning foretages indenfor henholdsvis nedennævnte Omraade 1, 2 og 3.

- a) Omraade 1 er en Sektor med Toppunktet i *Jutskär* og med Radius 5,4 Sm samt begrænset af Linier, der fra *Jutskär* gaar i Retningerne 90° og 195°.
- b) Omraade 2 strækker sig 4,3 Sm i SE.-lig Retning fra Linien: *Penningskären* (c. 58° 35' N. 17° 02' E.) — *Beten* (c. 58° 39' N. 17° 09' E.) og begrænset af Linier, der gaar i Retningerne 180° og 118° fra henholdsvis *Penningskären* og *Beten*.
- c) Omraade 3 strækker sig 4,3 Sm i SE.-lig Retning fra Linien: *Hävringe* (c. 58° 36' N. 17° 19' E.) — *Hartsö-Enskär* Fyr (c. 58° 41' N. 17° 29' E.) og begrænset af Linier, der gaar i Retningerne 180° og 90° fra henholdsvis *Hävringe* og *Hartsö-Enskär*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/29 1943.

(U. f. s. Nr. 16/641. Stockholm 1942.)

**27. Sverige. Oxelösund. Marsviken. Bombkastningsøvelser.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Bombkastningsøvelser foretages indtil videre alle Ugens Dage fra Mandag til Fredag incl. Kl. 0900—1400 (svensk Tid) indenfor nedennævnte to Omraader:

- a) Omraade 1 omfatter Øen *Bergö* paa c. 58° 40',1 N. 16° 59',5 E. i *Marsviken* og strækker sig indtil 300 m fra Øens Kystlinie.
- b) Omraade 2 i *Marsviken* begrænses af en Linie, der gaar gennem følgende Punkter: *Trullholmen* S.-Pynt c. 58° 40',5 N. 16° 59',3 E., *Bergö* c. 58° 40',1 N. 16° 59',5 E., Pynten N. for *Tunaholm* c. 58° 40',1 N. 16° 57',5 E., Pynten SE. for *Kärrboda* c. 58° 40',5 N. 16° 57',0 E.

*Signaler.* Et rødt Flag, hejst paa *Fläskö* NW.-Pynt paa c. 58° 40',2 N. 17° 00',3 E., betyder, at Bombkastning foretages.

Et hvidt eller blaat Flag under det røde Flag betyder, at Bombkastning foretages indenfor henholdsvis Omraade 1 og 2.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/30 1943.

(U. f. s. Nr. 16/642. Stockholm 1942.)

**28. Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det er under Bødeansvar forbudt at ankre indenfor nedennævnte Omraader i *Fårösund* N.-lige og S.-lige Indløb.A. *Fårösund* N.-lige Indløb. Et Omraade, der begrænses mod N. af en ret Linie fra *Vialmsudde* paa c. 57° 55',4 N. 19° 01',0 E. over *Auergrund* N.-Pynt til *Färö* og mod S. af en ret Linie fra *Haugrundsudde* paa c. 57° 53',7 N. 19° 01',6 E. i Retning 62° til Pynten ved *Brudrefvet*.B. *Fårösund* S.-lige Indløb. Et Omraade, der begrænses mod N. af en ret Linie fra *Skarphageref* paa c. 57° 51',0 N. 19° 05',0 E. i Retning 51° til *Hejdevisken* paa *Färö* og mod E. og S. af en Linie fra *Ryssnäs* til *Färö Missloper*, derfra 2,0 Sm i Retning 235° til Landgrunden SE. for *Bungenäs* og derfra i NW.-lig Retning til *Bungenäs*.Tilladelse til at ankre indenfor de forbudte Omraader kan i særlige Tilfælde gives civile Fartøjer af Chefen for *Gotlands* Kystartilleriforsvar.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/32 1943.

(U. f. s. Nr. 21/1144. Stockholm 1940.)

**29. Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårösund. Indsejling spærret.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* *Fårösund* S.-lige Indløb paa c. 57° 50' N. 19° 06' E. er spærret og maa kun passeres efter særlig Tilladelse. Lods afventes:

- a) af indefra kommende Skibe NW. for *Skarfgrund*.
- b) af udefra kommende Skibe SE. for Linien: *Färö Missloper*—*Skenholmen* NE.-Pynt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 34/1338 1943.

(U. f. s. Nr. 36/1709. Stockholm 1943.)

**30. Sverige. Hävrings—Kråkelund. Miner udlagt.***Tidligere E. f. S. Nr. 1/33 1943.**Position.* Se nedenfor.*Detaller.* For at lette den svenske Neutralitetsvags Virksomhed er der udlagt Miner udfor Sveriges E.-Kyst mellem Hävrings og Kråkelund i et Omraade, der begrænses, som følger:

Mod Nord af Breddeparallelle 58° 30' E.

Mod Øst af Linien: 58° 30' N. 17° 20' E. — 58° 05' N. 17° 20' E. — 58° 05' N. 17° 10' E. — 57° 29' N. 17° 10' E.

Mod Syd af Linien: 57° 29' N. 17° 10' E. — 57° 32',50 N. 16° 53',25 E.

Mod Vest af Linier parallelle med og beliggende ½ Sm E. for det saakaldte Neutralitetsløb.

Søfarende advares imod at besejle det angivne Omraade.

Der iværksættes ingen Minelodsning.

(U. f. s. Nr. 9/450. Stockholm 1943.)

**31. Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det er forbudt at ankre indenfor nedennævnte Omraader:1. Omraadet i eller i Nærheden af de tilladte Sejløb forbi *Arholma* og *Landsort*; der maa dog ankres dels W. for *Arholma* inden for et Omraade, der mod N. begrænses af Breddeparallelle gennem *Dejeudden* Fyr paa c. 59° 51' N. 19° 05' E. og mod S. af Linien *Rumshamn—Kasholms S.-Pynt*, dels i *Konabbsfjärden* samt dels i Farvandet E. og W. for *Öja* mellem 0,2 og 1,2 Sm fra Kysten.2. Omraadet ved *Oxelösund*, der mod N. begrænses af Linien *Ekudden—Korsholms Fyr* paa c. 58° 40' N. 17° 08' E. og mod S. af Linien *Femörehuvs Fyr—Vinterklasen—Ljungskärs Fyr—Bjurhals S.-Pynt*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/36 1943.

(U. f. s. Nr. 24/1076. Stockholm 1942.)

**32. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejløb. Östra Röko. Lodsstartøjs Plads.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det rødmaalede Fyrskib uden Navn paa Siderne, som har været udlagt lige NE. for *Östra Röko*, vil fremtidig være forankret paa varierende Pladser inden for et Omraade begrænset af Breddeparallelle 58° 55',0 N. og 58° 54',3 N. samt Meridianerne 18° 04',3 E. og 18° 06',2 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 7/456 1943.

(U. f. s. Nr. 6/333. Stockholm 1943.)

**33. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.***Detaller.* Besejlingen af nedennævnte Løb er forbudt: Indsejlingen til *Arholma* gennem *Stridholmssundet*, Indsejlingen til *Arholma (Österhamnen)* samt Forbindelsen mellem disse to Løb, begge Indsejlinger fra Søen til *Svenska Högarna* til Lodsfarvandet W. for *Enskär*, begge Indsejlinger fra Søen til *Huvudskär* og Fortsættelsen af disse til *Jungfrufjärden* saavel E. som W. om *Kymmendö* samt Indsejlingen til *Järnholmssund*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/38 1943.

(U. f. s. Nr. 27/1184. Stockholm 1942.)

**34. Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I *Stockholms Skærgaard* er i svensk territorialt Farvand udlagt Miner imellem Breddeparallelle 58° 42' N. og 59° 54' N. indenfor et Omraade, der mod W. begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| a) 58° 42' N. 17° 40' E. | g) 59° 17' N. 18° 55' E. |
| b) 58° 49' N. 17° 40' E. | h) 59° 36' N. 19° 15' E. |
| c) 58° 53' N. 17° 58' E. | i) 59° 50' N. 19° 07' E. |
| d) 58° 53' N. 18° 07' E. | j) 59° 50' N. 19° 04' E. |
| e) 59° 01' N. 18° 25' E. | k) 59° 54' N. 19° 04' E. |
| f) 59° 01' N. 18° 32' E. |                          |

Fartøjer, der anvendes til Vagttjeneste eller Minelodsning, fører om Dagen et stort rødgult Flag og vil om nødvendigt affyre Skud med Lyspistol. Om Natten føres 2 røde Lanterner synlige hele Horisonten rundt og desuden vises gentagne røde Blink mod Skibe, som nærmer sig.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/39 1943.

(U. f. s. Nr. 9/449. Stockholm 1943.)

**35. Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbuddt.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Det er forbuddt at ankre eller fortøje inden for et Omraade i *Hårsfjärden*, der begrænses af:

1. en Linie fra *Vitsgarns W.-Pynt* over *Käringholms S.-Pynt* til en Pynt paa Fastlandet paa  $59^{\circ} 02',9$  N.  $18^{\circ} 06',2$  E.
2. en Linie fra *Sotinge Näsudden* over *Berganäsudde* til *Vitså Bro*,
3. en Linie fra *Stymningevik* til en Pynt paa *Gälön* paa  $59^{\circ} 04',6$  N.  $18^{\circ} 12',2$  E. og
4. en Linie fra *Öxnö Pynt* over *Stora Stenholmens E.-Pynt* til E.-lige Del af *Vitsgarns N.-Pynt*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/40 1943.

(U. f. s. Nr. 30/1319. Stockholm 1942.)

**36. Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Skydeøvelser afholdes indtil videre fra *Innerbådan* paa c.  $59^{\circ} 04',7$  N.  $18^{\circ} 47',0$  E., 10 Sm NE. for *Huvudskär*.

Fareomraadet strækker sig 6 Sm ud over Søen fra Linien *Huvudskär* (c.  $58^{\circ} 58'$  N.  $18^{\circ} 34'$  E.) — *Tärnskär* (c.  $59^{\circ} 08'$  N.  $18^{\circ} 51'$  E.).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 15/717 1943.

(U. f. s. Nr. 16/806. Stockholm 1943.)

**37. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Paa hver af Pladserne:

1. c.  $59^{\circ} 20',3$  N.  $18^{\circ} 11',6$  E., c. 230 m  $157^{\circ}$  fra *Mölna Bro*.
2. c.  $59^{\circ} 19',8$  N.  $18^{\circ} 09',5$  E., c. 180 m  $56^{\circ}$  fra *Stora Hundudden*,

er udlagt 2 Lystønder, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser.

Der maa ikke ankres imellem Lystønderne og Land.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/41 1943.

(U. f. s. Nr. 34/1570. Stockholm 1942.)

**38. Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.**

*Detaller.* Det er forbuddt

1. at komme Øerne *Stora Fjäderholmen* og *Ångsholmen* nærmere end 35 m fra Land;
2. at besejle Sundet mellem *Stora Fjäderholmen* og *Ångsholmen*—*Libertus* i et Omraade indenfor en Linie gennem Punkterne:
  - a) 35 m W. for *Stora Fjäderholmen* NW.-Pynt,
  - b) 35 m W. for *Ångsholmen* SW.-Pynt,
  - c) 35 m E. for *Ångsholmen* E.-Pynt,
  - d) *Libertus* S.-Pynt,
  - e) 35 m E. for *Stora Fjäderholmen* NE.-Pynt;
3. at fotografere, tegne eller beskrive Dele af Omraadet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/42 1943.

(U. f. s. Nr. 45/2284. Stockholm 1940.)

**39. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lindalssundet E. Sejladsforskrift.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Saalænge Bjærgningsarbejdet ved det svenske Motorskib *Alma* vedvarer, er det ethvert Skib forbuddt at passere Farvandet mellem *Nyvarp* og *Kungsholmen* E. for *Lindalssundet* i *Stockholms Skærgaard* med en Fart, der er højere end 4 Knob. Det paagældende Omraade er afmærket med 4 Advarselsskilte, der er anbragt, som følger:

1. Ved *Värmdölandet* paa c. 59° 25',2 N. 18° 29',3 E., lige for *Lindalens Fyr*.
2. Paa *Stinas grund* paa c. 59° 25',3 N. 18° 31',4 E., N. for *Kungsholmen*.
3. Paa *Lökndsholmens* NE.-lige Del paa c. 59° 24',1 N. 18° 31',9 E.
4. *Viggsö* N.-Side paa c. 59° 24',5 N. 18° 32',7 E., 400 m E. for Dampskibsbroen.

(U. f. s. Nr. 18/893. Stockholm 1943.)

**40. Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.**  
*Detaller.* Indenfor *Vaxholm* Fæstningsomraade er udlagt Miner

1. i Farvandet mellem *Solöfjärd* og *Trälhavet*,
2. i Farvandet mellem Fastlandet og *Ljusterön* i Omegnen af *Siarön* og
3. i Farvandet mellem *Gälön* og *Vindön*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/43 1943.

(U. f. s. Nr. 14/745. Stockholm 1941.)

**41. Sverige. Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* For at lette den *svenske* Neutralitetsvagts Virksomhed er der udlagt Miner i svensk Territorialfarvand indenfor et Omraade, der begrænses:

- Mod Nord af Breddeparallelle 60° 21' N.  
 — Syd — — — — — 60° 15' N.  
 — Vest - rette Linier gennem Pladserne 60° 21',0 N. 18° 58',8 E., 60° 16',8 N. 18° 53',6 E. og 60° 15',0 N. 18° 53',6 E.  
 — Øst - rette Linier gennem Pladserne 60° 21',0 N. 19° 08',9 E., Midtpunktet af Klippen *Märket* og 60° 15',0 N. 19° 06',8 E.

Søfarende advares imod at besejle det nævnte Omraade. Der foretages ingen Mineløsning her igennem. For betryggende Gennemfart til og fra den *bottniske Bugt* henvises Søfarten til Sejlløbet gennem *Öregrund's* Skærgaard.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/44 1943.

(U. f. s. Nr. 18/747. Stockholm 1942.)

**42. Sverige. Öregrund's Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* For Sejladsen mellem *Alandshavet* og *Bottniske Bugt* er der, udover Sejlløbet *Svartklubben—Öregrund—Grepens* Fyrskib, aabnet et midlertidigt Sejlløb W. om *Understen*, der er afmærket, som følger:

Ved Sejlløbets W.-Side:

1. En sort Stage med 1 Ballon paa 60° 18',28 N. 18° 52',94 E., ESE. for *Jäsbådan Grund*.
2. En Stage paa 60° 17',72 N. 18° 53',28 E., E. for *Norrsten* Skær.
3. En sort Stage med 1 Ballon paa 60° 14',02 N. 18° 54',36 E., NE. for *Salen* Skær.

Ved Sejlløbets E.-Side:

4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 60° 16',64 N. 18° 53',20 E., SW. for Skæret *Viten*.
5. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 60° 15',06 N. 18° 53',50 E., W. for *Stupgrund*.
6. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 60° 14',48 N. 18° 54',42 E., W. for Grunden *Pundet*.

For at lette Sejladsen N. om *Understen* vil der blive udlagt dels en rødmalet Klokke-tønde med Ballontopbetegnelse paa Fyrskibet *Grundkallens* Plads, dels følgende Sømærker:

7. En sort Stage med en Topbetegnelse, der bestaar af 3 sortmalede Kvadrater, anbragt med de to Sider vandret, paa 60° 29',18 N. 18° 54',50 E., c. 1,9 Sm ESE. for *Dittmansgrund*.
8. En sort Stage med en Topbetegnelse, der bestaar af 2 sortmalede Kvadrater anbragt med de to Sider vandret paa 60° 26',00 N. 18° 53',35 E., c. 1,8 Sm E. for Grunden *Klacken*.
9. En sort Stage med en Topbetegnelse, der bestaar af 1 sortmalet Kvadrat, anbragt med de to Sider vandret paa 60° 21',50 N. 18° 52',75 E., SE. for *Hoppets grund*.



For Lodsning i begge ovennævnte Sejlløb oprettes midlertidige Lodsstationer, dels i et Lods fartøj paa c.  $60^{\circ} 29',1$  N.  $18^{\circ} 22',0$  E. ved W.-Siden af *Gräsö* N.-Spids, hvorfra der udsendes Lodsbaad, som møder Skibene ved Fyrskibet *Grepens* Plads, dels i en Lodskutter, der holder gaaende c. 2 Sm NNW. for *Understen*. Skibe for S.-gaaende gennem *Grepens*, som ønsker Lods, bør i god Tid sætte Signal for Lods, senest tværs af *Örskärs Fyr*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/45 1943.

(U. f. s. Nr. 23/1144. Stockholm 1941.)

#### 43. Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Skydeøvelser foretages indtil videre hver Dag Kl. 0900—1500 N. for *Löfstabukten* indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

1. c.  $60^{\circ} 38',9$  N.  $17^{\circ} 45',7$  E.
2. c.  $60^{\circ} 39',2$  N.  $18^{\circ} 00',0$  E.
3. c.  $60^{\circ} 44',6$  N.  $18^{\circ} 05',0$  E.
4. c.  $60^{\circ} 43',7$  N.  $17^{\circ} 42',7$  E.

Naar der skydes, er rødt Flag hejst ved *Björn* Fyr paa c.  $60^{\circ} 38',0$  N.  $17^{\circ} 59',0$  E.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 32/1254 1943.

(U. f. s. Nr. 34/1655. Stockholm 1943.)

#### 44. Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Skydeøvelser mod Luftmaal foretages indtil videre hver Uge fra Mandag til Fredag fra Pladsen: c.  $60^{\circ} 39',2$  N.  $17^{\circ} 34',0$  E., 0,5 Sm E. for *Nabben*. Daglig Skydetid: Kl. 0900—1500.

Under Skydningerne er det farlige Omraade en Cirkelsektor med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af Radier, der fra nævnte Plads gaar i Retning henholdsvis  $0^{\circ}$  og  $90^{\circ}$ . Sektorens Radius er 4,3 Sm.

Naar der skydes, er rødt Flag hejst paa *Förrådsberget* paa c.  $60^{\circ} 39',0$  N.  $17^{\circ} 36',0$  E.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 32/1255 1943.

(U. f. s. Nr. 34/1654. Stockholm 1943.)

#### 45. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.

*Position.* *Båkharen*: c.  $60^{\circ} 42',0$  N.  $17^{\circ} 18',4$  E.

*Detaller.* Det S.-lige Sejlløb til *Gävle* forbi *Båkharen* er ved udlagte Hindringer spærret for Søfarten. Afmærkningen ved *Løbet* er inddraget.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 32/1256 1943.

(U. f. s. Nr. 34/1632. Stockholm 1943.)

#### 46. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Udsendelser fra Radiofyr midlertidigt forandret.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Klartvejsudsendelserne fra nedennævnte Radiofyr afgives indtil videre hver lige Time, som følger:

- a) *Sydostbrotten* Radiofyr paa c.  $63^{\circ} 19'$  N.  $20^{\circ} 11'$  E.: 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 2. og 8. Minut af hver lige Time.
- b) *Holmögadd* Radiofyr paa c.  $63^{\circ} 36'$  N.  $20^{\circ} 45'$  E.: 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 0. og 6. Minut af hver lige Time.
- c) *Rödkallen* Radiofyr paa c.  $65^{\circ} 19'$  N.  $22^{\circ} 22'$  E.: 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 6. og 12. Minut af hver lige Time.

(U. f. s. Nr. 39/1914. Stockholm 1943.)

#### 47. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.

*Detaller.* *Finsk* Territorialfarvand i *Åland* ydre Øhav er farligt for Sejlads paa Grund af Miner.

Angaaende Sejladsforskrifter maa man henvende sig til de *finske* Havnemyndigheder.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/49 1943.

(U. f. s. Nr. 18/586. Helsingfors 1941.)

**48. Estland. Rooger Wiek. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Paa Grund af udlagte Kabler er Ankring og Fiskeri med Slæberedskaber forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- a) 59° 20' 18" N. 24° 00' 24" E.      c) 59° 21' 30" N. 24° 02' 30" E.  
b) 59° 20' 48" N. 24° 00' 00" E.      d) 59° 20' 54" N. 24° 03' 12" E.

Bestemmelserne i E. f. S. Nr. 10/439 1941 ophæves.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 42/1537 1943.

(N. f. S. Nr. 41/2287. Berlin 1943.)

**49. Estland. Riga Bugt. Spærret Omraade.**

*Detaller.* Omraadet mellem Breddeparallelernerne 57° 54' N. og 58° 12' N. og Meridianerne 23° 08' E. og 23° 30' E. er spærret for al Sejlads.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 32/1258 1943.

(N. f. S. Nr. 31/1760. Berlin 1943.)

**50. Letland. Riga Bugt. Dünamünde W. Spærret Omraade.**

*Detaller.* Omraadet inden for en Linie gennem følgende Punkter er spærret for al Sejlads:

1. c. 57° 06' N. 23° 30' E.
2. c. 57° 06' N. 23° 47' E.
3. Kysten paa c. 23° 47' E.
4. — — c. 23° 30' E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 44/1599 1943.

(N. f. S. Nr. 25/1392. Berlin 1943.)

**51. Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.**

*Detaller.* Saa længe Krigstilstanden varer, er det i tyske Farvande forbudt at hejse følgende Signaler:

1. Natsignalet for Skibe, der har Vejretten.
2. Dag- og Natsignalet for Skibe med farlig Ladning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/50 1943.

(N. f. S. Nr. 54/5163. Berlin 1939.)

**52. (T). Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidig slukket.**

*Detaller.* Samtlige tyske Fyr i W.-lige Del af Østersøen indtil 12° 25' E. er indtil videre slukket og tændes kun efter Anmodning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/51 1943.

(Rügen Radio, den 6. Maj 1940.)

**53. Tyskland. W.-lige Østersø. Lodstvang.**

*Detaller.* 1. Der er paabudt Lodstvang for alle tyske Skibe paa over 300 m<sup>3</sup> Rumindhold i Adgangene til Travemünde og Lübeck.

Alle neutrale Skibe er underlagt samme Lodstvang.

2. Indenfor forannævnte Lodsomraader overtager Lodsens, hvis Kaptajnen eller Skibsføreren ikke uden Indvendinger retter sig efter hans Anvisninger, Føringen af Skibet, særlig ved foreliggende Fare, hvor Fartøjets mangelfulde Flydedygtighed kan føre til en Spærring af Farvandet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/52 1943.

(N. f. S. Nr. 37/3707. Berlin 1939 og N. f. S. Nr. 45/3386. Berlin 1940.)

**54. Tyskland. W.-lige Østersø. Sejladforskrifter.**

*Detaller.* I den W.-lige Østersø er fastlagt tvungne Ruter for Sejladsen. De fra Havne i Omraadet udgaaende Skibe skal hos Kyst- eller Havnebevogtningsmyndighederne skaffe sig Underretning om de tvungne Ruter, og de i den W.-lige Østersø indgaaende Skibe ved Lodsstederne i Lille-Bælt, Store-Bælt og ved Gedser—Dars.

Det er de søfarendes Pligt nøje at overholde Bestemmelserne om de tvungne Ruter; Overtrædelse heraf vil blive straffet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/53 1943.

(N. f. S. Nr. 25/1898. Berlin 1940.)

**55. Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.**

*Detaller.* Opmærksomheden henledes paa, at det — foruden i de i de *danske og tyske* Sejlhaandbøger anførte Omraader — af Hensyn til Undervandskabler er forbudt at ankre imellem Meridianerne 12° 03',5 E. og 11° 56',5 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/54 1943.

(N. f. S. Nr. 29/1866. Berlin 1941.)

**56. Tyskland. Memel Anduvning. Sejladsforskrift.**

*Detaller.* 1. Anduvningen af *Memel* foregaar fra det for Skibsfarten frigivne Omraade E. for Meridianen 20° 52' E. til Pladsen 55° 43',8 N. 21° 01',4 E., hvor Ankomst af Lods skal afventes.

2. Omraadet mellem en Linie gennem nedennævnte Punkter og Kysten er frigivet for Sejlads:

- a) 55° 30',0 N. 20° 52',0 E.
- b) 56° 03',5 N. 20° 52',4 E. (rødmalet Spirtønde).
- c) 56° 17',4 N. 20° 48',5 E. (rødmalet Spirtønde).
- d) 56° 22',0 N. 20° 48',5 E.

Koffardiskibe maa ikke komme Vest for nævnte Linie.

I det frigivne Omraade skal Koffardiskibe holde saa tæt ind under Kysten paa lægt Vand, som det er sømandsmæssigt forsvarligt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/1379 1943.

(N. f. S. Nr. 35/1936. Berlin 1943.)

**57. Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.**

*Detaller.* Det midlertidige Skydeomraade ved *Memel* begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) c. 55° 36',0 N. 21° 06',5 E., paa Kysten.
- b) c. 55° 36',0 N. 20° 46',0 E.
- c) c. 55° 57',5 N. 20° 46',0 E.,
- d) c. 55° 57',5 N. 21° 04',5 E., paa Kysten samt af Kystlinien mellem d) og a).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/55 1943.

(N. f. S. Nr. 47/2534. Berlin 1942.)

**58. Tyskland. Königsberger Seekanal. Sejladsforskrift.**

*Position.* Fyr 1: c. 54° 38' N. 19° 55' E.

*Detaller.* Skibe med mere end 3 m Dybgaaende skal i *Königsberger Seekanal* mellem Fyrene 1 og 2 gaa med mindst mulig Fart og saavidt muligt passere Strækningen med stoppet Maskine. Slæbning af Ankre og Trosser over Grunden samt alt Fiskeri er paa dette Sted forbudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/1860 1943.

(N. f. S. Nr. 48/2660. Berlin 1943.)

**59. Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

*Detaller.* Det er forbudt at ankre og fiske indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 54° 41',6 N. 19° 52',5 E.
- b) 54° 42',0 N. 19° 49',7 E.
- c) 54° 36',3 N. 19° 44',5 E.
- d) 54° 34',7 N. 19° 47',6 E.
- e) 54° 35',6 N. 19° 48',7 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/56 1943.

(N. f. S. Nr. 33/2413. Berlin 1940.)

**60. Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a) *Pillau* N.-Mole.
- b) 54° 46',3 N. 19° 30',0 E.
- c) 54° 52',2 N. 19° 35',6 E.
- d) 54° 45',0 N. 19° 57',3 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/57 1943.

(N. f. S. Nr. 35/2542. Berlin 1940.)

**61. Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.**  
*Detaller.* Indenfor en Cirkel med Radius 1000 m og Centrum paa c.  $54^{\circ} 37',7$  N.  $19^{\circ} 32',0$  E. er udlagt Undervandshindringer. Man advares mod at befare Omraadet.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/58 1943.

(N. f. S. Nr. 3/217. Berlin 1940.)

**62. Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.**  
*Detaller.* Indtil videre er der udlagt en Skibsfarts- og Fiskerihindring, der strækker sig nogle Hundrede Meter omkring Pladsen  $54^{\circ} 37',6$  N.  $19^{\circ} 36',0$  E. og er afmærket med 4 Mærkebøjer.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/59 1943.

(Rügen Radio, den 9. November 1940.)

**63. Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.**  
*Detaller.* Sejlads er forbudt om D a g e n indenfor en Afstand af 15 Sm og om N a t t e n indenfor en Afstand af 2 Sm fra *Kahlberg* paa c.  $54^{\circ} 23',2$  N.  $19^{\circ} 27',2$  E.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/61 1943.

(N. f. S. Nr. 7/418. Berlin 1941.)

**64. Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.**

*Detaller.* Paa Grund af udlagte Kabler og Apparater er Ankring og Fiskeri forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

- |  |  |
|--|--|
| a) $54^{\circ} 23' 24''$ N. $19^{\circ} 27' 00''$ E. | c) $54^{\circ} 25' 27''$ N. $19^{\circ} 26' 00''$ E. |
| b) $54^{\circ} 25' 27''$ N. $19^{\circ} 25' 00''$ E. | d) $54^{\circ} 23' 42''$ N. $19^{\circ} 28' 00''$ E. |

I hvert af Punkterne b) og c) er udlagt en gul Spirtønde med Skivetopbetegnelse og derimellem 3 rød-hvide Netbøjer.

Kort Nr. 200.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1195 1943.

(N. f. S. Nr. 29/1640. Berlin 1943.)

**65. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.**

*Position. Gotenhafen:*  $54^{\circ} 31',5$  N.  $18^{\circ} 33',8$  E.

*Detaller.* I Forbindelseskanalen mellem *Bassin I* og *Bassin II* i *Gotenhafen* Havn er udfor Fiskemelsfabrikken udlagt et magnetisk Maaleanlæg.

Skibe og Fartøjer, der skal til eller fra *Bassin I*, skal udelukkende benytte den S.-lige Indsejling til Forbindelseskanalen. Ret til Passage af Kanalen fra Nord til Syd eller omvendt er forbeholdt de Skibe og Fartøjer, der skal benytte det magnetiske Maaleanlæg.

Det er forbudt at overhale et andet Skib i Kanalen. Man maa først gaa ud af *Bassin I* og gaa ud af eller ind i *Bassin II* efter at have forvissat sig om, at der ikke foreligger Fare for Kollision med noget Skib, der benytter det magnetiske Maaleanlæg.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/64 1943.

(N. f. S. Nr. 30/1479. Berlin 1942.)

**66. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.**

*Position. Hela:* c.  $54^{\circ} 36'$  N.  $18^{\circ} 49'$  E.

*Detaller.* Handelsskibe, som vil anløbe *Gotenhafen*, skal under Passage af Marinesignationstationen *Hela* vise sit Kendingssignal samt Signalet „*Gotenhafen*“. Fra Signalstationen *Hela* videregives Meddelelse om Skibenes Passage til *Gotenhafen* Lodseri.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 14/694 1943.

(N. f. S. Nr. 13/662. Berlin 1943.)

**67. Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.**

*Detaller.* Skydeøvelser foretages indtil videre Lørdage Kl. 1200—1800 og Søndage Kl. 0800—1800 paa Land ud over et Omraade paa Søen, der begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- |   |   |
|---|---|
| 1. c. $54^{\circ} 34',5$ N. $18^{\circ} 33'$ E. | 3. c. $54^{\circ} 29'$ N. $18^{\circ} 58',5$ E.   |
| 2. c. $54^{\circ} 35'$ N. $18^{\circ} 47',5$ E. | 4. c. $54^{\circ} 21',0$ N. $18^{\circ} 58',5$ E. |

Sikkerhedshøjde: 7000 m.

Et Luftfartøj flyver umiddelbart før Skydningernes Begyndelse omkring Omraadet i c. 500 m Højde.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1505 1943.

(N. f. S. Nr. 40/2207. Berlin 1943.)

**68. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.**

*Detaller.* I. I *Putziger Wick* er det forbudt at ankre i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 54° 32',3 N. 18° 34',0 E. | f) 54° 40',5 N. 18° 38',3 E. |
| b) 54° 32',4 N. 18° 36',9 E. | g) 54° 40',6 N. 18° 37',3 E. |
| c) 54° 36',7 N. 18° 47',3 E. | h) 54° 41',2 N. 18° 37',4 E. |
| d) 54° 37',3 N. 18° 46',6 E. | i) 54° 41',4 N. 18° 36',7 E. |
| e) 54° 35',6 N. 18° 36',0 E. | k) 54° 35',9 N. 18° 31',9 E. |

II. Følgende 2 Omraader er spærret for al Sejlads:

1. Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 54° 35',4 N. 18° 32',3 E. | c) 54° 35',2 N. 18° 33',3 E. |
| b) 54° 35',5 N. 18° 32',8 E. | d) 54° 35',1 N. 18° 32',9 E. |

2. Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 54° 33' 11" N. 18° 33' 40" E. | d) 54° 32' 54" N. 18° 34' 20" E. |
| b) 54° 33' 09" N. 18° 34' 02" E. | e) 54° 32' 46" N. 18° 33' 59" E. |
| c) 54° 33' 07" N. 18° 34' 24" E. | f) 54° 32' 38" N. 18° 33' 38" E. |

III. Ankerplads for Handelsskibe.

Den tilladte Ankerplads udfor *Gotenhafen* er ophævet. Handelsskibe skal ankre indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- |                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| a) 54° 31',0 N. 18° 34',5 E. | c) 54° 29',18 N. 18° 37',4 E. |
| b) 54° 31',0 N. 18° 36',5 E. | d) 54° 29',18 N. 18° 35',4 E. |

IV. *Gotenhafen* Red ligger indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- |  |
|--|
| a) Hovedløbets S-lige Molehoved paa 54° 32' 11" N. 18° 33' 56" E.      |
| b) <i>Gotenhafen</i> Anduvningstønde paa 54° 32' 10" N. 18° 36' 14" E. |
| c) 54° 31' 12" N. 18° 36' 09" E.                                       |
| d) Molehovedet ved Lystbaandehavnen paa 54° 31' 05" N. 18° 33' 23" E.  |

Redens W.-Grænse dannes af Havneanlæggenes Moler.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/65 1943.

Kort Nr. 200.

(N. f. S. Nr. 10/418. Berlin 1942.)

**69. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Skydeøvelser.**

*Detaller.* I *Putziger Wick* foretages indtil videre Skydeøvelser indenfor et Omraade, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

- |                            |                              |
|----------------------------|------------------------------|
| a) 54° 43' N. 18° 26' E.   | c) 54° 42' N. 18° 29',4 E.   |
| b) 54° 43',4 N. 18° 27' E. | d) 54° 41',6 N. 18° 28',5 E. |

Skydeøvelserne finder Sted i Tiden mellem Solopgang og Solnedgang. Sikkerhedshøjde: 1000 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/66 1943.

(N. f. S. Nr. 47/2625. Berlin 1942.)

**70. (T). Tyskland. Funkenhagen—Jershöft. Forbudt Omraade.**

*Detaller.* Indtil Slutningen af Januar 1944 er al Sejlads forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| a) 54° 55' N. 16° 12' E. | d) 54° 39' N. 15° 45' E. |
| b) 54° 48' N. 16° 20' E. | e) 54° 49' N. 15° 58' E. |
| c) 54° 35' N. 15° 48' E. |                          |

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1709 1943.

(N. f. S. Nr. 46/2561. Berlin 1943.)

**71. Tyskland. Nest. Skydeøvelser.**

*Detaller.* Skydning mod Luftmaal foretages alle Hverdage (undertiden ogsaa Søn- og Helligdage) ved den *pommerske* Kyst ved *Nest*. Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1200 og Kl. 1400—1700; enkelte Dage skydes endvidere ved Mørkets Frembrud.

Skydeomraadet over Søen begrænses af en Linie, der fra Pladsen:  $54^{\circ} 16' 30''$  N.  $16^{\circ} 06' 20''$  E. paa Kysten gaar til  $54^{\circ} 16' 00''$  N.  $15^{\circ} 57' 20''$  E. og derpaa i en Halvcirkel over Punkt:  $54^{\circ} 20' 20''$  N.  $16^{\circ} 12' 30''$  E. tilbage til Udgangspunktet paa Kysten:  $54^{\circ} 16' 30''$  N.  $16^{\circ} 06' 20''$  E.

Under Skydning om Dagen vises 2 internationale Signalflag *B* lodret for hinanden paa hver af Signalmasterne ved Skydepladsen.

Under Skydning om Natten vises paa Signalmasterne 3 Lanterner lodret for hverandre, den øverste viser rødt, de nederste hvidt Lys.

I Pauser mellem Skydninger om Dagen vises ved Siden af Dagsignalet en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads i Fareomraadet indenfor *tysk* Territorium forbudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/67 1943.

(N. f. S. Nr. 13/507. Berlin 1942.)

## 72. Tyskland. Kolberg NE. Spærret Omraade.

*Detaller.* Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er spærret for Sejlads og Fiskeri i Tiden: Kl. 0900—Kl. 1700:

a)  $54^{\circ} 16' N.$   $15^{\circ} 38' E.$  c)  $54^{\circ} 32' N.$   $15^{\circ} 58' E.$

b)  $54^{\circ} 20' N.$   $16^{\circ} 05' E.$  d)  $54^{\circ} 27' N.$   $15^{\circ} 34' E.$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 44/1603 1943.

(N. f. S. Nr. 43/2376. Berlin 1943.)

## 73. Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Et fast Skydeomraade N. for *Kolberg* begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a)  $54^{\circ} 22',5 N.$   $15^{\circ} 37',0 E.$  c)  $54^{\circ} 22',5 N.$   $15^{\circ} 31',75 E.$

b)  $54^{\circ} 19',5 N.$   $15^{\circ} 37',0 E.$  d)  $54^{\circ} 19',5 N.$   $15^{\circ} 31',75 E.$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/1861 1943.

(N. f. S. Nr. 47/2615. Berlin 1943.)

## 74. Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Udfor *Swinemünde* Havn er udlagt Hindringer. Alle Skibe advares imod uden Lods at komme *Swinemünde* Fyr nærmere end 7 Sm. Skibe, der vil anløbe *Swinemünde*, skal afvente Lods ved en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, som viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver  $12^s$ , Lys  $7^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $1^s$ , og som er udlagt paa c.  $54^{\circ} 01',0 N.$   $14^{\circ} 17',5 E.$

*Swinemünde* Undervandssignal er ude af Virksomhed.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/68 1943.

(N. f. S. Nr. 25/1776. Berlin 1941.)

## 75. Tyskland. Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskrift.

*Position.* *Kaiserfahrt* Fyr: c.  $53^{\circ} 49' N.$   $14^{\circ} 21' E.$

*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding til en Dybde af 8,7 m i Farvandets Midte paa Strækningen *Stettin—Swinemünde* kan Skibe med stort Dybgaaende kun benytte Midten af Sejlløbet mellem *Kaiserfahrt* Fyrene og *Leitholm*. Føreren af et ikke lodspligtigt Skib, der stikker mere end 7,5 m, skal før hver Besejling af Sejlrenden gøre Anmeldelse om Sejladsens Begyndelse til Lodskommandøren i *Swinemünde* eller til Lodsstationen i *Stettin*. Det vil da blive ham meddelt, om han kan tiltræde Sejladsen, eller om han maa vente, indtil et modgaaende, dybtstikkende Skib har passeret Sejlrenden.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1563 1943.

(N. f. S. Nr. 42/2373. Berlin 1943.)

## 76. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a)  $54^{\circ} 21',7 N.$   $13^{\circ} 43',3 E.$  d)  $54^{\circ} 22',7 N.$   $13^{\circ} 52',3 E.$

b)  $54^{\circ} 23',0 N.$   $13^{\circ} 45',7 E.$  e)  $54^{\circ} 22',0 N.$   $13^{\circ} 49',0 E.$

c)  $54^{\circ} 24',3 N.$   $13^{\circ} 50',8 E.$  f)  $54^{\circ} 21',3 N.$   $13^{\circ} 43',9 E.$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/69 1943.

(N. f. S. Nr. 17/1215. Berlin 1941.)

**77. Tyskland. Darsserort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinien mellem følgende Punkter:

- a)  $54^{\circ} 29' 00''$  N.  $12^{\circ} 30' 30''$  E.      c)  $54^{\circ} 26' 00''$  N.  $12^{\circ} 20' 00''$  E.  
 b)  $54^{\circ} 29' 00''$  N.  $12^{\circ} 20' 00''$  E.      d)  $54^{\circ} 28' 00''$  N.  $12^{\circ} 29' 30''$  E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/70 1943.

(N. f. S. Nr. 31/2048. Berlin 1941.)

**78. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1381, 39/1462 og 46/1666 1943.

*Detaller.* Et Skydeomraade begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) c.  $54^{\circ} 23',7$  N.  $13^{\circ} 01',9$  E.      c) c.  $54^{\circ} 24',1$  N.  $13^{\circ} 04',5$  E.  
 b) c.  $54^{\circ} 24',1$  N.  $13^{\circ} 01',9$  E.      d) c.  $54^{\circ} 23',0$  N.  $13^{\circ} 04',5$  E.

Naar der skydes, vil 2 røde Flag blive vist paa hvert af Stederne:

- a) Signalmasten ved *Parower Haken* paa c.  $54^{\circ} 22',4$  N.  $13^{\circ} 05',0$  E.  
 b) Markeringsfartøj paa c.  $54^{\circ} 24',4$  N.  $13^{\circ} 04',6$  E.

er oprettet et Skydeomraade *Prohner Wiek B*, der begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- a)  $54^{\circ} 22' 33''$  N.  $13^{\circ} 05' 20''$  E.      d)  $54^{\circ} 24' 22''$  N.  $13^{\circ} 05' 06''$  E.  
 b)  $54^{\circ} 23' 19''$  N.  $13^{\circ} 04' 15''$  E.      e)  $54^{\circ} 23' 40''$  N.  $13^{\circ} 05' 49''$  E.  
 c)  $54^{\circ} 24' 23''$  N.  $13^{\circ} 04' 16''$  E.      f)  $54^{\circ} 23' 17''$  N.  $13^{\circ} 05' 48''$  E.

(N. f. S. Nr. 35/1938, 38/2087 og 45/2554. Berlin 1943.)

**79. Tyskland. Warnemünde. Warnow. Uddybningsarbejder.**

*Position.* Warnemünde: c.  $54^{\circ} 11',2$  N.  $12^{\circ} 05',6$  E.

*Detaller.* Der er paabegyndt Uddybningsarbejder i Indsejlingen til Warnemünde og i Sejlløbet i Warnow til Rostock, hvor Dybden var aftaget til henholdsvis 5,9 m og 5,4 m.

Under Passage af Stederne, hvor Uddybning foretages, skal der udvises største Forsigtighed under Hensyntagen til de viste Signaler samtidigt med, at Farten sættes ned.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 17/768 1943.

(N. f. S. Nr. 16/845. Berlin 1943.)

**80. Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 22/976 og 46/1667 1943.

*Detaller.* Skydeøvelser foretages indtil videre hver Tirsdag, Fredag og Lørdag Kl. 1300—1600 fra en Skydeplads paa c.  $54^{\circ} 10',5$  N.  $12^{\circ} 03',2$  E., ved *Diederichshagen*.

Skydeomraaderne er:

a. Tirsdage og Fredage:

En Sektor med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af 2 Linier, der fra Skydepladsen gaar til Punkterne henholdsvis c.  $54^{\circ} 10',5$  N.  $11^{\circ} 48',4$  E. og  $54^{\circ} 15',5$  N.  $12^{\circ} 15',0$  E. samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius 9 Sm. Sikkerhedshøjde: 5000 m.

b. Lørdage:

En Sektor med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af 2 Linier, der fra Skydepladsen gaar til Punkterne henholdsvis c.  $54^{\circ} 10',7$  N.  $11^{\circ} 56',0$  E. og  $54^{\circ} 12',6$  N.  $12^{\circ} 09',4$  E. samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius 4 Sm. Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Signaler for Skydning vises fra en Mast ved Skydepladsen.

(N. f. S. Nr. 21/1165 og 44/2432. Berlin 1943.)

**81. Tyskland. Lübeck Bugt. Forbudt Omraade.**

*Detaller.* Omraadet inden for en Linie gennem nedennævnte Punkter er indtil videre forbudt for Sejlads og Fiskeri i Tiden mellem Solopgang og Solnedgang:

- a)  $54^{\circ} 02',9$  N.  $11^{\circ} 00',2$  E.      c)  $54^{\circ} 04',9$  N.  $10^{\circ} 54',2$  E.  
 b)  $54^{\circ} 03',9$  N.  $10^{\circ} 51',2$  E.      d)  $54^{\circ} 04',9$  N.  $10^{\circ} 56',2$  E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1506 1943.

(N. f. S. Nr. 40/2209. Berlin 1943.)

**82. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.**

*Detaller.* Sejlads og Ophold er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- a) 54° 05' 08" N. 10° 52' 30" E.    d) 54° 04' 45" N. 10° 54' 15" E.  
 b) 54° 04' 03" N. 10° 52' 30" E.    e) 54° 05' 16" N. 10° 52' 51" E.  
 c) 54° 03' 48" N. 10° 53' 03" E.

samt af Kystlinien mellem Punkterne e) og a).

Punkterne b), c) og d) er afmærket med en hvid Spidstønde med røde, vandrette Striber og mærket henholdsvis *Sperrgebiet A*, *Sperrgebiet B* og *Sperrgebiet C*.

Spidstønden i Punkt c) vil senere blive ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/71 1943.

Kort Nr. 186.

(N. f. S. Nr. 42/2767. Berlin 1941.)

**83. Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

*Detaller.* Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankere og fiske i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 54° 28' 44" N. 10° 03' 43" E.    c) 54° 35' 52" N. 10° 10' 13" E.  
 b) 54° 36' 04" N. 10° 09' 24" E.    d) 54° 28' 45" N. 10° 04' 45" E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/72 1943.

(N. f. S. Nr. 34/2465. Berlin 1940.)

**84. Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.**

*Position.* c. 54° 26',4 N. 10° 22',1 E.

*Detaller.* Paa ovennævnte Plads er udlagt en gulmalet Flaade. Er Flaaden ikke paa Plads, afmærkes Stedet med 4 graa Spidstønder.

Ved Sejlads i dette Omraade skal udvises Forsigtighed.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/73 1943.

(N. f. S. Nr. 39/2888. Berlin 1940.)

**85. Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.**

*Position.* Kiel Fyrskib: c. 54° 30' N. 10° 15' E.

*Detaller.* Undervandshindringer er udlagt ved Indsejlingen til *Kieler Fjord*.

Alle Koffardiskibe advares imod uden Lods at besejle et Omraade inden for en Afstand af 6 Sm fra *Friedrichsort Fyr*.

Skibe, som ønsker at anløbe *Kiel* eller *Kielerkanalen*, skal anløbe Fyrskibet *Kiel* og her afvente Lods.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/74 1943.

(Rügen Radio, 1. September 1939.)

**86. Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 54° 27',7 N. 10° 11',2 E.    d) 54° 27',4 N. 10° 16',7 E.  
 b) 54° 29',4 N. 10° 11',2 E.    e) 54° 27',4 N. 10° 12',2 E.  
 c) 54° 29',4 N. 10° 16',7 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/75 1943.

(N. f. S. Nr. 37/2449. Berlin 1941.)

**87. Tyskland. Kiel Havn. Holtenau Red. Forbud mod Ankring.**

*Detaller.* Det er forbudt at ankere paa den Del af *Holtenau Kanalred*, der begrænses som følger:

Mod Nord af Redens N.-Grænse,

mod Øst af Meridianen 10° 09' 48" E. og

mod Syd af den N.-lige Grænse for Sejløbet (Fyret ved N.-Siden af Kanal-mundingen i Pejling 270°).



Saafrømt der ikke er tilstrækkelig Plads til Ankring paa den resterende Del af *Holtenu* Kanalred, skal Ankerpladsen i *Heikendorfer Bugt* benyttes.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/667 1943.

(N. f. S. Nr. 12/655. Berlin 1943.)

**88. (T). Tyskland. Kiel Havn. Møltonort W. Sømærker midlertidigt udlagt.**

*Detaller.* Paa hver af Pladserne

a) 54° 22' 51" N. 10° 11' 38" E.

b) 54° 22' 50" N. 10° 11' 41" E., c. 200 m W. for Tønden *Kiel 6 a*, udlægges en hvid-rød-hvid Spidstønde med rødt Flag til Afmærkning af et Maaleomraade. Strækningen mellem de to Tønder maa kun befares af Skibe, som foretager Maalinger, og som fører Signalet *Gamma* (internationalt Signalfag *Z*).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 6/433 1943.

(N. f. S. Nr. 5/210. Berlin 1943.)

**89. Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.**

*Detaller.* Det tyske Gesandtskab i *Stockholm* meddeler, at Gennemfart af *Kielerkanalen* for neutrale Handelsskibe i W.—E.-lig Retning er tilladt.

Vedrørende Gennemfart i E.—W.-lig Retning udfordres Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/76 1943.

(U. f. s. Nr. 18/1030. Stockholm 1940.)

**90. Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.**

*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) 54° 28' (24") N. 9° 51' (53") E. d) 54° 30' (23") N. 10° 04' (52") E.

b) 54° 29' (24") N. 9° 55' (24") E. e) 54° 27' (06") N. 9° 51' (22") E.

c) 54° 30' (57") N. 10° 04' (25") E. f) 54° 27' (32") N. 9° 51' (00") E.

2. Al Besejling af nedennævnte to Omraader er forbudt:

A. Det forbudte Omraade er afmærket med 4 røde og hvide, vandret stribede Tønder med røde Flag, som følger:

a) 54° 28' 22" N. 9° 52' 02" E. c) 54° 28' 23",5 N. 9° 52' 35" E.

b) 54° 28' 15" N. 9° 52' 10" E. d) 54° 28' 31" N. 9° 52' 28" E.

B. Det forbudte Omraade er afmærket med 6 røde og hvide, vandret stribede Tønder med røde Flag, som følger:

a) 54° 27' 32" N. 9° 51' 34" E. d) 54° 27' 22" N. 9° 51' 48" E.

b) 54° 27' 28" N. 9° 51' 20" E. e) 54° 27' 18" N. 9° 51' 31" E.

c) 54° 27' 25" N. 9° 51' 05" E. f) 54° 27' 15" N. 9° 51' 20" E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/77 1943.

(Meddelelse fra det Kgl. Danske Konsulat i Flensborg den 6. Februar 1940.)

**91. Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudte Ankringsomraader. Forbudt Sejladsomraade.**

*Detaller.* A. Ankring og Fiskeri er forbudt inden for nedennævnte to Omraader, der begrænses af Linier gennem de anførte Punkter:

Omraade I: a) 54° 28' 44" N. 10° 03' 42" E. c) 54° 35' 52" N. 10° 10' 12" E.

b) 54° 36' 04" N. 10° 09' 23" E. d) 54° 28' 45" N. 10° 04' 44" E.

Omraade II: a) 54° 28' 51" N. 10° 03' 46" E. c) 54° 31' 00" N. 10° 00' 33" E.

b) 54° 30' 36" N. 9° 59' 59" E. d) 54° 29' 21" N. 10° 04' 11" E.

B. Al Besejling af følgende Omraade, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er forbudt:

a) 54° 28' 49" N. 10° 05' 09" E. d) 54° 29' 04" N. 10° 03' 09" E.

b) 54° 28' 59" N. 10° 05' 09" E. e) 54° 28' 49" N. 10° 03' 09" E.

c) 54° 29' 24" N. 10° 05' 09" E. f) 54° 28' 39" N. 10° 03' 09" E.

Omraadet er afmærket med 4 røde og hvide, vandret stribede Tønder med smaa røde Flag, udlagt i Punkterne b, c, d og e.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/78 1943.

(Meddelelse fra det Kgl. Danske Konsulat i Flensborg den 19. November 1942.)

(Se Tillæg.)

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

### 92. Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.

*Position.* c. 56° 06',21 N. 12° 30',0 E.

*Detaller.* Skibe, som kommer N. fra og vil løbe ind i *Sundet*, skal anduvede Vagtskibet paa ovennævnte Plads.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/79 1943.

(N. f. S. Nr. 31/2315. Berlin 1940.)

### 93. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.

*Position.* *Helsingør* Havn: c. 56° 02',1 N. 12° 37',4 E.

*Detaller.* I Anledning af Udvidelsesarbejder i *Helsingør* Havn er der udlagt et elektrisk Kabel tværs over Indsejlingen til Havnen fra et Punkt paa E.-Siden af N.-lige Havnemole, c. 45 m fra Molehovedet; til S.-lige Havnemoles Hoved.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/80 1943.

### 94. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.

*Position.* *Helsingør* Havn: c. 56° 02',1 N. 12° 37',4 E.

*Detaller.* Den nye Del af S.-lige Havnemole i *Helsingør* Havn er nu paa en Længde af c. 100 m ført op til en Højde af 0,5 m over Vandoverfladen.

Paa den resterende, c. 45 m lange Del af den nye Mole, der naar ud til c. 60 m E. t. S. for Pladsen for Lodshuset paa den gamle Mole, er Arbejderne foreløbig ført op til 9,4 m under Overfladen.

I en Afstand af indtil 50 m fra den nye Mole og dens Forlængelse under Vandet er foretaget Udkastning af Sten. Dybden over disse er 11,0 m.

Der er paa Arbejdsstedet udlagt nogle Bøjer til Fortøjning af Stenfiskerfartøjer og Flaader.

Man advares imod at komme for tæt til S.-lige Moles ydre Del.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1463 1943.

### 95. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.

*Position.* 56° 02' (04") N. 12° 37' (24") E.

*Detaller.* Vindsignalerne samt Signalerne for Fyrskibes Inddragning og for Ishindringer, der afgaves fra Lodshuset paa *Helsingør* Havns S.-Mole, er indstillet indtil videre.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 20/926 1943.

### 96. (T). Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.

*Position.* c. 55° 58',3 N. 12° 33',0 E.

*Detaller.* Dybden i Indløbet til *Humlebæk* Havn er for Tiden kun 2,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/82 1943.

### 97. (T). Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.

*Position.* c. 55° 57',2 N. 12° 32',5 E.

*Detaller.* Dybden i Indsejlingen til *Sletten* Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget, saaledes at der nu i Indløbets W.-Side er 2,8 m Vand og i Løbets E.-Side 2,5 m Vand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/83 1943.

Kort Nr. 131 og 130. Danske Lods III, Side 27. Havnelods, Side 193 og 194.

### 98. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.

*Position.* c. 55° 47',3 N. 12° 36',0 E.

*Detaller.* Dybden i *Taarbæk* Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til c. 2,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/85 1943.

Kort Nr. 133, 131, 132 og 130. Danske Lods III, Side 29. Havnelods, Side 210.

**99. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* De fire S.-ligste grønne Spidstønder, der begrænser Lossepladsen paa *Middelgrund*, er inddraget indtil videre.

De tre S.-ligste af de resterende grønne Spidstønder er flyttet fra deres Pladser paa 55° 41' (46") N. 12° 39' (51") E., 55° 41' (55") N. 12° 40' (27") E. og 55° 41' (48") N. 12° 40' (42") E. i N.-lig Retning til henholdsvis 55° 41' (50") N. 12° 39' (50") E., 55° 41' (58") N. 12° 40' (25") E. og 55° 42' (02") N. 12° 40' (45") E.

Al Udlosning af Fyld paa *Middelgrund* skal indtil videre foregaa i det Omraade, der begrænses af de der værende grønne Spidstønder.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/86 1943.

**100. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Ved den midlertidigt opførte Skaktø c. 0,9 Sm 82° fra *Trekroner Fyr* er tændt 3 Fyr paa Duc d'Alber paa følgende Pladser:

a) 55° 42' 18" N. 12° 38' 40" E.

b) 55° 42' 20" N. 12° 38' 42" E.

c) 55° 42' 19" N. 12° 38' 44" E.

Fyrene viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Synsvidde: 0,5 à 1,0 Sm.

Kort Nr. 134 og 133.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 34/1325 1943.

**101. (T). Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.**

*Position.* c. 55° 42',5 N. 12° 37',0 E.

*Detaller.* Dybden i Siderne af *Kronløbet* mellem Fyrene *Trekroner Bølgebryder* og *Stubben Bølgebryder E.* er midlertidigt aftaget til c. 9,75 m. I Midten af Løbet er i en Bredde af c. 63 m den normale Dybde, 10 m, stadig tilstede.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/88 1943.

Danske Lods III, Side 36. Havnelods, Side 123 og 126.

**102. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt paa følgende Omraader i *Københavns Havn*.

I. *Yderhavnen.*

a) Omraadet indenfor en Afstand af 150 m paa begge Sider af en ret Linie mellem *Trekroner Bølgebryder Fyr* paa 55° 42' 28" N. 12° 37' 01" E. og *Stubben Bølgebryder E.* Fyr paa 55° 42' 33" N. 12° 36' 56" E.

b) Omraadet, der begrænses

mod Nord af en ret Linie fra *Redmolen Fyr* paa 55° 42' 21" N. 12° 36' 28" E. til Sydenden af *Trekroner Bølgebryder*;

mod Syd af en ret Linie fra Skorstenen N. for *D. D. P. A.'s Tanke* ved Nordenden af *Søndre-Frihavnsbassin E.-Mole* til N.-Siden af Indsejlingen til *Trekroner* paa 55° 42' (10") N. 12° 37' (01") E.

II. *Frihavnen.*

Omraadet indenfor en Afstand af 150 m paa begge Sider af en ret Linie mellem N.-Enden af W.-Molen paa 55° 42' (04") N. 12° 36' (04") E. og N.-Enden af E.-Molen i *Søndre-Frihavnsbassin*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/89 1943.

Danske Lods III, Side 37. Havnelods Side 127.

**103. (T). Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Fyr midlertidigt slukket.**

*Position.* 55° 41' 18" N. 12° 36' 20 E.

*Detaller.* *Københavns Yderhavn E.* Forfyr holdes indtil videre slukket paa Grund af Reparation.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1787 1943.

**104. (T). Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.***Position.* c. 55° 41',3 N. 12° 36',6 E.*Detaller.* Afgivelsen af Stormvarsels- og Kulingssignaler fra Masten paa *Nyholm* gamle Kran er indstillet indtil videre.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1638 1943.

**105. (T). Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Mellem Estakaderne og *Islands Brygge* er i *Gasværkshavnen* 188 m N. for den N.-lige Fortøjningsbøje, der ligger paa 55° 39' (52") N. 12° 34' (29") E., udlagt en sort Fortøjningsbøje c. 10 m W. for Grænsen mellem 7,5 m og 6,2 m Dybderne i Havnen. 2 store Skibe er fortøjet mellem ovennævnte 2 Bøjer. Skibene har begge Ankre ude med c. 140 m Kæde. Ved Ankrene er udlagt en grøn Bøje med Stage, hvilken Skibe med større Dybgaaende ikke maa nærme sig indenfor en Afstand af 25 m. Bøjen bliver ikke belyst om Natten og fjernes uden Meddelelse, naar Skibene fjernes fra Bøjerne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 37/1403 1943.

**106. (T). Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.***Position.* 55° 42' 13" N. 12° 44' 05" E.*Detaller.* Flakfort Fyr er midlertidigt nedlagt og Fyrtaarnet fjernet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 7/469 1943.

**107. (T). Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I den N.-lige Indgang til *Sundet* er paa *svensk* Søterritorium udlagt Skibsfartshindringer mellem Breddeparallellerne 56° 07' N. og 56° 08',5 N.Passage gennem ovennævnte Omraade er kun mulig i et langs den *svenske* Kyst gaaende Løb. Gennemsejlingsaaabningen er ud for *Viken* Fyr afmærket, som følger:

- a) En sort Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,9<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup> paa 56° 08',05 N. 12° 34',30 E.
- b) En rød Tønde med 1 nedadvendt Kost 0,16 Sm (300 m) fra (a) i Retning af *Viken* Fyr.

Bevogtningstjeneste er anordnet, og Søfarende anmodes om nøje at følge de Anvisninger for Besejlingen af Omraadet, som gives af Bevogtningsfartøjerne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/93 1943.

(U. f. s. Nr. 24/1359. Stockholm 1940.)

**108. Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsbestemmelser.***Tidligere E. f. S.* Nr. 8/499, 11/584 og 22/994 1943.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I. Ved Ruten *Malmö—Kullen* er, naar der ikke er Ishindringer i *Sundet*, udlagt Lystønder samt sort- og hvidmalede Stager og Tønder paa følgende Pladser:

1. 55° 38',90 N. 12° 57',72 E.
2. 55° 39',80 N. 12° 56',70 E., med 1 Ballon.
3. 55° 40',65 N. 12° 55',80 E.
4. 55° 41',60 N. 12° 54',80 E., med 2 Balloner.
5. 55° 42',43 N. 12° 53',90 E.
6. 55° 43',31 N. 12° 52',90 E., med 1 Ballon.
7. 55° 44',20 N. 12° 51',94 E.
8. 55° 45',08 N. 12° 50',95 E. Rødmalet Lys- og Fløjtetønde, hv. Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.
9. 55° 49',68 N. 12° 45',90 E.
10. 55° 53',20 N. 12° 44',30 E. Lystønde, r. Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.
11. 55° 54',60 N. 12° 44',50 E.
12. 55° 55',55 N. 12° 43',20 E. Lystønde, r. Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.
13. 55° 59',80 N. 12° 41',30 E. Lystønde, hv. Et-Blink hver 1,5<sup>s</sup>.
14. 56° 03',70 N. 12° 39',50 E. Lystønde, r. Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.
15. 56° 05',22 N. 12° 36',70 E.
16. 56° 05',90 N. 12° 35',40 E.

17. 56° 06',70 N. 12° 34',00 E. Lystønde, hv. Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.
18. 56° 09',00 N. 12° 31',00 E. Stumptønde.
19. 56° 11',70 N. 12° 29',50 E.
20. 56° 13',50 N. 12° 28',50 E.
21. 56° 15',70 N. 12° 27',30 E.
22. 56° 18',00 N. 12° 26',00 E.

Lystønderne paa Pladserne 10, 12, 13, 14 og 17 er sort- og hvidmalede. N.-gaaende Skibe skal, naar ingen særlig Vinterrute er etableret, holde sig paa E.-Siden af Sømærkerne og S.-gaaende Skibe paa W.-Siden. Sømærkerne bør passeres i c. 50 m Afstand.

Enkelte Stager kan eventuelt blive ombyttet med Tønder.

- II. Mellem Pladserne 17 og 18 er paa Grund af Skibsfartshindringen mellem 56° 07',00 N. og 56° 08',50 N. udlagt nedennævnte Sømærker:

- a) En sortmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>.
- b) En rødmalet Stage med 1 nedadvendt Kost, 0,16 Sm fra ovennævnte Lystønde a) i Retning mod *Viken* Fyr.

Afmærkningen udfor *Viken* er i Forbindelse hermed forandret (E. f. S. Nr. 27/1736 1940).

Skibsfartshindringen bliver bevogtet. Søfarende maa nøje følge de nærmere Anvisninger for Passage af Omraadet, som maatte blive givet af Bevogtningsfartøjerne.

- III. Under Sejlads fra *Pinhättan* til dansk Territorium skal W.-gaaende Skibe holde N. om den sort-hvide Stage c. 1 Sm W. for *Pinhättan* og E.-gaaende S. om samme Stage.

- IV. Nedennævnte Havne bør fra Sejlruterne anduves fra følgende Pladser:

*Malmö* fra den S.-ligste sort-hvide Stage paa *Malmö* Red.

*Landskrona* fra Lystønden paa 55° 53',20 N. 12° 44',30 E.

Anduvning af *Rå* og *Kopparverkets* Havne sker fra Lystønden paa 55° 59',80 N. 12° 41',30 E.

*Hälsingborg* fra Skæringspunktet mellem Sejlruuten og en Linie fra *Helsingør* Havneindløb til *Hälsingborg* N.-lige Havneindløb.

*Höganäs* fra Skæringspunktet mellem Sejlruuten og Indsejlingsfyrlinien.

- V. Skibe, der ønsker at gaa fra *svensk* til dansk Territorium eller omvendt, bør kun gøre dette efter de Anvisninger for Sejlads i minefrie Sejlløb (Kursanvisninger), der gives af Chefen for den *svenske* Marine, og som udleveres fra Marinens Søfartskontor.

- VI. Sejladsforskrifter for *Sundet* S.-lige Del og mellem *Malmö* og *Smygehuk*.

Af Hensyn til Mincfaren bør Søfarende paa *svensk* Territorium nøje følge følgende afmærkede Sejlruuter:

1. *Flintrännen* fra den S.-ligste sort-hvide Stage i Sejlruuten *Malmö—København* (55° 38',90 N. 12° 57',72 E.) til Lystønden *Oskarsgrundet SW*, (55° 34',51 N. 12° 48',88 E.).

2. *Trindeltrännen* fra Sejlruuten *Malmö—København* til den røde Stage med opadvendt Kost paa 55° 33',50 N. 12° 49',42 E.

3. Ruten fra de i Punkterne 1 og 2 henholdsvis nævnte *Oskarsgrundet SW* Lystønde og røde Stage med opadvendt Kost og videre enten

- a) gennem *Lällgrundstrännen* til Sømærket ved *Ensten* eller
- b) gennem *Kogrundstrännen* til Sømærket ved *Ensten* eller
- c) gennem *Falsterbokanal*.

*Kogrundstrännen* skal anduves efter at være passeret mellem den sorte Stage med Ballon og den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon c. 1,3 S. W. for *Klagshamn*.

Som Vagtskibe for Søfartskontrollen er udlagt:

I *Höllviken* Fyrskib Nr. 17 paa 55° 31',15 N. 12° 51',00 E. Taagesignal: 3 Toner hvert 1<sup>m</sup>.

I *Kämpingebukten*: Fyrskib Nr. 28 paa 55° 22',00 N. 12° 59',00 E. Taagesignal: 2 Toner hver 30<sup>s</sup>.

Fyrskibene har ingen Fyrbelysning.

4. Fra Sømærket ved *Ensten* paa 55° 23',00 N. 12° 43',55 E. følges Neutralitetsløbet rundt om *Falsterbo* til *Klapperåsens* Stage paa 55° 21',05 N.

12° 58',05 E. og herfra til Lystønden *Trelleborgs redd* paa 55° 20',54 N. 13° 08',77 E.

5. Fra *Falsterbokanalen* S.-lige Indsejling til 150 m W. og S. for Fyrskib Nr. 28 i *Kämpingebukten* (55° 22',00 N. 12° 59',00 E.) eller Pladsen for dette og herfra til 150 m S. for den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa 55° 20',70 N. 13° 05',95 E. ved *Stavstens rev* og videre til Lystønden *Trelleborgs redd*.
6. Fra Lystønden *Trelleborgs redd* til 100 m S. for Lystønden *Kullagrund* paa 55° 18',40 N. 13° 16',00 E. og videre til 100 m N. for den sorte Stage med 2 Balloner (Neutralitetsløbsafmærkning) paa 55° 17',75 N. 13° 21',08 E., S. for *Smygehuk*.

VIII. Følgende Sejlløb bør ikke benyttes:

A) *Lernacksrännan*.

B) Ruten fra *Trindelrännans* Stage med 2 Koste til *Klagshamn* Bredde.

IX. Angaaende Vinterruter under Isperioder henvises til E. f. S. Nr. 1/15 og 1/109 1944.

(U. f. s. Nr. 47/2271. Stockholm 1943.)

### 109. Sverige. Sundet. Sejlroute for Vinteren.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Naar Isforholdene nødvendiggør Iuddragning af Afmærkningen ved den paa svensk Territorium etablerede Sejlrende i *Øresund*, vil en særlig Vintersejlrende blive oprettet, som følger:

1. Fra *Malmö Red* holdes Fyrinien „*Malmö inre* og *Malmö yttre västra Fyr* overet“ indtil 55° 49',68 N. 12° 45',90 E.
2. Herfra styres mod *Haken Fyr* i dettes hvide Vinkel med To-Formærkelser. *Haken Fyr* bør holdes i Pejling 346°, indtil man er paa 55° 53',2 N. 12° 44',30 E.
3. Herfra holdes E. om *Ven* i c. ¼ Sm Afstand fra *Haken Fyr* indtil 55° 55',55 E. 12° 43',20 E.
4. Herfra holdes i *Haken Fyrs* hvide Vinkel med Formærkelser med Kurs 346° (166°) til Pladsen 55° 59',80 N. 12° 41',30 E. og videre til 56° 03',70 N. 12° 39',50 E.
5. Fra sidstnævnte Punkt holdes i *Hälsingborg Fyrs* hvide Vinkel med En-Formærkelser indtil 56° 06',70 N. 12° 34',00 E.
6. Herfra holdes gennem Spærringen ved *Viken* til 56° 09',00 N. 12° 31',00 E. og derfra videre til 56° 18',00 N. 12° 26',00 E.

Under Gang S. over følges ovennævnte Rute i omvendt Orden.

Vintersømærker vil blive udlagt paa de med Bredde og Længde angivne Pladser. Fyrene vil jævnlige holdes tændt om Dagen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/325 1943.

(U. f. s. Nr. 2/100. Stockholm 1943.)

### 110. (T). Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.

*Position.* c. 56° 18' N. 12° 27' E.

*Detaller.* Afgivelse af Signaler for Vrag ved *Kullen Fyr* er midlertidigt indstillet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 34/1340 1943.

(U. f. s. Nr. 36/1715. Stockholm 1943.)

### 111. Sverige. Sundet. Hälsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.

*Position.* c. 56° 02',5 N. 12° 41',0 E.

*Detaller.* Indenfor det forbudte Omraade ved *Hälsingborg* Havn maa Ankring og Fiskeri ikke finde Sted i kortere Afstand end 300 m fra de yderste Havnemoler.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/95 1943.

(U. f. s. Nr. 29/1477. Stockholm 1941.)

### 112. (T). Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.

*Position.* c. 55° 37' N. 13° 00' E.

*Detaller.* Uddybningsarbejder foretages i *Malmö* Havn i Omraadet mellem *Frihavns-* og *Centralhavnsrenderne*. Det henstilles til de Søfarende at udvise Forsigtighed under Passage af Uddybningsmaskinen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/96 1943.

(U. f. s. Nr. 39/1825. Stockholm 1942.)

**113. Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/97 og 24/1055 1943.*

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. Lods- og Fyrskibet *Malmö Redd* er udlagt paa sin sædvanlige Plads, 55° 38',52 N. 12° 56',95 E.

2. Den paa Fyrskibet *Kalkgrundets* Plads paa 55° 36',83 N. 12° 53',42 E. udlagte cylindriske Tønde er ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 1,5<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,2<sup>s</sup>.

3. Den paa Fyrskibet *Oskarsgrundets* Plads paa 55° 35',52 N. 12° 50',77 E. udlagte cylindriske Tønde er ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjte-tønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>.

Kort Nr. 130, 132 og 125.

(U. f. s. Nr. 21/913. Stockholm 1942 og U. f. s. Nr. 25/1213. Stockholm 1943.)

**114. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.**

*Position.* c. 55° 07',0 N. 12° 14',1 E.

*Detaller.* Sandet paa S.-Siden af den gravede Rende ind til *Bøgestrommen* er skudt noget ud i Løbet, hvorfor de 4 hvide Stager med Halmvisk, *Sandhage N.*, midlertidigt er flyttet NNW. efter til N.-Kant af Sandet. Flytningen for hver af Stagerne, regnet E. fra, er som følgende:

Nr. 1: 33 m.

- 2: 30 m.

- 3: 27 m.

- 4: 14 m.

Kort Nr. 161. Søm.-Fort. Side 87, Nr. 12.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/99 1943.

**115. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 47/1715 1943.*

*Position.* c. 54° 51' N. 12° 12<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.

*Detaller.* Ved Opmaaling den 27. December 1943 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,1 m i E.-Siden af Renden, 6,4 m i Midten af Renden og 5,0 m i W.-Siden af Renden.

**116. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets Havn. Havnearbejder.**

*Position.* c. 54° 59',7 N. 11° 53',7 E.

*Detaller.* Bolværket ved *Masnedøværkets* Havn vil blive forlænget 120 m mod Vest. I Forbindelse hermed anvendes en Rambuk, der under Arbejdet vil ligge 20 m fra Bolværket, og hvis Anker anbringes 40—50 m ude i Sejlrenden. Ankerfortøjningen vil blive slækket af, naar et Skib skal passere.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 23/1024 1943.

**117. Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masnedøbroen.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 30/1222 1943.*

*Position.* c. 54° 59',8 N. 11° 53',7 E.

*Detaller.* I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri i Søomraadet indenfor en Afstand af 100 m fra *Masnedøbroen*.

Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel.

**118. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af Isen.**

*Position.* c. 54° 52' N. 11° 45' E.

*Detaller.* De to Duc d'Alber N. for *Guldborgbroen* er knækket af og i Drift med Isen S.-efter i Sejlrenden.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 4/378 1943.

**119. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.**

*Position.* c. 54° 52',3 N. 11° 45' E.

*Detaller.* Dybden ved *Guldborg Bro* paa *Lolland* er aftaget til 3,2 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/107 1943.

**120. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.**

*Position.* c. 54° 57',1 N. 11° 17',3 E.

*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Urne Fiskerihavn* og i Indsejlingsrenden til Havnen midlertidigt aftaget til 2,0 m.

Kort Nr. 160, 140 og 185. Danske Lods III, Side 205. Havnelods, Side 218.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/108 1943.

**121. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejlanvisning.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. Ny Fyrlinie etableret.

Paa *Agersø* er tændt nedennævnte 2 Ledefyr, der, holdt overet i Pejling 328°, leder gennem den E.-lige Del af *Omø Sund*.

a) Bagfyret: Det i Fyr-Fortegningen Nr. 708 a anførte *Agersø* Bagfyret paa 55° 11' 57" N. 11° 10' 49" E. paa *Agersø* SW.-Pynt. Fyret er midlertidigt forandret til at vise hvidt, fast, stærkt Lys, synligt i en Vinkel paa 4° paa hver Side af Pejling 330°, hvorefter Lysstyrken hurtigt aftager til begge Sider. Iøvrigt er Fyret uforandret.

b) Forfyret: 254,5 m 148° fra Bagfyret. Fyret viser grønt, fast, stærkt Lys i en Vinkel paa 4° paa hver Side af Fyrlijnen. Flammens Højde: 3 m. Lysevne: 13 Sm.

2. Ledefyrlinie midlertidigt forandret.

*Agersø* Ledefyrlinie er forandret som følger:

a) *Agersø* Bagfyret i samme Fyr som ovenfor nævnt under Punkt 1 a.

b) *Agersø* Forfyret, 226 m 152° fra Bagfyret, benævnes indtil videre *Agersø* W.-lige Forfyret og er midlertidigt forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys. Lysevne: 7 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.

3. Sejlads gennem *Omø Sund* bør indtil videre foregaa i den i Punkt 1 anførte nyoprettede Fyrlinie, dog bør man Nord for Grænselinien mellem rødt og grønt Lys i *Helleholm* Fyr benytte den gamle *Agersø* Fyrlinie (ændret som anført i Punkt 2) af Hensyn til Landgrunden ved *Agersø*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 7/460 1943.

**122. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.**

*Position.* c. 55° 12',7 N. 11° 12',2 E.

*Detaller.* Dybden i *Agersø Havn* er midlertidigt aftaget til c. 2,5 m.

Kort Nr. 143, 142, 140 og 160. Danske Lods III, Side 188. Havnelods, Side 37.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/110 1943.

**123. (T). Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.**

*Position.* c. 55° 29',6 N. 11° 10',6 E.

*Detaller.* Dybden i *Mullerup Havn* er aftaget til c. 3,4 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 18/832 1943.

**124. (T). Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyret ødelagt.**

*Position.* c. 55° 20',0 N. 11° 07',9 E.

*Detaller.* Ved Paasejling af *Korsør Havn* S.-lige Bølgebryders N.-Ende er det der anbragte Fyr blevet ødelagt og vil foreløbig ikke blive genopført.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/111 1943.



**125. (T). Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.***Position.* Korsør: c. 55° 20' N. 11° 08' E.*Detaller.* Dybden ud for Anlægspladsen for Tankskibe i Korsør Yderhavn er aftaget til 6,6 à 7 m. Oprensning til normal Dybde — 8 m — vil indtil videre ikke finde Sted.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 21/948 1943.**126. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.***Position.* Nyborg: c. 55° 18' N. 10° 48' E.*Detaller.* Dybden i Sejlrenden til Nyborg er midlertidigt aftaget fra 7,5 m til 7,0 m.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/501 1943.**127. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.***Position.* 55° 18' (22") N. 10° 47' (43") E.*Detaller.* Det er forbudt at ankre i Indløbet til Nyborg Havns Vesterhavn. Stedet er paa begge Sider af Havneindløbet afmærket med et Skilt, mærket *Kabel*.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1588 1943.**128. (T). Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.***Position.* c. 55° 08',2 N. 10° 47',4 E.*Detaller.* Dybden i Indsejlingen til Lundeberg Havn er nu 2,5 m.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/115 1943.**129. (T). Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.***Position.* c. 55° 10',3 N. 11° 09',9 E.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding kan der i Indløbet til Omø Havn midlertidigt kun regnes med en Dybde af 1,2 à 1,5 m.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/116 1943.**130. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1671 1943.*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af Klørdyb den 27. December 1943 fandtes Dybden Baakelinien at være 2,1 m.**131. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 54° 53',4 N. 10° 25',1 E.*Detaller.* Dybden i Ærøskøbing Havn er som følger:I *Store-Hannebassin*, E.-lige Del: c. 5 m.

I ————, W.-lige —: c. 3,7 m.

I *Søndre-Havn*: c. 4,3 m.

I Indløbet: c. 5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/118 1943.

**132. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.***Position.* 55° 05' (36") N. 10° 14' (08") E.*Detaller.* En sortmalet Spidstønde er udlagt i 5 m Vand c. 400 m W. for Indløbet til Faaborg Havn.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/119 1943.

**133. (T). Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.***Position.* c. 55° 37',5 N. 9° 51',8 E.*Detaller.* Trælle Næs Fyr er midlertidigt fjernet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/482 1943.

**134. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 55° 34',2 N. 10° 04',9 E.*Detaller.* Dybden i Indsejlingsrenden til Bogense Havn er for Tiden 4,0 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 42/1542 1943.

**135. Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.**

*Position.* 55° 29' (28") N. 9° 31' (35") E.

*Detaller.* Vraget af et middelalderligt Skib er fundet i *Kolding Fjord* c. 1630 m 96° fra Hovedet af *Kolding Havns Fiskeri- og Lystbaadehavns E.-Mole* og c. 280 m S. for *Kolding Ledefyrlinie*. Vraget er afmærket ved, at der over hver af dets Stævne er udlagt en Vager.

Da det er Nationalmuseets Hensigt, saa snart der atter indtræder normale Forhold, at forsøge paa at hæve Vraget, der er af stor kulturhistorisk Interesse, henstilles det til de søfarende ikke at komme den udlagte Afmærkning for nær og i Særdeleshed ikke at ankre eller fiske med Bundredskaber paa eller i Nærheden af Pladsen.

Kort Nr. 156, 151 og 150.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1533 1943.

**136. (T). Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.**

*Position.* c. 55° 21',7 N. 9° 36',2 E.

*Detaller.* I *Hejlsminde Havn* er der sandet saa stærkt til, at Tillægning til Bolværk ikke kan finde Sted.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/123 1943.

**137. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbudt Omraade.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i et Omraade inden for en Linie gennem nedenævnte Punkter:

a) 55° 01',5 N. 9° 28',2 E.

c) 55° 02',4 N. 9° 34',7 E.

b) 55° 01',1 N. 9° 29',7 E.

d) 55° 02',9 N. 9° 34',4 E.

Kort Nr. 151 og 152.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/1837 1943.

(N. f. S. Nr. 49/2730. Berlin 1943.)

**138. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding.**

*Position.* c. 54° 56',0 N. 10° 02',9 E.

*Detaller.* Vanddybden udenfor den uddybede Rende ved Indsejlingen til *Mommark Færgehavn* er aftaget stærkt paa Grund af Tilsanding, saaledes at Anløb af Havnen kun kan finde Sted, naar man holder sig i Ledefyrinien til Havnen. I Fyrinien er Dybden for Tiden c. 4,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 21/953 1943.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****139. Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.**

*Position.* *Hundested Havn*: c. 55° 57',9 N. 11° 51',0 E.

*Detaller.* Følgende bestemmes angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*:

1. Intet Brugsfartøj maa fra *Isefjorden* sejle ud i *Kattegat* uden forinden at være kontrolleret af Politiet.

2. a) Kontrollen udøves af en i *Hundested* oprettet Politivagt, saaledes at Fartøjer under 20 Register-Tons Brutto inden Udsejlingen skal anløbe *Hundested Havn*, og

b) Fartøjer over 20 Register-Tons Brutto kontrolleres af et udfor *Hundested Havn* liggende Kontrollfartøj, hvis Anvisninger skal følges.

I Tilfælde af flere Skibes samtidige Ankomst eller haardt Vejr kan Opankring for Afventning af Kontrol ske i Nærheden af den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste ved den S.-lige Ende af Renden over *Lynæs Sand*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/128 1943.

(Politimestrene i Frederikssund, Holbæk og Roskilde den 30/9 1940.)

**140. (P). Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.***Position.* c. 56° 06' N. 12° 09½' E.*Detaller.* Et mindre Skib, der i Taage grundstødte udfor *Raageleje*, har for at komme fri af Grunden udkastet c. 5 Tons Cement i c. 3 m Vanddybde paa ovennævnte Plads, tæt ved Kysten NNW. for *Raageleje*. Mindste Dybde over den af Cementen dannede Pulle formenes at være c. 1 m. Stedet, hvis Pladsbestemmelse paa Grund af Taagen er meget usikker, er afmærket med en hvidmalet Pilk, udlagt i c. 8 m Vand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1641 1943.

**141. (T). Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 55° 57',9 N. 11° 51' E.*Detaller.* Vanddybden ved W.-lige Mole i *Hundested* Havns Yderbassin er for Tiden kun 3,5 m. I den øvrige Del af Bassinet er Vanddybden som hidtil 4,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/129 1943.

**142. (T). Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.***Position.* c. 55° 57',7 N. 11° 49',5 E.*Detaller.* En sort Fortøjningsbøje, mærket *Søværnets Kystbevogtning*, er udlagt c. 1400 m W. t. S. for *Hundested* Havn.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/130 1943.

**143. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S. Nr. 48/1746 1943.**Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 27. December 1943 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.**144. (T). Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.***Position. Holbæk:* c. 55° 43',2 N. 11° 42',8 E.*Detaller.* Efter foretaget Oprensning er Dybden i *Holbæk Havn* Ledefyrlinie atter normal, 5,6 m.I *Trafikhavnens* E.-lige, W.-lige samt NW.-lige Del er Dybden aftaget indtil 4,5—4,6 m og kun udfor Havnebolværkets midterste c. 180 m Længde kan der regnes med en Dybde af 5,6 m.I Havnen er paa 5,5 m Kurven midlertidigt udlagt 3 Stager, 2 røde og 1 hvid. De 3 Varpetønder N. for *Trafikhavnen* ligger nu, regnet W.-fra, paa Dybder henholdsvis c. 4 m, 4,1 m og 4,4 m.

Kort Nr. 116.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 20/919 1943.

**145. (T). Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Imellem *Hasenøre* og *Sjællands Rev* er udlagt en Netspærring.

Al Trafik gennem Farvandsafsnittet henvises til en Gennemsejlingsaabning i Netspærringen. Gennemsejlingsaabningen er afmærket som følger:

1. Mod V e s t:

- a) En rødmalet Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 7<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3,5<sup>s</sup>, paa c. 56° 05',1 N. 11° 08',9 E.

- b) En rødmalet Tønde med Ballon paa c.  $56^{\circ} 05',0$  N.  $11^{\circ} 08',75$  E.
2. Mod Øst:
- a) En sortmalet Lystønde, der viser rødt To-Blink hver  $7^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $3,5^s$ , paa c.  $56^{\circ} 05',0$  N.  $11^{\circ} 09',2$  E.
- b) En sortmalet Spidstønde paa c.  $56^{\circ} 04',9$  N.  $11^{\circ} 09',2$  E.

Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 2 Sm fra ovennævnte Sømærker. Lodsning finder ikke Sted.

For Gennemsejling gives følgende Anvisning:

N. fra kommende Skibe anduver Gennemsejlingsaabningen paa Kurs retvisende  $200^{\circ}$  fra *Schultz's Grund* Fyrskib.

S. fra kommende Skibe anduver Gennemsejlingsaabningen paa Kurs retvisende  $20^{\circ}$  fra *Sejersø NW*. Lys- og Fløjetønde.

Ethvert Skib, som forsøger Gennemsejling af Netspærringen udenfor Gennemsejlingsaabningen, udsætter sig for umiddelbar Fare. Enhver given Anvisning vil være at følge, hvorfor Agtpaagivenhed vil være at udvise under al Sejlads i Nærheden af Spærringen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/133 1943.

**146. (T). Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr midlertidigt slukket.**

*Position.*  $55^{\circ} 49' (02'')$  N.  $10^{\circ} 38' (44'')$  E.

*Detaller.* Fyret, der viser grønt, fast Lys, paa *Ballen Havn N.-Moles Hoved* er midlertidigt slukket paa Grund af Molens Reparation.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 44/1607 1943.

**147. (T). Danmark. Kattegat S.-lige Del. Røsnæs Puller Fyr. Taagesignal og Radiofyr midlertidigt i Uorden.**

*Position.* c.  $55^{\circ} 45',0$  N.  $10^{\circ} 50',8$  E.

*Detaller.* Taagesignal og Radiofyret ved *Røsnæs Puller Fyr* er midlertidigt i Uorden.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1454 1943.

**148. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.**

*Position.* c.  $55^{\circ} 29',2$  N.  $10^{\circ} 36',1$  E.

*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Bregner Fiskerihavn* midlertidigt aftaget til c. 2,2 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 21/955 1943.

**149. (P). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro. Brohoved og Dækmole opføres.**

*Position.* c.  $55^{\circ} 49',3$  N.  $10^{\circ} 04'$  E.

*Detaller.* Ved Yderenden af *Hjarnø Bro* er for Tiden et Brohoved og en herfra i NW.-lig Retning gaaende, c. 25 m lang Dækmole under Udførelse.

Arbejdet forventes at være afsluttet Efteraaret 1943.

Kort Nr. 113, 114 og 103. Danske Lods II. Side 193. Havnelods, Side 96.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/1386 1943.

**150. (T). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Fyr indtil videre slukket.**

*Position.* c.  $55^{\circ} 49',6$  N.  $10^{\circ} 04',1$  E.

*Detaller.* *Hjarnø Ledefyr* er indtil videre slukket paa Grund af Reparation.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/1747 1943.

**151. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.***Position.* c. 55° 51',8 N. 10° 33',2 E.*Detaller.* Dybden ved *Sælvig Bro* er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til c. 2,5 m.

Kort Nr. 112. Danske Lods II, Side 175. Havnelods, Side 205.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/137 1943.

**152. Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 55° 56',3 N. 10° 33',3 E.*Detaller.* *Maarup W.-Havn* er tildels tilsandet, saaledes at der langs den yderste Mole kun er c. 1,2 m, medens der langs Midtermolen er en smal Rende med c. 3,1 m Vand. Indsejlingen til Havnen og E.-Havnen er ikke berørt af Tilsandingen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/138 1943.

**153. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.***Position.* c. 56° 10' N. 10° 13' E.*Detaller.* *Aarhus Ledefyr Bagfyr* og *Forfyr* er indtil videre i Uorden.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1625 1943.

**154. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.***Position.* 56° 10' 00" N. 10° 13' 25" E.*Detaller.* *Aarhus Radiofyr* er indtil videre ude af Virksomhed.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1719 1943.

**155. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber inden for en Afstand af 250 m fra begge Sider af nedennævnte Forbindelseslinier a—b og c—d.

1. a) 56° 09' 29" N. 10° 13' 49" E.

b) 56° 09' 31" N. 10° 13' 44" E.

2. c) 56° 09' 29" N. 10° 13' 49" E.

d) 56° 09' 29" N. 10° 13' 27" E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1720 1943.

(N. f. S. Nr. 46/2584. Berlin 1943.)

**156. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.***Position.* *Aarhus:* 56° 09' N. 10° 13',5 E.*Detaller.* Som Forarbejder til Bygning af en ny *Pier III Nord* for *Aarhus Havn* vil der blive foretaget Bygning af et Kystværn, som angivet paa medfølgende Kortskitse ved a-b-c-d.

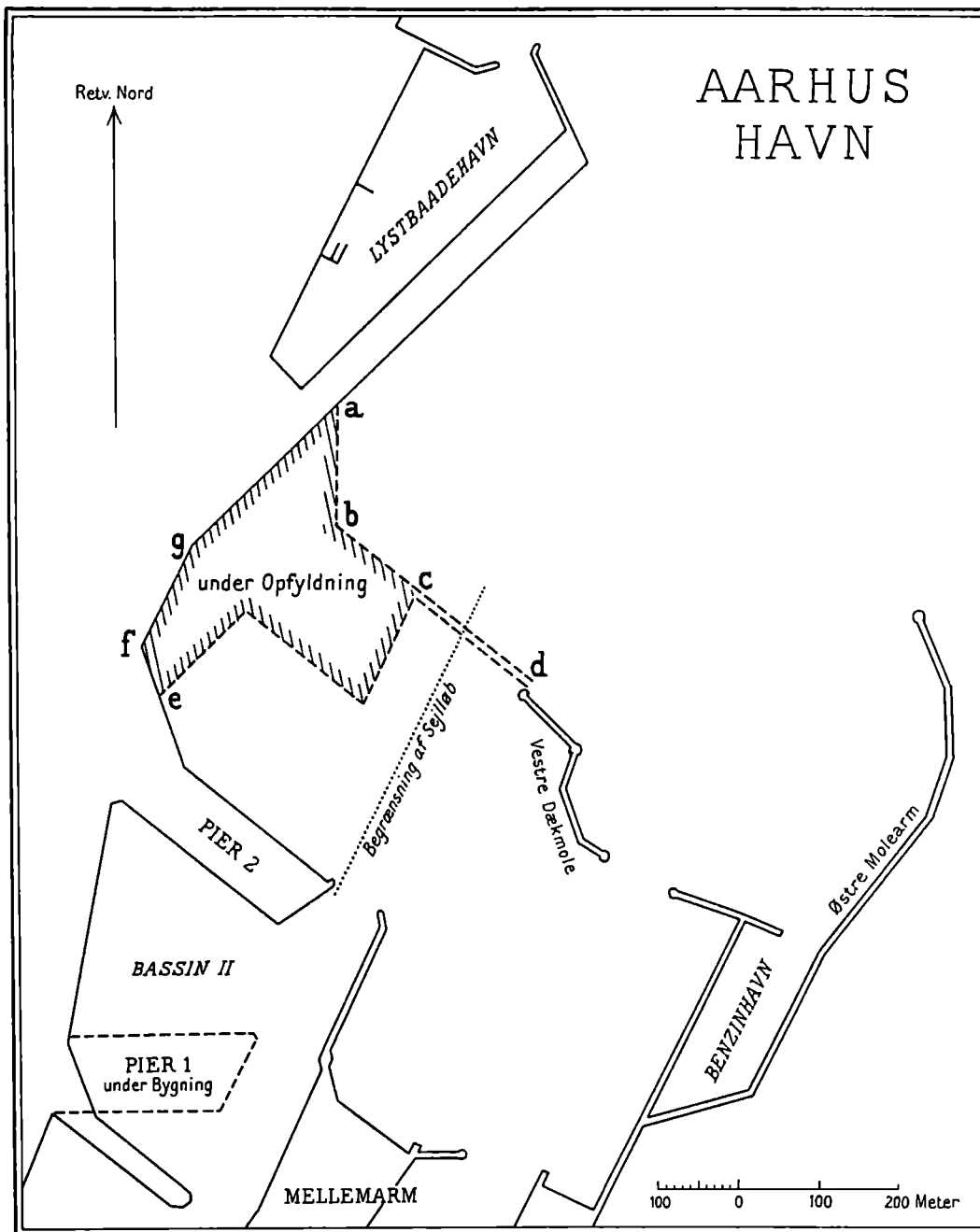
Bygningen af Kystværnet er paabegyndt for Strækningen a-b's Vedkommende, og dette vil foreløbigt blive ført ud til Begrænsningen af det gamle Sejlløb. Efter at Opfyldningen er naaet til Punkt c paa medfølgende Skitse, vil Opfyldningen Syd for Linien b-c samt af Arealet a-b-e-f-g-a blive paabegyndt.

Til Afmærkning for det efterhaanden opfyldte Areal, vil der i Opfyldningens NE.-lige Hjørne blive udlagt en grøn Spidstønde.

A d v a r s e l: Al Sejlads er forbudt mellem ovennævnte Tønde og den indenfor liggende Del af Kysten mellem *Lystbaadehavns* Kystværn og Yderenden af *Pier II*.

Kort Nr. 112 og 103. Danske Lods II, Side 183. Havnelods, Side 32, 33 og 34.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/139 1943.



**157. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Sejladsforskrift.**

*Position.* Aarhus: c. 56° 09',3 N. 10° 13',5 E.

*Detaller.* Som Forarbejder til Bygning af en ny *Pier III* i Aarhus Havn vil der fra den 28. September 1943 og i de derefter nærmeste følgende Dage, saafremt Vejret tillader det, blive foretaget Prøveboringer i Sejlløbet til *Bassin I* og *II*. Prøveboringerne vil blive foretaget fra en forankret Pram, der afmærkes som Uddybningsfartøj. Prammen vil kun være udlagt om Dagen. Senere hen paa Efteraaret vil der blive foretaget Prøveramninger samme Sted fra en forankret Flaade; under dette Arbejde, der ligeledes kun foregaar om Dagen, vil Flaaden være afmærket som Uddybningsfartøj. Den opankrede Pram eller Flaade skal passeres med langsom Fart og i mindst 30 m Afstand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1455 1943.

**158. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin III. Kran væltet og afmærket.**

*Position.* 56° 09' (02") N. 10° 13' (09") E.

*Detaller.* En 25 Tons Kran paa *Gasværksskajen* er væltet ud i *Bassin III* i Aarhus Havn.

Kranen er afmærket med en grøn Stage med 2 grønne Flag, udlagt ved Kranens NE.-lige Hjørne, samt med en grøn Stage med 1 grønt Flag, udlagt ved Kranens S.-lige Hjørne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 44/1612 1943.

**159. (T). Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.**

*Position.* c. 56° 24',7 N. 10° 55',9 E.

*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Indløbet til Grenaa Havn midlertidigt aftaget til 4,8 m i Løbets W.-lige Halvdel og 5,4 m i Løbets E.-lige Halvdel.

Kort Nr. 102. Danske Lods II, Side 139. Havnelods, Side 77 og 78.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/140 1943.

**160. (T). Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.**

*Position.* c. 56° 24',8 N. 10° 56',1 E.

*Detaller.* Ved Grenaa Radiofyr er Radiofrekvensen midlertidigt forandret til 370,4 kc/s (810 m).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 18/838 1943.

**161. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Boels Plade røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa c. 56° 37',0 N. 10° 29',6 E. er midlertidigt flyttet c. 1,5 Sm mod Øst og udlagt paa c. 56° 37',2 N. 10° 32',3 E.

Kort Nr. 104, 102 og 100.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1644 1943.

**162. Danmark. Kattegat. Anholt Knob. Reservefyrslib genudlagt.**

*Position.* 56° 45' (58") N. 11° 51' (51") E.

*Detaller.* Reservefyrslibet, der var udlagt i Stedet for *Anholt Knob* Fyrslib og senere inddraget for Is, er atter udlagt paa Fyrslibets Plads.

Reservefyrslibet, hvis Sider er mærket *Reserv*, har samme Udseende som det oprindelige Fyrslib. Tonehøjden for Taagesignalet er ændret fra 525 c/s til 400 c/s. Radiofyrets Tonefrekvens er ændret fra 1269 c/s til 475 c/s. Fyr, Taagesignal og Radiofyr er iøvrigt som i det oprindelige Fyrslib.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/141 1943.

**163. (T). Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.**

*Position.* c. 56° 48',2 N. 10° 16',7 E.

*Detaller.* Dybden i Øster-Hurup Fiskerihavn er aftaget til 3,3 m. Dybden i Indløbet til Havnen er 2,8 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/142 1943.

- 164. (T). Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.**  
*Position.* c. 57° 08',7 N. 10° 26' E.  
*Detaller.* Dybden i Indsejlingen til *Asaa Havn* er midlertidigt aftaget til 1,8 m paa Grund af Tilsanding.  
 Kort Nr. 104, 101 og 102. Danske Lods II, Side 126. Havnelods, Side 41.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/143 1943.
- 165. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.**  
*Position.* c. 57° 26',1 N. 10° 32',9 E.  
*Detaller.* Paa Grund af Tilsligning er største Dybde i *Frederikshavns Havn* samt i Indløbet dertil midlertidigt aftaget fra 8,0 m til c. 7,5 m.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/296 1943.
- 166. Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**  
*Position. Frederikshavn:* c. 57° 26',1 E. 10° 32',9 E.  
*Detaller.* Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankere, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber inden for en Afstand af 250 m fra Molehovederne ved Havneindløbet.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1721 1943.  
 (N. f. S. Nr. 46/2585. Berlin 1943.)
- 167. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.**  
*Position.* c. 57° 26',0 N. 10° 33',3 E.  
*Detaller.* *Frederikshavn* Forfyr paa Forhavns S.-Moles Hoved er midlertidigt forandret fra at vise rødt Lys med En-Formærkelser til at vise rødt, fast Lys.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/242 1943.
- 168. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.**  
*Position.* c. 57° 42',9 N. 10° 35',7 E.  
*Detaller.* De to Fyr paa *Skagens* Forhavns SW.-lige og NE.-lige Molehoveder, som viste henholdsvis rødt Et-Blink og grønt Et-Blink, er midlertidigt forandret til at vise henholdsvis rødt, fast Lys og grønt, fast Lys.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/243 1943.
- 169. Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.**  
*Position.* 57° 17' 37" N. 10° 46' 01" E.  
*Detaller.* Vraget af *Læsø NW.-Rev* Fyrbaakes Jernstativ, der var væltet af Isen, er nedsprængt til en mindste Dybde over Resterne af 4,1 m.  
 Mindste Dybde over Stenkastningen omkring Fyrets Fundament er 3,5 m. I Løbet af Sommeren 1944 vil Grunden her blive oprenset til 4,1 m Dybde.  
 Kort Nr. 101 og 100. Fyr-Fort. Nr. 215.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 40/1502 1943.
- 170. (T). Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.**  
*Position.* c. 57° 19',3 N. 11° 07',7 E.  
*Detaller.* Dybden i *Østerby Havn* er aftaget til 3,1 m.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/144 1943.
- 171. Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.**  
*Tidligere E. f. S. Nr. 1/145 og 23/1010 1943.*  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Langs den svenske Kyst i *Kattegat* og *Skagerrak* er der i svensk territorialt Farvand (inden for de yderste Skær, som ikke til Stadighed er overskyllet) udlagt Minespærringer mellem Breddeparallellerne 57° 15' N. og 58° 25' N.  
 Skibe paa mere end 75 Register Tons Brutto maa mellem *Tjörn* og *Koön* kun benytte Sejlløbet mellem *Norra Astol* paa c. 57° 55',4 N. 11° 35',3 E. og *Södra Astol*.  
 De søfarende advares imod, inden for det angivne Omraade at komme uden for de i Kortet angivne Lods-Sejlløb, saafremt der ikke, ifølge andre Bestemmelser, anvises et særligt Sejlløb.



Der etableres Minelodsning, eller anvises andet farbart Sejlløb, i Omraader, hvor Miner er udlagt.

Fartøjer, der er udlagt for at varsko angaaende Minefare, og Lodsartøjer, der har Minelodser om Bord, fører om Dagen et stort gul-rødt Flag og kan for at tiltrække sig Opmærksomheden affyre en Signalpistol. Om Natten fører Fartøjerne 2 røde Lanterner (synlige Horisonten rundt) og afgiver, naar Skibe nærmer sig, gentagne røde Blink.

(U. f. s. Nr. 9/453 og 23/1170. Stockholm 1943.)

**172. (T). Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.**

*Position.* c. 56° 52',9 N. 12° 28',6 E.

*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Indsejlingsrenden til *Falkenberg* fra Reden til Havnemolerne aftaget til 4,6 m. Der vil snarest blive foretaget Opmudring til normal Dybde, 5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/146 1943.

(U. f. s. Nr. 43/2002. Stockholm 1941.)

**173. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I *Göteborg* Skærgaard er det forbudt at ankre indenfor følgende Omraader:

1. I *Askimsfjorden* indenfor en Linie gennem *Vrångö utkik* c. 57° 34',3 N. 11° 46',9 E., *Fjordholmens* N.-Pynt, *Klövbådan*, *Skansen* N.-Pynt (S. for *N. Fläckholmen*), *Rörholmen* S.-Pynt, NE.-Spidsen af Pynten W. for *Kyviken*, NW.-Spidsen af samme Pynt, *Fjordholmsskærene* og *Nötholmen*.
2. Indenfor en Linie gennem *Donsö* smalleste Sted (c. 57° 36',2 N. 11° 48',5 E.), *Havgulleskär*, *St. Klokeskär*, *St. Kläholmen*, *Knotten*, *Byrknalten*, *Rödskärs* S.-Pynt, *L. Donsö*, *Vrångö* NE.-Pynt og *Donsö* W.-Pynt.
3. Indenfor en Linie gennem *Rivö* E.-Pynt paa c. 57° 39',6 N. 11° 48',4 E., *Gulldisken*, *Aspholmarna* N.-Pynt (W. for *Saltholmen*), *Jonsholmarna* N.-Pynt, *Lågernus* N.-ligste Del (NW. for *Skifteskär*), *Asperö* NE.-Pynt, *Asperö* N.-Pynt og *Rivö* E.-Pynt.
4. I *Kungsund* indenfor Linien gennem *Kungsö Rös* paa c. 57° 33',6 N. 11° 46',8 E., den inderste Del af Bugten W. for *Nötholmen*, Holmen ved *Kungsö* E.-Pynt og *Kungsö Rös*.
5. I *Måholmssundet* og *Rävsund* indenfor en Linie gennem *Pottans* W.-Pynt paa c. 57° 36',3 N. 11° 45',3 E., *Halsviks brygga*, *Måholmsskären* (NW. for *Klubbholmen*), *Måholmens* S.-Pynt, *Måholmens* W.-Pynt, *Rävholmens* W.-Pynt og *Pottans* W.-Pynt.
6. Farvandet mellem *Styrsö* og *Brännö* indenfor Linien gennem *Halsviks brygga* paa c. 57° 36',8 N. 11° 46',3 E., *Känsö Taarn*, *Brännö utkik*, *Vargö* E.-Pynt og *Tängen* (paa *Styrsö*).
7. Omraaderne omkring *Vinga Sand* indenfor en Linie gennem *Vinga* W.-Pynt, *Inholmarna* W.-Pynt, *Inholmarna* E.-Pynt, *St. Tannskärs* W.-Pynt (S. for *Fogdö*), *St. Kålskär* paa c. 57° 40',7 N. 11° 39',8 E. (N. for *Söö*), *Hönö* E.-Pynt, Skæringspunktet mellem Linien: *Hönö* E.-Pynt—*Buskärsbådan* og *Vinga* Ledefyrlinie, Skæringspunktet mellem Linien: *St. Varholms Fyr*—*Danmark lilla* W.-Pynt og *Vinga* Ledefyrlinie, *Danmark lilla* S.-Pynt, *Harstensbådan*, *Gallö* SE.-Pynt, *Känsö Fjärskär*, *Buskär Fyr*, *Koholmen* og *Vinga* NW.-Pynt.
8. I *Ålvborgsfjorden* i Indsejlingsløbet samt mellem Linien fra *Västerberget* over *Ullbåden* til *Nya Ålvsborgs* W.-Pynt og derfra mod N. til *Ardal* og Linien fra Pynten N. for *Käringsberget* til *Vikebåden* og derfra til Bugten E. for *Ardal*.
9. I *Källöfjord* indenfor en Linie gennem *Rörö* SE.-Pynt paa c. 57° 46',4 N. 11° 37',8 E., *Hyppelns* højeste Punkt, *Jefva*, *Källö Varde*, *Björkö huvud* (paa *Björkö* E.-Side), *Hälsö* E.-lige Pynt, *Burö flack*, *Lindholmens* E.-Pynt, *Lindholmens* NW.-Pynt og *Rörö* SW.-Pynt.
10. I N.-lige *Björköfjord* mellem Linien: *Enholmens* S.-Pynt paa c. 57° 46',0 N. 11° 41',9 E.—*Thoreholmens* S.-Pynt og Linien: Bugten S. for *Björkö huvud*—den inderste Del af *N. Hästeviken*.
11. I S.-lige *Björköfjord* og *Kalvsund* med omgivende Farvande, dels mellem Linien: *Öckerö Kirke*—*Fjärholmens* S.-Pynt—*Fjärholmens* N.-Pynt—*Tummen* og Linien: *Björnhuvuds* N.-Pynt (paa *Öckerö* E.-Side)—*Kalvö* N.-Pynt—*L. Varholmens* N.-Pynt og dels indenfor en Linie gennem *S. Hästevikens* inderste Del, det SE.-ligste

Skær af *Mävholmsskären*, *St. Mävholmens W.-Pynt*, det W.-ligste af *Hålskären* og *Pynten SW. for Hjulvik*.

Ovenstaaende Bestemmelser medfører ingen Ændringer i de gældende Ankringsforbud til Beskyttelse af Kabler, ej heller berører de de særlige Ankringsforbud, som er eller vil blive fremsat som Følge af Krig eller Krigsfare.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/147 1943.

(U. f. s. Nr. 6/352. Stockholm 1941.)

**174. Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

*Position.* *Nyckelbojen*: c. 57° 41',3 N. 11° 53',1 E.

*Detaller.* Ankring og Fiskeri er indtil videre forbudt indenfor et Omraade, der ligger ved *Nya Varvet*, og som begrænses mod Øst af Kystlinien S. for *Nyckelbojen*, mod Vest af Fyrlinien „*Carnegieska bruket övre Fyr* overet med *Carnegieska bruket nedre Fyr*“ samt af en Linie i N.—S.-lig Retning gennem *Nyckelbojen*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/148 1943.

(U. f. s. Nr. 42/2060. Stockholm 1941.)

**175. Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1044 1943.

*Position.* *Aalborg*: c. 57° 03' N. 9° 56' E.

*Detaller.* I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri indenfor et Omraade strækkende sig fra 300 m W. for Jernbanebroen til 100 m E. for *Limfjordsbroen* mellem *Aalborg* og *Nørre-Sundby*.

Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel.

(Justitsministeriets Bekendtgørelse den 4. Juni 1943.)

**176. (T). Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Tilsanding. Afmærkning inddraget.**

*Position.* c. 56° 59' N. 9° 38' E.

*Detaller.* Da Sejlløbet fra *Draget* til *Nibe* Havn er tilsandet i en saadan Grad, at Havnen er saa godt som lukket for Sejlads, vil Løbets Afmærkning, der er inddraget, ikke blive genudlagt, før Oprensning har fundet Sted.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/149 1943.

**177. Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.**

*Position.* c. 56° 59',9 N. 9° 17',8 E.

*Detaller.* I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri i Søomraadet indenfor en Afstand af 300 m fra *Aggersundbroen*.

Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel og straffes iøvrigt med Bøde, Hæfte eller Fængsel i indtil 2 Aar.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 15/731 1943.

(Justitsministeriets Bekendtgørelse den 7. April 1943.)

**178. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.**

*Position.* c. 56° 59',9 N. 9° 17',8 E.

*Detaller.* Af de 8 Duc d'Alber W. for *Aggersundbroens* Gennemsejling er alle 4 ved Løbets N.-Side samt de 2 midterste ved Løbets S.-Side blevet fjernet af Isen Vinteren 1942—43. Duc d'Alberne vil ikke blive genopført foreløbig.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/873 1943.

**179. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen. W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.**

*Position.* c. 56° 59',8 N. 9° 17',4 E.

*Detaller.* Dybden i de W.-ligste 250 m (den udgravede Del) af Svajebassinets W. for *Aggersundbroen* er midlertidigt aftaget fra 4,1 m til 3 m i den W.-ligste og til indtil 3,6 m i den yderste Del af Udgravningen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 16/753 1943.

**180. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 35/1360 og 51/1846 1943.*

*Position. Aggersundbroen: c. 56° 59',9 N. 9° 17',8 E.*

*Detaller. Under Hensyn til, at Vanddybden i den udgravede Del af Svajebassinet W. for Aggersundbroen er aftaget, er de 4 rødnaledede Stager, der var udlagt paa N.-Siden af Svajebassinet henholdsvis c. 300, 500, 700 og 900 m fra Broen, midlertidigt inddraget, og der er midlertidigt udlagt 1 rød Stage paa 4 m Kurven paa hver af Pladserne: 56° 59' 45" N. 9° 17' 26" E., og 56° 59' 35" N. 9° 17' 18" E., henholdsvis c. 550 og 1075 m fra Broen.*

**181. (T). Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.**

*Position. c. 56° 34',2 N. 9° 03',4 E.*

*Detaller. Dybden i Skive Havn er aftaget til 4,1 m.*

*Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/153 1943.*

**182. (T). Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.**

*Position. c. 56° 47',2 N. 8° 52',8 E.*

*Detaller. Dybden ved Ørodde Bro er aftaget paa Grund af Tilsanding.*

*Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/154 1943.*

**183. (T). Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.**

*Position. c. 56° 52',9 N. 8° 38',0 E.*

*Detaller. Dybden ved Vilsund Anlægsbro er aftaget til 2,8 m.*

*Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/157 1943.*

**184. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.**

*Position. c. 56° 29',5 N. 8° 36',0 E.*

*Detaller. Hovedet af mellemste Bassins Læmole i Holstebro-Struer Havn er under Reparation, hvorfor det henstilles til de Skibe, der anløber det mellemste og det W.-lige Bassin, at holde tæt til Indløbets W.-lige Molehoved.*

*Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/159 1943.*

**185. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.**

*Position. c. 56° 29',5 N. 8° 36',0 E.*

*Detaller. 1. Dybden i E.-lige Havnebassin i Holstebro-Struer Havn er udfor den midterste Del af den S.-lige Kaj midlertidigt aftaget til c. 3,5 m. Der vil saa snart som muligt blive rensset op til 4,4 m Dybde.*

*2. Døt i „Havnelodsen“ viste projekterede Nordre-Dækværk, N. for E.-lige Havnebassin, er færdigtbygget.*

*Kort Nr. 104. Havnelods, Side 99.*

*Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/273 1943.*

**186. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.**

*Position. c. 56° 35' N. 8° 34' E.*

*Detaller. I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri i Søomraadet indenfor en Afstand af 300 m fra Oddesundbroen.*

*Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel og straffes iøvrigt med Bøde, Hæfte eller Fængsel i indtil 2 Aar.*

*Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/160 1943.*

*(Justitsministeriets Bekendtgørelse den 13. Oktober 1942.)*

**187. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.**

*Position.* c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.

*Detaller.* Ud for Indløbet til Tyborøn Havn er Vanddybden overalt aftaget til mindre end 3,8 m. Nord for Havneindløbet findes Puller med c. 3,1 m Vanddybde, Syd for Havneindløbet findes Puller med c. 3,5 m Vanddybde.

Oprensning vil ikke blive foretaget foreløbigt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/1869 1943.

**188. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.**

*Position.* Tyborøn Kanal Forfyr c. 56° 43',2 N. 8° 14',2 E.

*Detaller.* Fyret er væltet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 6/451 1943.

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

*Tidligere E. f. S. Nr. 50/1806 1943.*

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa Havrevlen: 5,8 m, i Svaneholm Fyrlinie: 6,0 m, i Sælhundeholm Lob: 3,5 m, i Gaaseholm Lob: 2,5 m, i Svaneholm Lob: 1,4 m og i Kobbø Lob 2,3 m. Der er saaledes for Tiden ind til Tyborøn Havn 5,8 m over Havrevlen og 6,0 m i Svaneholm Fyrlinie og 3,5 m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a) 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 4,0 m.
- b) 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 4,0 m.
- c) 56° 42' (36") N. 8° 13' (30") E. — 2,0 m.
- d) 56° 42' (55") N. 8° 12' (50") E. — 4,0 m.

Kort Nr. 104.

**190. (T). Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.**

*Position.* 57° 44' (25") N. 10° 38' (18") E.

*Detaller.* Vindsemaforen ved Skagen Signalstation er midlertidigt ude af Virksomhed.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 29/1187 1943.

**191. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.**

*Position.* c. 57° 35',6 N. 9° 57',7 E.

*Detaller.* Dybden i den E.-lige Del af Indsejlingen til Hirtshals Havn er aftaget, saaledes at den nærmest det E.-lige Molehoved er 6,6 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/1134 1943.

**192. Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidig udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.**

*Position.* 58° 58',16 N. 11° 06',72 E.

*Detaller.* En rødmalet Fyrskib med taarnlignende Fyrmast og Fokkemast med Gaffel samt paa begge Sider af Skroget mærket *Lots* med hvidt er udlagt paa ovennævnte Plads som Lodsstation. Lodser faas herfra til Lodsning S.-over og de S.-fra kommende Skibe skal aflevere deres Lodser her.

At Lods findes om Bord betegnes om Dagen ved Lodsflag paa Fortoppen, om Natten ved 2 hvide Lanterner lodret for hinanden under Gaffelen, den ene c. 1 m under den anden. At ingen Lods findes om Bord betegnes om Natten ved kun een hvid Lanterne under Gaffelen.

Under Taage afgives 4 Slag paa Klokken mindst hver 2<sup>m</sup> samt altid til Besvarelse af Lydsignaler fra andet Skib.

Lodserne sættes over til og afhentes fra Skibene med et ved Fyrskibet stationeret Fartøj. Som Regel følger Søkontrollens Udøvere med samme Fartøj.

I Forbindelse hermed advares de søfarende mod at benytte ulovlig Lodshjælp.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/165 1943.

(U. f. s. Nr. 35/1823. Stockholm 1940.)

**193. Norge. Oslofjord. Drøbak—Enge. Sejladsbestemmelser.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det tilraades de Søfarende nøje at følge nedenstaaende Forskrifter for Sejlads mellem Punkterne:

- a) c. 59° 39',8 N. 10° 37',45 E. og
- b) c. 59° 40',65 N. 10° 37',25 E.

1. Der skal styres Kurs 351°,5 (eller 171°,5).
2. Der skal holdes særligt godt Udkig, og ovennævnte Kurs skal nøje holdes, saaledes at man undgaar at oversejle de i Farvandet udlagte Hindringer.
3. Man maa ikke overhale eller passere andet Skib. Syd fra kommende Skibe skal Syd for Strækningen vente, til Nord fra kommende Skibe har passeret Strækningen.
4. Maksimumsfart: 7 Knob.

Strækningen vil snarest blive nærmere afmærket.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/1137 1943.

(N. f. S. Nr. 23/1284. Berlin 1943.)

**194. Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregabet. Forbud mod Ankring.***Position.* 58° 04' 18" N. 7° 57' 57" E.*Detaller.* Det er forbudt at ankre i Nærheden af ovennævnte Plads.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/166 1943.

(N. f. s. Nr. 30/2015. Berlin 1940.)

(Se Tillæg.)

---

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**195. (S). Sverige. Nyköping Indsejling. Fyr slukket for Vinteren. Lystønde inddraget.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Nedennævnte Fyr ved Indsejlingen til *Nyköping* er slukket for Vinterperioden: *Östra Linudden* c. 58° 43' N. 17° 08' E. *Sjösa. Västra Linudden.* *Intaget övre* og *nedre. Herrhagen övre* og *nedre. Nyköping* c. 58° 45' N. 17° 01' E.

2. *Örsbaken* Lystønde paa c. 58° 43' N. 17° 08' E. er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 54/2624. Stockholm 1943.)

**196. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvall Indsejling. Lystønde inddraget for Vinteren.***Position.* c. 61° 42' N. 17° 15' E.*Detaller.* *Hansåkersgrundet* Lystønde er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 54/2623. Stockholm 1943.)

**197. (S). Sverige. Bottniska Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.***Position.* a) c. 63° 31' N. 20° 45' E.

b) c. 63° 33' N. 20° 51' E.

*Detaller.* Lystønderne a) *Gerdasgrund* og b) *Sörgadden* er inddraget for Vinterperioden.  
(U. f. s. Nr. 54/2620. Stockholm 1943.)**198. (S). Sverige. Bottniska Bugt. Norströmsgrund Fyrskib inddraget for Vinteren.***Position.* c. 65° 08' N. 22° 20' E.*Detaller.* *Norströmsgrund* Fyrskib er inddraget for Vinterperioden.  
(U. f. s. Nr. 54/2619. Stockholm 1943.)**199. (S). Sverige. Bottniska Bugt. Rödkallen. Lodstjeneste indstillet for Vinteren.***Position.* c. 65° 19',0 N. 22° 22',0 E.*Detaller.* Lodstjenesten ved *Rödkallen* er indstillet for Vinterperioden.  
(U. f. s. Nr. 54/2618. Stockholm 1943.)**200. (S). Sverige. Bottniska Bugt. Boden Radiostation lukket for Skibstrafik for Vinteren.***Position.* 65° 50' 40" N. 21° 38' 50" E.*Detaller.* *Boden* Kystradiostation holdes indtil videre lukket for regelmæssig Trafik med Skib.*Anm.* Stationen vil i særlige Tilfælde og efter Anmodning derom pr. Telefon: *Boden* 2410 eller 2338 kunne aabnes for kortere eller længere Tid.

(U. f. s. Nr. 54/2677. Stockholm 1943.)

**201. (S). Sverige. Bottniska Bugt. Kyst-, Led- og Havnefyr slukket for Vinteren.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:*Liljeudd* c. 65° 25' N. 22° 14' E. *Germandöhallan*. *Germandö*. *Rödkallens hamn*.*Rödkallen*. *Siknäs övre* og *nedre*. *Karlsborg* c. 65° 48' N. 23° 18' E.*Anm.* *Rödkallen* Radiofyr paa c. 65° 19' N. 22° 22' E. er indtil videre i Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 54/2617. Stockholm 1943.)**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****202. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Sømærke flyttet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 48/1757 1943.*Position.* 55° 36' (05") N. 12° 30' (41") E.*Detaller.* *Skelsands Kors* hvide Stage med 1 Tværtræ er flyttet c. 175 m mod Syd og udlagt paa ovennævnte Plads, c. 100 m 270° fra den i E. f. S. Nr. 48/1757 1943 nævnte Pulle.

Kort Nr. 133 og 132. Søm.-Fort., Side 59, Nr. 4.

**203. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets Havn. Havnearbejder afsluttet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/116 1944.*Position.* c. 54° 59',7 N. 11° 53',7 E.*Detaller.* Havnearbejderne i *Masnedøværkets* Havn er afsluttet. Bolværket er blevet forlænget 120 m mod Vest.

Kort Nr. 161. Danske Lods III, Side 226. Havnelods, Side 146.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****204. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr E. Oplysning om Vrag Plads.***Tidligere E. f. S.* Nr. 52/1866 1943.*Position.* 56° 31' 52" N. 10° 53' 41" E., c. 2,1 Sm 86° fra *Gerrild* Fyr.*Detaller.* Pladsen for det i E. f. S. Nr. 52/1866 1943 nævnte Vrag, der er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 40 m NE. for Vraget, er som ovenfor anført.

Kort Nr. 102 og 100.

## Ekstra-Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 205. Sverige. Kalmarsund. Midlertidigt udlagt Lystønde inddraget.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1582 1943.

*Position.* 56° 44',25 N. 16° 29',62 E.

*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads midlertidigt udlagte rødmaalede Lystønde, der viste rødt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, er inddraget.

(U. f. s. Nr. 55/2682. Stockholm 1943.)

#### 206. Sverige. Havstenssund—Grebbe stad. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* Den 9. og 10. Januar 1944, hver Dag Kl. 1000—1700.

*Positioner.* a) Skydepladsen c. 58° 43',8 N. 11° 10',5 E.

b) *Lilla Torgrimmen* c. 58° 45',3 N. 11° 06',3 E.

c) *Stora Bredan* c. 58° 47',3 N. 11° 00',9 E.

d) *Vidgrunden* c. 58° 42',9 N. 11° 09',0 E.

*Detaller.* Skarpskydning vil blive foretaget fra Bugten N. for *Stora Huvudet*, 3,25 Sm NW. for *Grebbe stad Kirke*.

Fareomraadet begrænses af Linierne:

1. Skydepladsen a) — *Lilla Torgrimmen* b) — *Stora Bredan* c).

2. Skydepladsen — *Vidgrunden* d) i Retning 247°.

3. Meridianen 11° 00',2 E.

Skydningen afbrydes under Skibes Passage af Omraadet. Det henstilles til de søfarende ikke uden Nødvendighed at opholde sig inden for Fareomraadet.

(U. f. s. Nr. 55/2721. Stockholm 1943.)

#### 207. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

*Positioner.* a) c. 63° 15' N. 19° 38' E.

b) c. 63° 32' N. 20° 48' E.

*Detaller.* Lystønderne a) *Långrogrunden* og b) *Nordvalen* er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 55/2680. Stockholm 1943.)

#### 208. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskib inddraget for Vinteren.

*Position.* c. 63° 34' N. 20° 57' E.

*Detaller.* *Östra Kvarken* Fyrskib er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 55/2679. Stockholm 1943.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 209. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NW. Vrag rapporteret.

*Position.* c. 56° 51',5 N. 11° 17',8 E., c. 11 Sm 320° fra *Anholt Havn Fyr*.

#### 210. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønde midlertidigt ikke paa Plads.

*Position.* 56° 41' (04") N. 8° 14' (25") E.

*Detaller.* *Sælhundeholm Løb Nr. 1* Lystønde er midlertidigt ikke paa Plads.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 23. December 1943.

Nr. 51.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral tognos paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tognos Kvarteralsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarteral med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterals Begyndelse. Kvarteralsabonnenter kan inden Aarots Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) — Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) — Sæsonefterretning (seasonal) og (T) — Midlertidig (temporary) Efterretning.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet Nyt Kort. Nr. 116 A. Roskilde Fjord, Frederikssund—Roskilde. Maalestok 1 : 25 000. Kortet indholder Speckalkort over *Frederikssund* og *Roskilde* Havne i Maalestok 1 : 4 000. Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt. Annulleret er: Kort Nr. 116 A. *Roskilde Fjord, Frederikssund—Roskilde*. Udgave 1942.

## I. Østersøen.

### 1823. Danmark. Møn SE. Vrag afmærket.

(N. f. S. Nr. 49/2696. Berlin 1943.)

Et Vrag paa c.  $54^{\circ} 50',0$  N.  $12^{\circ} 45',0$  E. er afmærket med en Vraglystønde, der er forsynet med W.-Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med En-Formærkelser hver  $4^s$ . (Kort Nr. 187 og 188.)

### 1824. Sverige. Kalmarsund. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 53/2610. Stockholm 1943.)

Ved *Skansgrundet* Fyr paa c.  $56^{\circ} 39'$  N.  $16^{\circ} 23'$  E. er Grænsen mellem den røde og grønne Lysvinkel i Pejling  $214^{\circ}$  flyttet til Pejling  $215^{\circ}$ , og Grænsen mellem grøn og rød Lysvinkel i Pejling  $218^{\circ}$  er flyttet til Pejling  $217^{\circ}$ .

### 1825. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmaløbet. Forbud mod Ankring.

(U. f. s. Nr. 53/2573. Stockholm 1943.)

Det er Handelsskibe forbudt at ankre inden for et Omraade, der begrænses af følgende Linier:

*Tyfö* Fyr—*Tyfö* N.-Pynt—*Släppe* S.-Pynt—*Idö* SW.-Pynt (*Stångskaten*)—*Skabbholmen* N.-Pynt—Meridianen gennem *Skabbholmen* N.-Pynt til *Österhamns* N.-Kyst—*Tyfö* S.-Pynt—*Tyfö* Fyr.

*Tyfö* Fyr: c.  $59^{\circ} 47'$  N.  $19^{\circ} 08'$  E.



1826. (S). Sverige. Bottniska Bugt. Gävlebukten. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 53/2572. Stockholm 1943.)  
Lystønderne *Elofs grund* paa c. 60° 46' N. 17° 23' E. og *Lövgrunds rabbar* paa c. 60° 50' N. 17° 36' E. er inddraget for Vinterperioden.
1827. (S). Sverige. Bottniska Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 53/2571. Stockholm 1943.)  
Lystønderne *Ellagrundet* paa c. 63° 51' N. 20° 52' E. og *Rata Storgrund* paa c. 64° 00' N. 21° 09' E. er inddraget for Vinterperioden.
1828. Finland. Bottniska Bugt. Kemi Havneomraade. Veitsiluoto Sejlløb. Nye Ledebaaker opført.  
(U. f. s. Nr. 34/654. Helsingfors 1943.)  
Følgende nye Ledebaaker er opført:  
1. *Ropposenkari* Forbaake paa 65° 38' 10" N. 24° 38' 01" E. Hvid Firkant paa rød, konisk Betonvarde. Højde over Havfladen: 6,0 m.  
2. *Koroistennokka* Bagbaake paa 65° 40' 11" N. 24° 36' 13" E. Hvid Trekant med opadvendt Spids og med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 12,5 m. Baakerne 2 og 1 er overet i Pejling 340°.  
3. *Vasarakallio* Forbaake paa 65° 37' 46" N. 24° 36' 50" E. Hvid Trekant med opadvendt Spids og med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 6,0 m.  
4. *Ajoskrunni norra* Bagbaake paa 65° 38' 08" N. 24° 35' 48" E. Hvid Trekant med nedadvendt Spids og med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 10,0 m. Baakerne 4 og 3 er overet i Pejling 311°.  
5. *Murhaniemenkallio* Forbaake paa 65° 39' 35" N. 24° 35' 40" E. Hvid Trekant med opadvendt Spids og med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 7,0 m.  
6. *Murhaniemi* Bagbaake paa 65° 39' 56" N. 24° 35' 10" E. Hvid Trekant med nedadvendt Spids og med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 10,0 m. Baakerne 6 og 5 er overet i Pejling 336°.
1829. Letland. Windau Anduvning. Vrag afmærket.  
(N. f. S. Nr. 49/2698. Berlin 1943.)  
Et Vrag, der er sunket paa c. 57° 24',1 N. 21° 28',2 E., er afmærket med en rød Kugletønde.
1830. (S). Tyskland. Østersøkysten. Vinterafmærkning.  
(N. f. S. Nr. 49/2727. Berlin 1943.)  
Omskiftning af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.
1831. Tyskland. Greifswalder Bodden. Ruden W. Kabeltønder udlagt.  
(N. f. S. Nr. 50/2786. Berlin 1943.)  
En sort Kugletønde, mærket *K* med hvidt, er udlagt paa hver af Pladserne:  
a) c. 54° 12',4 N. 13° 44',4 E.  
b) c. 54° 12',4 N. 13° 45',3 E.  
(Kort Nr. 201.)
1832. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Sømærker undertiden forsynet med Lanterner.  
(N. f. S. Nr. 49/2695. Berlin 1943.)  
Nogle af nedennævnte 7 Sømærker er undertiden forsynet med hvide Lanterner. Lysene er uden Betydning for Skibsfarten.
- |    |       |                   |                                  |
|----|-------|-------------------|----------------------------------|
| a) | Tønde | <i>S</i>          | paa c. 54° 22',1 N. 13° 06',5 E. |
| b) | —     | <i>41</i>         | — c. 54° 22',2 N. 13° 07',0 E.   |
| c) | —     | <i>Trendel W.</i> | — c. 54° 20',5 N. 13° 05',7 E.   |
| d) | —     | <i>T</i>          | — c. 54° 20',5 N. 13° 06',6 E.   |
| e) | —     | <i>42</i>         | — c. 54° 20',5 N. 13° 06',8 E.   |
| f) | —     | <i>U</i>          | — c. 54° 19',7 N. 13° 06',6 E.   |
| g) | —     | <i>43</i>         | — c. 54° 20',0 N. 13° 06',8 E.   |
- (Se Tillæg.)

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

1833. (T). Danmark. Sundet. Dragør Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

Taagesignalet med Nautofon ved *Dragør* Havn paa c.  $55^{\circ} 35',7$  N.  $12^{\circ} 41',1$  E. er i de nærmeste c. 10 Dage ude af Virksomhed paa Grund af Reparation.

1834. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Kendeligt Punkt fjernet.

*Herfølge Mølle* paa  $55^{\circ} 24'$  ( $56''$ ) N.  $12^{\circ} 09'$  ( $33''$ ) E. eksisterer ikke mere.

(Kort Nr. 130, 187, 188 og 125. Danske Lods III, Sido 56 og 307.)

1835. (S). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.

*Vengeancegrund* Lys- og Fløjtetønde paa c.  $55^{\circ} 12',5$  N.  $11^{\circ} 05',6$  E. er for Vinterperioden ombyttet med en rød Spirtønde.

1836. (S). Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Lystønder ombyttet med Vintersømærker.

Lystønderne *Smørstakken* paa c.  $55^{\circ} 08',2$  N.  $10^{\circ} 53',5$  E. og *Lohals Hage* paa c.  $55^{\circ} 08',6$  N.  $10^{\circ} 54',2$  E. er for Vinterperioden ombyttet med henholdsvis en rød Stage og en hvid Stage.

1837. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbudt Omraade.

(N. f. S. Nr. 49/2730. Berlin 1943.)

Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i et Omraade inden for en Linie gennem nedenævnte Punkter:

a)  $55^{\circ} 01',5$  N.  $9^{\circ} 28',2$  E.      c)  $55^{\circ} 02',1$  N.  $9^{\circ} 34',7$  E.

b)  $55^{\circ} 01',1$  N.  $9^{\circ} 29',7$  E.      d)  $55^{\circ} 02',9$  N.  $9^{\circ} 34',4$  E.

(Kort Nr. 151 og 152.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1838. (S). Danmark. Kattegat. Grønnelevle N. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.

Den midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde *Grønne Revle N.* paa c.  $56^{\circ} 01',1$  N.  $11^{\circ} 48',2$  E. er for Vinterperioden ombyttet med en rød Spirtønde.

1839. (S). Danmark. Kattegat S.-lige Del. Falske Bolsaks Lys- og Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

*Falske Bolsaks* Lys- og Klokketønde paa c.  $55^{\circ} 43',2$  N.  $10^{\circ} 43',5$  E. er for Vinterperioden ombyttet med en rød Spirtønde.

1840. (S). Danmark. Kattegat. Moselgrund Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.

*Moselgrund* Lys- og Fløjtetønde paa c.  $56^{\circ} 03',1$  N.  $10^{\circ} 51',1$  E. er for Vinterperioden ombyttet med en rød Spirtønde.

1841. **Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N.  $\frac{1}{2}$  E. Vrag fjernet.**  
 Det i E. f. S. Nr. 50/1820 1943 nævnte Vrag paa c.  $56^{\circ} 40',_5$  N.  $10^{\circ} 52'$  E., c. 9 Sm  $7^{\circ}$  fra *Gerrild Fyr*, er fjernet.  
 (E. f. S. Nr. 50/1820 1943.)
1842. **Danmark. Kattegat. Anholt Havn S. t. W. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**  
 Den i E. f. S. Nr. 43/1567 1943 nævnte Undervandshindring paa c.  $56^{\circ} 33',_5$  N.  $11^{\circ} 26'$  E., c. 10 Sm  $195^{\circ}$  fra *Anholt Havn*, har forgæves været eftersøgt.  
 (E. f. S. Nr. 43/1567 1943.)
1843. **(S). Danmark. Kattegat. Anholt SW. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.**  
*Anholt SW*. Lys- og Fløjtetønde paa c.  $56^{\circ} 38',_7$  N.  $11^{\circ} 26',_2$  E. er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Spirtønde.
1844. **Danmark. Kattegat. Hirsholm Fyr N. t. W. Skibsfartshindring rapporteret.**  
 En Skibsfartshindring rapporteres paa c.  $57^{\circ} 29',_9$  N.  $10^{\circ} 37',_5$  E., c. 1300 m N. t. W. for *Hirsholm Fyr*.
1845. **Sverige. Kattegat. Halmstad Indsejling. Fyrbelysning og Afmærkning forandret.**  
 (U. f. s. Nr. 53/2579. Stockholm 1943.)  
 Efter at Løbet mellem *Halmstad Red* og Havn i en Bredde af 90 m er uddybet til 8 m Dybde ved Middelvandstand, er der foretaget nedennævnte Ændringer ved Fyrbelysning og Afmærkning.
- I. Følgende nye Ledefyr er tændt:
1. *Halmstad gröna nedre Fyr* paa  $56^{\circ} 39',_{65}$  N.  $12^{\circ} 51',_{22}$  E.
  2. *Halmstad gröna övre* — —  $56^{\circ} 39',_{74}$  N.  $12^{\circ} 51',_{35}$  E.
  3. *Halmstad röda nedre* — —  $56^{\circ} 39',_{68}$  N.  $12^{\circ} 51',_{17}$  E.
  4. *Halmstad röda övre* — —  $56^{\circ} 39',_{76}$  N.  $12^{\circ} 51',_{28}$  N.
- Fyrene viser synkroniseret Lys med En-Formørkelser, Nr. 1 og 2 viser grønt Lys, Nr. 3 og 4 rødt Lys. Flammens Højde er for Forfyrenes Vedkommende 7 m, for Bagfyrenes 12 m. Hvide Fyrpæle med hvide Trekanter, paa Nr. 1 og 3 med opadvendt, paa Nr. 2 og 4 med nedadvendt Spids.
- Fyrene Nr. 1 og 2 overet afmærker Sejlrendens SE.-lige Side, Fyrene Nr. 3 og 4 overet afmærker Rendens NW.-lige Side.
- II. Fyrene *Halmstad*, *Halmstad östra* og *Halmstad västra* benævnes herefter henholdsvis *Halmstad yttre*, *Halmstads hamn östra* og *Halmstads hamn västra*.
- III. Følgende nye Sømærker er udlagt:
- a) Ved Rendens NW.-lige Side:  
 En Stage uden Topbetegnelse paa hver af Pladserne:
1.  $56^{\circ} 38',_{68}$  N.  $12^{\circ} 49',_{70}$  E.
  2.  $56^{\circ} 38',_{92}$  N.  $12^{\circ} 50',_{00}$  E.
  3.  $56^{\circ} 39',_{14}$  N.  $12^{\circ} 50',_{40}$  E.
- b) Ved Rendens SE.-lige Side:  
 En Stage med Kost paa  $56^{\circ} 38',_{62}$  N.  $12^{\circ} 49',_{85}$  E.
- Samtlige Sømærker er forsynet med Reflektorer, der om Natten tilbagekaster Lys fra passerende Skibe.  
 (Kort Nr. 102 og 100.)
1846. **(T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Oplysning om Sømærkers Plads.**  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 35/1360 1943 meddeles, at Pladserne for de deri nævnte 2 røde Stager, der midlertidigt er udlagt paa 4 m Kurven ved N.-Siden af Svajebassinets W. for *Aggersundbroen* er henholdsvis  $56^{\circ} 59' 45''$  N.  $9^{\circ} 17' 26''$  E. og  $56^{\circ} 59' 35''$  N.  $9^{\circ} 17' 18''$  E.  
 (E. f. S. Nr. 35/1360 1943.)

1847. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal indtil videre ude af Virksomhed.  
Taagesignalet med Nautofon ved *Hirtshals* Havn paa c.  $57^{\circ} 35',_8$  N.  $9^{\circ} 57',_8$  E. er paa Grund af Reparation indtil videre ude af Virksomhed.
1848. (S). Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Hvaler. Løperen. Lystønder midlertidigt inddraget.  
(E. f. S. Nr. 23/656. Oslo 1943.)  
Nedennævnte Lystønder er paa Grund af Is midlertidigt ombyttet med Stager:  
1. *Kvernskjærgrunnen* Lystønde paa c.  $59^{\circ} 02',_3$  N.  $10^{\circ} 58',_0$  E.  
2. *Lubbergrunnen* — — c.  $59^{\circ} 04'$  N.  $10^{\circ} 58',_3$  E.  
3. *Vestre Fugleskjærgrunn* — — c.  $59^{\circ} 06',_7$  N.  $10^{\circ} 58',_5$  E.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1849. Norge. Hordaland. Hjeltefjorden. Lille Uksen. Nyt Fyr tændt.  
(E. f. S. Nr. 23/659. Oslo 1943.)  
Et nyt Fyr, *Lille Uksen* Fyr, er tændt paa  $60^{\circ} 32' 10''$  N.  $4^{\circ} 57' 55''$  E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 5,5 Sm.
1850. Tyskland. Elben. Osteriff Bagfyr slukket.  
(Meddelelse fra Det Kgl. Danske Generalkonsulat i Hamburg, 9. December 1943.)  
*Osteriff* Bagfyr paa c.  $53^{\circ} 51'$  N.  $9^{\circ} 01'$  E. er slukket.

---

## Tillæg.

### 1. Østersøen.

1851. Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indsejling. Dybde atter normal.  
Dybden i Indsejlingen til *Hesnæs* Havn paa c.  $54^{\circ} 49',_1$  N.  $12^{\circ} 08',_5$  E. er efter foretaget Oprensning atter normal, 3,1 m.  
(E. f. S. Nr. 21/932 1943. *Dansko Lods* III, Side 267. *Havnelods*, Side 93.)
1852. Danmark. Bornholm. Hammerhavnen Indsejling. Dybde atter normal.  
Dybden i Indløbet til *Hammerhavnen* paa c.  $55^{\circ} 16',_7$  N.  $14^{\circ} 45',_7$  E. er efter foretaget Oprensning atter normal, 4,0 m.  
(E. f. S. Nr. 47/1726 1943.)

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

**1853. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bredegrund SSE. Vrag bortfjernes.  
Oplysning om Afmærkning.**

Det i E. f. S. Nr. 48/1759 1943 nævnte Vrag paa c.  $55^{\circ} 00',_3$  N.  $11^{\circ} 47',_6$  E. er ved at blive bjærget, Den ved Vraget udlagte Vragvager er forsvundet. Vraglystønden, der viser grønt To-Blink hver  $10^s$ , er flyttet og ligger nu c. 500 m E. for Vraget.  
(E. f. S. Nr. 48/1759 1943.)

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 30. December 1943.

Nr. 52.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar egentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarteralsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarteral med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterals Begyndelse. Kvarteralsabonnenter kan inden Aarets Udgang eller Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1854. (S). Danmark. Grønsund E. Tolkedyb Lys- og Fløjtetonde inddraget for Vinteren.

Tolkedyb Lys- og Fløjtetonde paa c.  $54^{\circ} 50',_6$  N.  $12^{\circ} 14',_1$  E. er inddraget for Vinterperioden.

1855. Finland. Finske Bugt. Stor Pellinge—Skvättan. Nye Sømærker udlagt.  
(U. f. s. Nr. 35/667. Helsingfors 1943.)

1. En hvid Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa  $60^{\circ} 11' 40''$  N.  $25^{\circ} 48' 37''$  E.

2. En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa  $60^{\circ} 11' 43''$  N.  $25^{\circ} 48' 46''$  E.

1856. (T). Finland. Finske Bugt. Pellinge. Skvättan. Ledebaake ødelagt. Midlertidig Ledebaake opført.

(U. f. s. Nr. 35/665. Helsingfors 1943.)

*Olkholms nedre* Baake paa  $60^{\circ} 12' 48''$  N.  $25^{\circ} 58' 42''$  E. er ødelagt af Storm. En midlertidig Ledebaake, der bestaar af en rød Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med opadvendt Spids, er opført paa Pladsen.

1857. Finland. Finske Bugt. Pernå Bugt. Nye Ledebaaker.

(U. f. s. Nr. 35/664. Helsingfors 1943.)

Følgende nye Ledebaaker er opført:

1. *Hirsalö nedre* Baake paa  $60^{\circ} 24' 57''$  N.  $26^{\circ} 03' 42''$  E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 9,0 m.

2. *Hirsalö övre* Baake paa  $60^{\circ} 24' 56''$  N.  $26^{\circ} 03' 46''$  E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 4 m.

Baakerne 2 og 1 er overet i Pejling  $114^{\circ}$ .

3. *Påsalö nedre* Baake paa  $60^{\circ} 23' 53''$  N.  $26^{\circ} 04' 31''$  E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 3 m.

4. *Påsalö övre* Baake paa  $60^{\circ} 23' 04''$  N.  $26^{\circ} 05' 22''$  E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 6,8 m.  
Baakerne 4 og 3 er overet i Pejling  $152^{\circ}$ .
5. *Ensamhäll* Forbaake paa  $60^{\circ} 24' 53''$  N.  $26^{\circ} 02' 42''$  E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 3,5 m.
6. *Sjögård* Bagbaake paa  $60^{\circ} 24' 59''$  N.  $26^{\circ} 02' 18''$  E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 6,2 m.  
Baakerne 6 og 5 er overet i Pejling  $299^{\circ}$ .
7. *Björkholmens sten* Forbaake paa  $60^{\circ} 24' 24''$  N.  $26^{\circ} 03' 51''$  E. Hvid Trekant med opadvendt Spids, malet paa en enligstaaende, stor Sten. Højde over Havfladen 2,9 m.
8. *Ångslandet* Bagbaake paa  $60^{\circ} 24' 38''$  N.  $26^{\circ} 02' 10''$  E. [Hvid Firkant med en rød Diamant i Midten. Højde over Havfladen: 6 m.  
Baakerne 8 og 7 er overet i Pejling  $285^{\circ}$ .

1858. Finland. Finske Bugt. Kotka Indsejling. Kukouri Fyr. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 35/666. Helsingfors 1943.)  
Ruinerne paa *Santakari* skjuler Lysvinklen, der lyser mod Nord, saaledes at Fyret ikke ses, naar Øjehøjden er lille. Fyrets E.-lige Grænse er i saa Fald Pejling  $177^{\circ},5$ . Ved store Øjehøjder ses Lysvinklen helt.  
*Kukouri* Fyr:  $60^{\circ} 26' 08''$  N.  $26^{\circ} 58' 26''$  E.

1859. Tyskland. Memel. Signal.

(N. f. S. Nr. 47/2614. Berlin 1943.)  
Naar Sejlrenden i *Seegat* paa c.  $55^{\circ} 44'$  N.  $21^{\circ} 06'$  E. ikke er overensstemmende med den i Søkortene angivne Indsejlingslinie, bliver et rødt Flag hejst over Fyrtaarnets Kuppel.

1860. Tyskland. Königsberger Seekanal. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 48/2660. Berlin 1943.)  
Skibe med mere end 3 m Dybgaaende skal i *Königsberger Seekanal* mellem Fyrene 1 og 2 gaa med mindst mulig Fart og saavidt muligt passere Strækningen med stoppet Maskine. Slæbning af Ankre og Trosser over Grunden samt alt Fiskeri er paa dette Sted forbudt.  
Fyr 1: c.  $54^{\circ} 38'$  N.  $19^{\circ} 55'$  E.

1861. Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade.

(N. f. S. Nr. 47/2615. Berlin 1943.)  
Et fast Skydeomraade N. for *Kolberg* begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:  
a)  $54^{\circ} 22',5$  N.  $15^{\circ} 37',0$  E.      c)  $54^{\circ} 22',5$  N.  $15^{\circ} 31',75$  E.  
b)  $54^{\circ} 19',5$  N.  $15^{\circ} 37',0$  E.      d)  $54^{\circ} 19',5$  N.  $15^{\circ} 31',75$  E.

1862. Tyskland. Lübeck Bugt. Stein Riff. Losseplads afmærket. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 47/2616. Berlin 1943.)  
En graamalet Tønde med N.-Topbctegnelse og mærket *Baggerschütt* er udlagt paa c.  $54^{\circ} 00',63$  N.  $10^{\circ} 53',1$  E. Man advares imod at komme SW. for Linien mellem den udlagte Tønde og Tønden *Brodten-O*.  
E. f. S. Nr. 24/981 1941 udgaar.

(Se Tillæg.)

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

1863. (S). Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.

*Vejro* Lys- og Fløjtetønde paa c.  $55^{\circ} 04',2$  N.  $11^{\circ} 18',4$  E. er for Vinterperioden ombyttet med en rød Spirtønde.

1864. (S). Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Middelgrund S. Lystønde ombyttet med Vintersømærke.  
*Middelgrund S. Lystønde* paa c.  $54^{\circ} 51',_0$  N.  $9^{\circ} 50',_7$  E. er for Vinterperioden ombyttet med en rød Stage.

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1865. Danmark. Kattegat. Raageleje W. Oplysning om Vrag Plads.  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 46/1692 1943 meddeles, at Pladsen for det deri nævnte Vrag, som er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 25 m NE. for Vraget, og af hvilket en Mast rager 4 m op over Vandet, er c.  $56^{\circ} 06',_2$  N.  $12^{\circ} 06',_8$  E. (E. f. S. Nr. 46/1692 1943.)
1866. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr E. Vrag afmærket.  
 Et Vrag, af hvilket to Master rager henholdsvis 7 og 5 m op over Vandet, og som er sunket paa  $56^{\circ} 31' (48'')$  N.  $10^{\circ} 53' (31'')$  E., c. 2 Sm  $88^{\circ}$  fra *Gerrild Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt i  $7,5$  m Vand 40 m NE. for Vraget. Vraget er identisk med det i E. f. S. Nr. 49/1794 1943 nævnte Vrag. (E. f. S. Nr. 49/1794 1943.)
1867. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. Vrag forgæves eftersøgt.  
 Ved fornyet Eftersøgning for nærmere Undersøgelse af det i E. f. S. Nr. 50/1821 1943 nævnte Vrag af en tremastet Motorskonnert, er hverken dette eller den udlagte Afmærkning, en Vager med 1 sort Flag, genfundet paa den rapporterede Plads c.  $56^{\circ} 42' N. 10^{\circ} 49',_5$  E., c. 10 Sm  $358^{\circ}$  fra *Gerrild Fyr*. (E. f. S. Nr. 50/1821 1943.)
1868. Danmark. Kattegat. Læsø Rende. Søndre-Rønner Flak SW. Oplysning om Vrag.  
 Vraget, der var sunket i c. 10 m Vand paa c.  $57^{\circ} 10',_5$  N.  $10^{\circ} 47',_0$  E., c.  $1,5$  Sm  $170^{\circ}$  fra *Læsø W.* hvide Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost, og som ragede c. 3 m op over Vandet, er nu splittet, og Vragets Maskine er fjernet. Vraget maa anses for ufarligt for Sejladsen. (E. f. S. Nr. 45/1546 1942.)
1869. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 E. f. S. Nr. 43/1568 1943 udgaar og erstattes med:  
 Ud for Indløbet til *Tyborøn Havn* paa c.  $56^{\circ} 42',_3$  N.  $8^{\circ} 13',_6$  E. er Vanddybden overalt aftaget til mindre end  $3,8$  m. Nord for Havneindløbet findes Puller med c.  $3,1$  m Vanddybde, Syd for Havneindløbet findes Puller med c.  $3,5$  m Vanddybde. Oprensning vil ikke blive foretaget foreløbigt. (E. f. S. Nr. 43/1568 1943.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1870. Holland. IJsselmeer. Urk WNW. Vrag.  
 (N. f. S. Nr. 51/2811. Berlin 1943.)  
 Et Vrag er sunket paa  $52^{\circ} 40' 45''$  N.  $5^{\circ} 30' 10''$  E. Flagspillet rager op over Vandet. Over Vragets Skrog er  $0,8$  m Vand.



## Tillæg.

## I. Østersøen.

1871. Danmark. Bøgestrom N. Vrag rapporteret.  
Et Vrag, der rager op over Vandet, rapporteres at være sunket i c. 2 m Vand paa c.  $55^{\circ} 08' N.$   $12^{\circ} 13\frac{1}{2}' E.$ , c. 1 Sm N. for *Sandhage Fyr*.
1872. Sverige. Karlskrona E.-lige Skærgaard. Sømærke flyttet.  
(U. f. s. Nr. 54/2628. Stockholm 1943.)  
Stagen med Kost paa  $56^{\circ} 05',_{35} N.$   $15^{\circ} 48',_{28} E.$  i *Torhamnsleden* er flyttet til c.  $56^{\circ} 05',_{3} N.$   $15^{\circ} 48',_{4} E.$  og staar nu SW. for en nyligt fundet Grund med 2,5 m Vand ved Middelvandstand.
1873. Sverige. Kalmarsund. Sejllobet uddybet.  
(U. f. s. Nr. 54/2627. Stockholm 1943.)  
Sejllobet gennem *Kalmarsund* er nu uddybet til 8,0 m Dybde. Det henstilles til større Skibe under Passage om Natten af den N.-lige Del af *Kalmarsund* at benytte Lods, indtil *Fyrene Slottsbredans* og *Sillåsens* Lysvinkler i Løbet af Aaret 1944 er blevet tændt.
1874. Sverige. Gotland W.-Kyst. Skansudde Fyr atter slukket.  
(U. f. s. Nr. 54/2674. Stockholm 1943.)  
*Skansudde Fyr* paa c.  $57^{\circ} 27' N.$   $18^{\circ} 08' E.$  er atter slukket.  
(E. f. S. Nr. 38/1420 1943.)
1875. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Afmagnetiseringsstation.  
(U. f. s. Nr. 54/2622. Stockholm 1943.)  
En Station for Afmagnetisering af Skibe er oprettet paa c.  $59^{\circ} 20',_{1} N.$   $18^{\circ} 10',_{9} E.$  Anlægget er ved hver Ende afmærket med 2 røde Lanterner, hejst lodret for hinanden.
1876. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvallsbukten. Granön Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 54/2621. Stockholm 1943.)  
*Granön Fyr* paa c.  $62^{\circ} 26' N.$   $17^{\circ} 32' E.$ , ved den ydre Del af Indsejlingen til *Klingerfjärden*, er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 41/1529 1943.)

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

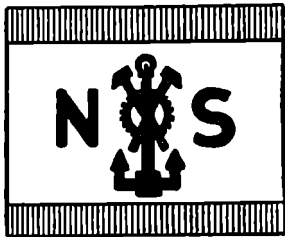
1877. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bredegrund SSE. Vrag fjernet.  
Det i E. f. S. Nr. 51/1853 1943 nævnte Vrag paa c.  $55^{\circ} 00',_{3} N.$   $11^{\circ} 47',_{6} E.$  er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 51/1853 1943. Kort Nr. 161 og 160.)
1878. (S). Danmark. Lille-Bælt. Østerhage Lystønde ombyttet med Vintersømærke.  
*Østerhage Lystønde* paa c.  $54^{\circ} 53',_{6} N.$   $9^{\circ} 47',_{3} E.$  er for Vinterperioden ombyttet med en rød Stage.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1879. (T). Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Vraglystønde i Uorden.  
Vraglystønden ved Vraget paa  $56^{\circ} 54' 09'' N.$   $10^{\circ} 30' 17'' E.$ , c. 4 Sm  $142^{\circ}$  fra *Hals Barre Fyr*, viser midlertidigt hvidt To-Blink i Stedet for grønt To-Blink.  
Vraglystønden vil snarest atter blive bragt i Orden.  
(E. f. S. Nr. 38/1323 1942.)
1880. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Horten Red. Vrag afmærket.  
(N. f. S. Nr. 51/2842. Berlin 1943.)  
Et Vrag, der er sunket i 15 m Vand paa  $59^{\circ} 23' 55'' N.$   $10^{\circ} 31' 06'' E.$ , og af hvilket to Master rager op over Vandet, er afmærket med en grøn Spirtønde samt med en grøn Lanterne, anbragt paa en af Vragets Master.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

CARLSBERG GRAPE-TONIC

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Dresøher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

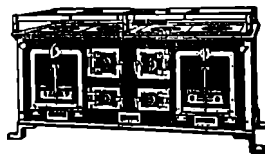


Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN 8.



Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

### ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

### A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE

KOLDING

BEFRAGTNING — KLARERING — EKSPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

FAABORG

### P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

MARIAGER

### P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FREDERICIA

### JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code

RANDERS

### CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

### CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

### E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262  
Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.  
»Hude,  
Svendborg

KALUNDBORG

### JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

### A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 2

FREDAG 7. JANUAR 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Det mest bemærkelsesværdige, der har fundet Sted paa de oversøiske Fragtmarkeder siden vor sidste Ugeberetning, er den Reduktion, Amerikanerne har gennemført i visse af de af dem kontrollerede Trades. Hvad Grunden hertil er, er det vanskeligt at blive klog paa, da ikke alene Krigstillægget er reduceret, hvilket kunde skyldes den mindre Krigsrisiko, men ogsaa Grundraten er sat ned. Den sidstnævnte Ændring kunde tyde paa, at de Allieredes Tonnageresourcer var bleven større, saaledes at rigeligere Tonnageudbud retfærdiggjorde en saadan Foranstaltning, men da Reduktionen i hvert Fald foreløbig kun har fundet Sted i ganske enkelte Trades, maa Grunden til Ændringerne antagelig skyldes andre Hensyn.

Om de enkelte Markeder foreligger der følgende Rapporter: Amerikanerne har reduceret Fragten for Sukker fra Cuba til Stalerne, saaledes at Grundraten nu er \$5.05 pr. Ton Basis Santiago/USNH. plus 29 pCt. Krigstillæg. For Salpeter fra Chile til U.S. Atlantic er Fragten \$8.75 plus 32 pCt. Krigstillæg. I begge disse Trades har Tonnagetildelingen siden vor sidste Beretning været temmelig stor. Ogsaa i Malmfarten fra Botwood til Northern Range har der fundet en Reduktion af Raterne Sted, og Raten er nu \$4.68 plus 71 pCt. ikke Syd for New York og plus 88 pCt. for New York/Cape Hatteras Range. I de øvrige amerikansk kontrollerede Trades er Rate-niveauet uforandret. Der rapporteres livlig Befragtningsvirksomhed i de forskellige Malmtrades. Saaledes er et betydeligt Antal Skibe sluttede for Malm fra Forindien til Northern Range til \$15 plus 40 pCt., og Malmfarten fra Brazilien til Northern Range har ligeledes faaet tildelt et Antal Skibe til den uforandrede Rate af \$17.50 incl. Krigstillægget. Kulfarten fra Hampton Roads viser stigende Aktivitet til Bunkerstationerne i Vestindien, hvorimod Eksporten til Sydamerika endnu ikke rigtig er kommen i Gang.

De engelske Markeder har været temmelig rolige. Der er sluttet Kul fra Wales til Azorerne til den uforandrede Rate af 70/-, og til Port Said er betalt 90/-. For Kul fra Østkysten til syditalienske Havne betales uforandret mellem 64/- og 68/- afhængig af Lossehavn. Endvidere rapporteres fra London Afslutningen af en Ladning Fosfat fra Casablanca til Cape Town til 59/6d., Option Durban Losning til 62/6d. Salt fra Port Said til Calcutta har betalt 53/- og fra Aden til Calcutta er gentaget 35 Rupees.

I de frie Trades er det stadig River Plate, der er den største Aftager af Tonnage. Korn fra Buenos Aires til Lissabon noteres uforandret i \$60, og for Korn fra River Plate til Santos er gentaget 21 Guldpesos. Der er endvidere mange Stykgodsladninger i Markedet til forskellige Destinationer. Saaledes noteres Buenos Aires/Cape Town-Durban range uforandret i \$100, selv om der, saa vidt man kan forstaa, vil blive gjort et Forsøg paa at faa denne Rate reduceret. Stykgods Buenos Aires/Ecuador indikerer \$50, og til Columbia/Venezuela ligger Raten omkring \$70. Bahia Blanca/Chile indikerer \$25 for Hvede i Sække, medens Raten for samme Varer til Callao nu ligger paa omkring \$40.

I vore hjemlige Markeder er Forholdene rolige.

Der er kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne. Trælastmarkedet viser kun ringe Interesse for Tonnage, og Salpeterbefragtningerne fra Norge til Danmark er helt gaaet i Staa. I Malmfarten fra Sverige til Tyskland koncentrerer Interessen sig nu om Afskibningerne fra de mellemsvenske Havne, men Efterspørgslen efter Tonnage er ret begrænset. Tysk Kystfart viser ringere Aktivitet.

### OMKOMNE SKANDINAVISKE SØFOLK

Ved en meget smuk Gudstjeneste i Lutherkirken 1. Nytaarsdag udtalte Sømandspræsten, Pastor *Frederik Vilh. Eilschou-Holm*, at der i Løbet af 1943 var omkommet 160 Mennesker som Følge af Krigsforlis. Heraf var de 109 Søfolk, 50 Fiskere og een Kvinde.

I Stockholm har der i Storkyrkan været afholdt en Mindegudstjeneste for de Søfolk, som har sat Livet til under Krigen. Det oplystes i Prædikenen, at 212 svenske Søfolk var faldet som Ofre for Krigen i det forløbne Aar. Af disse var de 169 Mand fra Handelsflaaden og 43 fra Marinen. Siden Krigen Begyndelse har ialt 1340 svenske Søfolk mistet Livet.

Sidste Foraar startedes en Indsamling med det Formaal at rejse et Mindesmærke et Sted paa Østkysten over de svenske Sømænd, der har mistet Livet under denne Krig. Indsamlingen afsluttedes med dette Aars Udgang og har efter en foreløbig Bedømmelse indbragt ca. 250,000 Kr.

Der er nu udskrevet en Konkurrence om dette Monument.

### DE SIDSTE DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Der er ved Aarets Begyndelse indløbet en lang Række Dødsbudskaber fra Havet. Saaledes er der gennem D. D. P. A. kommet Meddelelse om, at Kaptajn *Niclas Johannes Joensen*, der ved Krigen Udbrud var Fører af Motorskibet *Esso Copenhagen* er omkommet ved Krigsforlis. Kaptajn Joensen var Søn af Kongs- og Odelsbonde D. J. Joensen paa Sumbø paa Færøerne. Som ung sejlede han med Sejlskibene, men kom fem Aar efter at være taget til Søs over i Damperne. I 1924 tog han Styrmands- og Skibsførereksamen fra Fanø. Derefter sejlede han som Styrmand i Dampskibsselskabet »Myren«, indtil han i 1930 blev Skibsfører i D. D. P. A. Han efterlader sig Hustru og to Børn, der er bosiddende i Nyborg.

Endvidere har Chauffør Hansen, Ingolfgangsgade 43 i Nyborg, faaet Meddelelse om, at hans Søn, Matros *Poul Hansen*, er omkommet ved Krigsforlis.

Til Familien i Strib er der kommet Meddelelse om, at 1. Styrmand *Harald Poulsen*, der sejlede i oversøisk Fart med Det danske Petroleums-Aktieselskabs Tankbaade, er omkommet ved Krigsforlis. Styrmand Poulsen efterlader sig Hustru og to Børn, der for nylig flyttede til København.

Fra Aarhus oplyses det, at der fra Udenrigsministeriet er kommet Oplysning om, at den 34-aarige 1. Maskinmester *Børge Østrup* er krigsforlist. Østrup var født i Aarhus, hvor han blev udlært paa Centralværkstedet. Han efterlader sig sin Hustru.

Gennem det danske Gesandtskab i Lissabon har Udenrigsministeriet faaet Meddelelse om, at to Sømænd, der begge var hjemmehørende i Svendborg, er omkommet ved Krigsforlis. Det drejer sig om den 28-aarige Maskinmester *Kaj Philip Rasmussen*. Han har

i flere Aar sejlet mellem Sydamerika og Østen, og hans Familie har intet hørt fra ham i de sidste to Aar. Han efterlader sig sin Hustru og to smaa Børn.

Den anden Svendborggenser, der er krigsforlist, er den 23-aarige Matros *Georg Nielsen*, der i 1939 tog ud at sejle som Dræksdreng. I de sidste Par Aar har han været forhyret som Matros. Det var hans Mening, saa snart Krigen var forbi, at rejse hjem for at læse til Styrmandseksamen.

Den 21-aarige Sømmand *Walter Petersen*, Søn af afdøde fhv. Hotelejer *Andreas Petersen*, Hellevej i Sønderjylland, er ifølge Meddelelse til Familien omkommet ved en Ulykke ud for Amerikas Østkyst. Hans Lig blev indbragt til en Havn i Nova Scotia og begravet der. *Walter Petersen* fik sin første Sømandsuddannelse paa *Georg Stage* og var sidst hjemme kort før den 9. April 1940, da han mønstrede ud med et af Rederiet C. K. Hansens Skibe.

Aldersrentenyder *J. Andreas Holm*, Fiskerbakken 9, Rønne, har gennem Udenrigsministeriet modtaget telegrafisk Meddelelse om, at hans Søn, den 34-aarige Matros *Henry Knud Holm* er omkommet ved Krigsforlis under Sejlads med fremmede Tankbaade. *Henry Knud Holm* har i en Aarrække sejlet med Ø. K.s Skibe og var sidst i Rønne i 1935. Sidst sejlede han med Tankbaad mellem Island og Amerika.

Ydermere er der kommet Meddelelse om, at følgende er omkommet ved Krigsforlis: Den 28-aarige Telegrafist *Knud Møller*, der var ugift og havde sit Hjem i Esbjerg, Elektriker *Axel Carlsen*, der blev 50 Aar, var ugift og hjemmehørende i Lyngby, Sømændene *Richardt Larsen*, 18 Aar, Hvide Sande, *Wilmar Andersen*, 29 Aar og ugift, Esbjerg, og *Svend Schiøtt*, 40 Aar og ugift, Samsøgade 5, København, samt Tømrer *Thorkild Petersen*, 51 Aar og ugift, Italiensvej 4, København, samt Smørerne *Jens Peter Hansen*, 38 Aar, Cumberlandsgade 8, København, og *Karlo Valente*, 29 Aar og gift, Helenevej 12, Odense.

#### DE DANSKE HAVNES REGNSKABER

Statistisk Departement har udarbejdet en foreløbig Oversigt over Havnenes Regnskab i de senere Aar. For Købstadhavnens Vedkommende omfatter Oversigten Regnskabsaarene 1941—42 og 1942—43, meddens Oplysningerne for Københavns Vedkommende dækker Kalenderaarene 1941 og 1942.

De samlede Driftsindtægter er for Københavns Havn steget fra 4,0 Mill. Kr. i 1941 til 4,3 Mill. Kr. i 1942, idet særlig Lejeindtægterne og Renteindtægterne er forøget, medens Indtægterne ved Bro- og Havnepenge er gaaet ned fra 1,9 Mill. Kr. til 1,8 Mill. Kr. Driftsindtægterne udgjorde for Købstadhavnene henholdsvis 11,0 og 13,1 Mill. Kr. i de to Regnskabsaar, idet Indtægterne ved Bro- og Havnepenge er steget fra 6,7 Mill. Kr. til 8,2 Mill. Kr., medens Lejeindtægterne er gaaet op fra 3,5 til 3,8 Mill. Kr. Andre Indtægter fra 0,5 til 0,7 Mill. Kr., hvorimod Renteindtægterne er faldet fra 0,4 til 0,3 Mill. Kr.

For Københavns Havn er de samlede Driftsudgifter gaaet op fra 4,8 Mill. Kr. i 1941 til 5,0 Mill. Kr. i 1942, idet Renter af Gæld og Vedligeholdelsesudgifterne er steget, medens Administrationsudgifterne er gaaet ned. Driftsunderskudet er herved forblevet omtrent uforandret 0,7 Mill. Kr. Driftsudgifterne er for Købstadhavnene steget fra 12,9 Mill. Kr. til 13,1 Mill. Kr., idet alene Vedligeholdelsesudgifterne er omtrent uforandret, hvorimod de øvrige Udgifter er faldet. Driftsunderskudet er herved faldet fra 1,902,000 Kr. til 18,000 Kr.

Man vil af Status se, at Værdien af Københavns Havns Havneanlæg er opført med 76 Mill. Kr., hvortil kommer 19 Mill. Kr. i andre Kapitaler. De tilsvarende Tal for Købstadhavnene udgjorde henholdsvis 140 og 16 Mill. Kr. Københavns Havns faste Laan,

der er forøget med et Obligationslaan paa 12 Mill. Kr., beløb sig til 35 Mill. Kr. samt 2,1 Mill. Kr. som Skyld til diverse Kreditorer; til Pensionsfonden er ialt henlagt 2,7 Mill. Kr. og til Reservefonden m. v. 18,1 Mill. Kr., saaledes at der fremkommer et Statusoverskud paa 37 Mill. Kr. De faste Laan udgjorde for Købstadhavnene ialt 51 Mill. Kr., Skyld til diverse Kreditorer 10,2 Mill. Kr. samt 1,4 Mill. Kr. til forskellige Fonds, hvorved det samlede Statusoverskud beløber sig til 94 Mill. Kr.

I efterfølgende Oversigt er der givet en Opstilling af Indtægterne ved Bro- og Havnepenge for samtlige Havne i Aarene 1940/41—1942/43.

	1940-41	1941-42	1942-43
	1000 Kr.	1000 Kr.	1000 Kr.
Københavns Havn . . . . .	1,909	1,923	1,841
Københavns Frihavns A/S ..	137	128	127
Købstadhavne . . . . .	6,369	6,581	8,245
Havne i Landdistrikter ....	846	1,006	1,158
Statshavne . . . . .	1,184	1,500	1,768
I alt . . . . .	10,445	11,138	13,139

Det vil ses, at der for samtlige Havne har været en Stigning i Indtægterne ved Bro- og Havnepenge fra 11,1 Mill. Kr. i 1941—42 til 13,1 Mill. Kr. i 1942—43. I Forhold til 1940—41 har der været en Stigning paa ca. 3 Mill. Kr.

#### DANSKE SØASSURANDØRER FAAR NY FORMAND

Højesteretsadvokat *J. V. Møldrup*, der siden 1915 har været Formand for Bestyrelsen i Foreningen af danske Søassurandører, har ønsket at trække sig tilbage fra dette Hverv. Direktør *Max Nielsen*, »*Baltica*«, har lovet indtil videre at fungere som Formand.

#### UDEVÆRENDE SØFOLKS SKAT

Skattedepartementet har udsendt et Cirkulære til Sde skattelignende Myndigheder og Kommunalbestyrelserne, hvori det bl. a. hedder:

Med Hensyn til Skatteansættelsen for Aaret 1944—45 af saadanne Søfolk, der er Familieforsørgere med fast Bopæl her i Landet, men som for Tiden opholder sig i Udlandet og under de nuværende Forhold ikke kan vende tilbage, meddeles herved følgende:

Da de omhandlede Personers Ophold i Udlandet maa anses for midlertidigt, maa de betragtes som skattepligtige til Staten og vil være at medtage ved Ligningen for Skatteaaret 1944—45.

I Almindelighed vil der imidlertid ikke kunne fremskaffes Oplysninger om disse Søfolks Hyreindtægter i Aaret 1943, og der vil derfor, naar saadanne Oplysninger mangler, ved disse Skatteyderes Skatteansættelse for Skatteaaret 1944—45, skulle forholdes saaledes, at der ved Indkomstansættelse foreløbig ses bort fra de eventuelle i Udlandet oppebaarne Hyreindtægter, og kun medtages saadanne Beløb, som i Aaret 1943 er udbetalt Skatteydernes herværende Paarørende à conto tilgodehavende Hyre, Kaplak. Tantième eller lignende. Beløb, der er modtaget som Laan, eller med Hensyn til hvilke der af anden Grund foreligger Tilbagebetalingspligt, skal ikke medtages ved Ansættelsen.

Ansættelsen maa naturligvis endvidere omfatte den paagældendes Indtægter af anden Art, saasom Renter og Udbytte af Værdipapirer, Indtægt af fast Ejendom eller Erhvervsvirksomhed her i Landet samt de Indtægter, som hans med ham sambeskattede Hustru og hjemmeværende Børn eventuelt maatte have oppebaaret i det paagældende Regnskabsaar, ligesom hans Formue maa opgøres og ansættes paa sædvanlig Maade.

Den saaledes foretagne Ansættelse maa eventuelt senere reguleres i Overensstemmelse med den paagældendes faktiske Indtægtsforhold i Aaret 1943, naar disse Forhold ved hans Hjemkomst nærmere kan oplyses. Der maa i det Eksemplar af Skattelisten over Indkomst- og Formueskat til Staten for Personer m. v., der tilstilles Kommunalbestyrelsen, af Skatteraadet gøres Bemærkning ved de heromhandlede Skatteydere om, at eventuel Regulering af Ansættelsen kan blive at foretage i Henhold til nærværende Cirkulære. Tilsvarende Bemærkning optages i Udtaget til Statens Ligningsdirektorat. Ved Opkrævningen af de Skatter, der er paalignet disse Skatteydere, bør der paaføres Opkrævningsblanketten en Bemærkning om, at de opkrævede Skatter er beregnet paa Grundlag af en foreløbig

Indkomstopgørelse, og at der derfor tages Forbehold om Omberegning af Skatterne i Tilfælde af en Regulering i Ansættelsen, naar den skattepligtiges faktiske Indkomstforhold i Aaret 1943 kan oplyses.

#### 8900 SKIBE GENNEM FALSTERBO-KANALEN

Trafikken gennem Falsterbo Kanalen er steget betydeligt i det sidste Aar, og praktisk taget hele Trafikken paa den svenske Side af Øresunds sydligste Del gaar nu gennem Höllviks-Næsset. I 1943 passerede ikke mindre end 8900 Skibe gennem Kanalen, deraf 2600 udenlandske. De tilsvarende Tal var i 1942 5100 og 1500.

#### LEJDESKIBENE I FART IGEN?

Visse Tegn tyder paa, at Lejdebaadstrafikken maa ske kan genoptages i en ikke alt for fjern Fremtid, skriver »Aftonbladet«. En Del Rederier har saaledes indkaldt Mandskab til forskellige Skibe, for at disse kan blive gjort i Orden efter de sidste Maaneders Oplægning og være parat til at afgaa med kort Varsel. Efter Forlydende skal flere af Skibene for en Sikkerheds Skyld være klar allerede i Januar Maaned.

Lejdebaadstrafikken har nu været indstillet i 2 Maaneder. Det er muligt, at Spørgsmaalet om Trafikkens Genoptagelse berøres under de svensk-tyske Handelsforhandlinger, som nu genoptages i Stockholm.

#### DEN SVENSK UDENRIGSSØFART

Sveriges Udenrigssøfart udviser en mindre Stigning i Trafikken i November Maaned. Den ankomne Tonnage er ifølge Kommercekollegiets Statistik steget fra 679,000 Netto-Tons i Oktober til 730,000 Tons i November og den afgaaede fra 753,000 til 759,000 Tons. Lejdebaadstrafikken blev som bekendt afbrudt allerede i Oktober, men et Lejdeskib, som da var undervejs, er indklareret i November. Hvis Færgetrafikken paa Danmark og Tyskland fraregnes, viser det sig, at den egentlige Udenrigsrafik er formindsket noget, nemlig fra 1,047,000 Tons i Oktober til 1,040,000 Tons i November. Stigningen i den samlede Trafik, inklusive Færgetrafikken paa 57,000 Tons, falder saaledes helt paa Færgetrafikken. Af hele den afgaaende og ankomne Tonnage var 24,9 pCt. dansk. Hvis Færgetrafikken fraregnes, bliver Procenttallet i November for den danske Tonnage 12,0.

#### MALMØS HAVNEDIREKTØR

Havnebestyrelsen i Malmø har udnævnt Frihavnsdirektør N. O. Lenander — der i 4 Aar har været konstitueret i Embedet — til Havnedirektør i Malmø med Pligt til fortsat at virke som administrerende Direktør for Malmø Frihavns Aktiebolag. Lenander, der er velkendt ogsaa paa denne Side Sundet, er født i Lund og indtraadte efter en grundig Handels- og Bankuddannelse i 1912 i Malmø Havns Tjeneste, hvor han i 1922 avancerede til Havnekasserer og Aaret efter til Kamrer. I 1935 blev han Vicedirektør og for to Aar siden administrerende Direktør for Frihavnen. Han er administrerende Medlem af Bestyrelsen for det skaanske Havneforbund og Medlem af det svenske Havneforbunds Takst- og Trafik-Komité.

#### FRA SVENSK VÆRFTER

Liniemotorskibet *Vretaholm* paa 7.460 Tons d.w., som Götaverken har bygget til Svenska Amerika Mexico Linien, har nu været paa Prøvetur.

*Vretaholm* er bygget til Lloyds Registers højeste Klasse og er et Søsterskib til *Stegholm*, som tidligere er leveret fra Værftet til samme Rederi. Skibets Hoveddimensioner er: Længde 129,5 Meter, Bredde 17,4 Meter, Dybde 10,8 Meter, medens Middeldybgang paa Sommerfribord er 23 Fod 11 $\frac{1}{2}$  Tomme. Skibet er beregnet til paa sine Rejser at kunne medføre et mindre Antal Passagerer.

Ligesom Søsterskibet *Stegholm* er *Vretaholm* forsynet

med en Dieselmotor af Værftets nyeste Konstruktion. Motoren er enkeltvirkende og af to-Takts-Typen med 8 Cy lindre og udviklende 6.400 Hestekræfter.

*Vretaholm* er den tredje Nybygning, der leveres til Rederiet i Løbet af en Maaned. De to andre er Motorskibet *Tidaholm* paa 6.400 Tons fra Eriksberg og Motorskibet *Krageholm* ligeledes paa 6.400 Tons fra Kockums.

\*

Fra Eriksberg har der baade været en Søsætning og en Prøvetur. Særlig Interesse knytter sig til Søsætningen, idet det drejede sig om den meget omdisputerede Vänern-Isbryder, der er en over 27 Meter lang isbrydende Bugserbaad, bestilt af Göteborgs Bogserings- o. Bärgnings-A.-B. — Røda Bolaget — efter en Aftale mellem den svenske Stat og Selskabet om en Chartring af Skibet. hovedsagelig til Isbrydning i Vänern. Denne isbrydende Bugserbaad er bygget til Lloyds højeste Klasse og konstrueret særlig kraftig for at kunne svare til sit Formaal. Længden er 27,4 Meter, Bredden 8,1 Meter, Dybden 4,5 Meter og Dybgangen med 20 Tons Bunkers er 3,75 Meter. I Skibet er der installeret en Dampmaskine triple Ekspansion paa normalt 535 indicerede Hestekræfter og ca. 900 Hestekræfter ved Forcering.

Det Lastmotorskib, der gik ud paa sin Prøvetur, var Transatlantics sidste Nybygning fra Værftet — *Bullaren* paa 6.260 Tons. Skibet, der blev søsat i Juli Maaned, er af den moderne Shelterdæks-Type, og det er bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkninger. Af samme Type har Eriksberg tidligere til Transatlantic leveret *Vingaren* og *Glimmaren* til Farten paa Nordatlanten, samt *Vaalaren* og *Gullmaren*, hovedsagelig til Sydamerika-Farten. Med *Bullaren* har Eriksberg leveret ni Skibe til Transkoncern paa tilsammen 59.000 Tons d.w., og endvidere har Selskabet seks Skibe paa tilsammen 43.000 Tons i Ordre.

Det nye Skibs Hoveddimensioner er: Længde 381 Fod, Bredde 51 Fod 6 Tommer og Dybde 25 Fod 6 Tommer. Farten beregnes til 14,5 Knob paa fuld Last.

\*

Yderligere har der fra Götaverken været Søsætning paa et Motorskib paa 7.300 Tons for Svenska Ostasiatiske Kompaniets Regning. Det nye Skib er det tyvende, som Værftet har leveret til dette Selskab. *Stureholm* — det første af disse Skibe — blev allerede leveret i 1919, og den samlede Tonnage for disse Skibe beløber sig nu til 163.750 Tons.

Det nye Skib blev døbt *Travancore* efter en indisk Stat, der ligger paa Rederiets Rute. Det er beregnet til at medføre et mindre Antal Passagerer, og Farten bliver paa fuld Last 16 Knob.

*Travancore* er iøvrigt et Søsterskib til *Mangalore*, som Værftet leverede til Rederiet for et halvt Aar siden, bygget til Lloyds højeste Klasse og med følgende Hoveddimensioner: Længde 425 Fod, Bredde 57 Fod, Dybde 35 Fod 6 Tommer og Middeldybgang paa Sommerfribord 22 Fod  $\frac{3}{4}$  Tomme.

Skibet skal forsynes med en 8-cylindret, enkeltvirkende, to-Takts Dieselmotor af Værftets nyeste Konstruktion. Motoren udvikler 6.400 indicerede Hestekræfter.

#### SVENSK RØDE KORS-SKIB MINERAMT I SALONIKIS HAVN

Svenska Lloyds Motorskib »Camelia« er ifølge Oplysninger til det svenske Udenrigsministerium nylig blevet beskadiget ved en Mineekspllosion i Salonikis Havn.

Ved Ulykken saaredes 7 Mand af Besætningen, deraf to haardt. Den ene af disse er den islandske Matros *Laurus Fjellstedt Josephson*, Reykjavik.

»Camelia« er chartret af svensk Røde Kors til Transport af Korn fra Canada til den nødlidende Befolkning i Grækenland. Skibet er paa 2920 Tons d.w.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Kollision mellem Damperne »Karla« og »Julius Madsen«

I Sø- og Handelsretten er der blevet afgivet Forklaring i Anledning af en Kollision, der den 24. December fandt Sted mellem Dampskibene *Karla* og *Julius Madsen* ved Hovedstadens Kulimports Plads, hvorfra sidstnævnte Damper, der laa indenfor *Karla*, skulde forhale.

Ifølge en forelagt Rapport var *Karla* varskoet om Forhalingen, og begge Skibes Styrmand og Besætning stod klar med Fendere. Vinden var tværs paa Skibene, som trykkedes læt sammen, og da *Julius Madsen's* Forskib skulde passere *Karla's* Bro, tog *Julius Madsen's* Bov fat i Broen og rev hele dennes Bagbords Side ned.

Førstestyrmand *A. Nickel* godkendte denne Rapport, og Andenstyrmand *Jørgensen* forklarede, at der var hængt Fendere ud langs *Karla's* Side, men under Forhalingen brækkede Fendertovene, og Fenderne faldt i Vandet. Uheldet skyldtes, at man ikke havde regnet med, at det større Skib *Julius Madsen's* Bov ragede saa langt ud med sit store Overhang.

### Ny Nordse-Kutter

Holbæk Skibsværft (Indehaver Skibsbygger *A. Nielsen*) har afsluttet Kontrakt om Levering af en ny 30 Tons Kutter til Fiskeskipper *Jens Mikkelsen*, Nexø. Kutteren, der skal anvendes til Nordsøfiskeri med Esbjerg som Hjemsted, skal forsynes med en 120 HK. Vølund Motor og være færdig til Aflevering den 15. Maj.

### Kollideret med Badeanstalten

Dampskibsselskabet Hardsyssels Damper *Emmy* har d. 17. December, da Skibet efter at have passeret Knippelsbro skulde igennem Langebro, været i Kollision med Badeanstalten Rysensteen Nord for Broen. *Emmy's* Fører, Kaptajn *S. A. Nielsen*, forklarede forleden herom i Sø- og Handelsretten:

Da *Emmy* var omtrent midtvejs mellem Broerne efter at have passeret Knippelsbro, blev der pludselig givet Størsignal fra Langebro. Kaptajnen beordrede straks gennem Talerøret til Maskinen Fuld Kraft bæk; men Ordren blev ved en Misforstaaelse udført til Fuld Kraft frem, hvorved *Emmy* løb lige paa Badeanstalten. Der er, efter hvad Badeanstalten oplyser, sket Skade for 7000 Kr.

### En Grundstødning i Oslo Fjord

D. F. D. S.s Motorskib *Louisiana* har den 10. December paa Oslo-Fjorden haft en lettere Grundstødning. Føreren, Kaptajn *H. L. Møller*, forklarede herom i Sørretten:

Skibet kom fra Gotenhafen og skulde til Oslo. Den nævnte Dag Kl. 20,45 havde Skibet skiftet Lods i Drøbak. Ca. 5 Minutter senere blev det stærk Taage, der blev mindsket Fart og afgivet reglementeret Taagesignal. Under en Klaring i Taagen fik man Steilenes Fyr i Sigte og slog Fuld Kraft frem, men umiddelbart efter tærned Skibet Grunden uden dog at miste Fart. Stødet var ikke stærkt, og Kaptajnen mente først, at der var Tale om en Kollision med en Slæbebaad, da man var ca. ½ Sømil fra Fyret, og der saaledes ikke skulde kunne være sket en Grundstødning. Lødsen mente, at Skibet var tærnet mod et Vrag, og Kaptajnen er nu heller ikke klar over, om der er sket en Grundstødning. Da Skibet kom til Oslo, blev det dykkerundersøgt, og der konstateredes en mindre Lækage. Nogle Plader var trykket ind.

### Nyt Søkort over Roskilde Fjord

Paa Det Kongelige Søkort-Arkiv er udkommet et nyt Kort, der ikke mindst vil interessere mange af vore Lystsejlere. Det er Kort Nr. 116 A over Roskilde Fjord fra Frederikssund til Roskilde. Kortets Maalestok er 1 : 25,000, og der findes Specialkort over Frederikssund og Roskilde Havne i Maalestok 1 : 4,000. Prisen for det nye Kort er 4 Kroner plus en midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

### Solgt Fiskekutter

Fiskeskipper *Marius M. Jensen*, Aalsgaard, har solgt Kutteren *Tuzham* af Hundested (H. 1524) til Fiskeskipper *Albert Bang Hansen*, Hundested. Købesummen er 43,000 Kr. Sælgeren købte *Tuzham* for syv Aar siden for 12,000 Kr. Kutteren, der er paa 19,9 Brutto Tons, er bygget i 1918 paa Lynæs Skibsværft.

Sælgeren, Fiskeskipper *Marius M. Jensen*, faar for Tiden en ny, større Kutter bygget paa Hundested nye Skibsværft.

### Muligheden for Opankring blev ikke undersøgt

Ved Københavns Sørret var der rejst Tiltale mod Skibsfører *Edvard Lange* for Overtrædelse af Sølovens §§ 293 og 281, jfr. § 43, fordi han som Fører af Motorgalease *Lopra* af København var Skyld i, at Skibet den 26. No-

vember 1941 paa Rejse fra Danmark til Norge var grundstødt ud for Tjøme ved Sydkysten af Norge.

Det, der bebrejdedes ham, var, at han undlod at opankre Skibet og undlod at gøre alt, hvad der stod i hans Magt for Skibets Bevarelse, samt at han forlod Skibet, medens der endnu var Haab om at redde det. Skibet blev Dagen efter bjerget af nogle Fiskere ved Tjøme og ført ind til Vaskalven. Han bestred at have gjort sig skyldig i noget ulovligt.

Retten fandt, at det kan bebrejdes ham, at han ikke ved Lodskud havde undersøgt Muligheden for Opankring og derefter havde ankret, da der derved havde været Mulighed for at undgaa Grundstødningen, og fandt ham derfor skyldig efter § 293. Derimod mente Retten ikke, at han ved at forlade Skibet har overtraadt de øvrige Paragraffer. Han idømtes en Bøde paa 200 Kr. subsidiært 10 Dages Hæfte.

### Skibet i Eltang Vig synes at være fra Middelalderen

Nationalmuseets Direktør, Dr. *Poul Nørlund*, har nu studeret Fotografier og Beskrivelser af Skibsfundet i Eltang Vig og er derefter tilbøjelig til at tro, at heller ikke Eltang-Skibet er et Vikingskib, men snarere stammer fra den senere Middelalder.

Det nye Fund vil til Foraaret blive undersøgt af Nationalmuseets Folk.

### Skonnert beskadiget mod Bropille

Motorskonnerter *Uranus* af Rønne er gaaet til Bunds ved Jernbanebroen i Aalborg. Skibet kolliderede med en af Pillerne fra den gamle Jernbanebro, der endnu staar i Sejløbet, og sank i Løbet af faa Minutter. Mandskabet reddede sig i Sikkerhed paa en af Bropillerne.

Skibet ligger paa 6—8 Meter Vand.

### Kystskippernes nye Forening arbejder

Dansk Skipperforening af 1942, der omfatter forhyrede Skibsførere med Kyst- eller Sætteskippereksamen, har holdt en ekstraordinær Generalforsamling for at orientere sine Medlemmer om det Arbejde, der i den senere Tid er udført.

Et af de vigtigste Punkter paa Foreningens Program er Kravet om at faa Ret til at føre Skibe paa indtil 150 Brutto Tons, medens den nuværende Grænse er 100 Tons Brutto. Foreningen har herom rettet en Henvendelse til Handelsministeriet og faaet det Svar, at Spørgsmaalet ikke kunde afgøres under de nuværende Forhold, men at man vilde have det i velvillig Erindring til sin Tid.

Det blev vedtaget at yde en Enke efter en afdød Skibsfører 100 Kr., ligesom to Medlemmer, der har mistet deres Tøj ved Forlis, fik hver 50 Kr. Der blev endvidere vedtaget en Kontingentforhøjelse til 3 Kr. om Maaneden fra Nytaar. Formaallet med denne Forhøjelse er en paatænkt Udvidelse af Foreningens sociale Arbejde, idet det er Meningen, saasomt Midlerne tillader det, at skabe en privat Arbejdsledighedskasse og en Hjælpekasse, som kan yde Understøttelse til Medlemmer i Sygdomstilfælde. Man anser Tidspunktet for gunstigt til disse Fremskridt netop nu, da der ingen Arbejdsledighed findes, for at staa rustet, naar vanskelige Tider kommer.

Bestyrelsen gjorde Rede for sine Planer og et energisk Propagandaarbejde med det Formaal at faa alle de Skipper, der falder inden for Rammerne, med ind i Foreningen. Der vil med dette Formaal for Øje blive udgivet et Medlemsblad, og man haaber allerede til den ordinære Generalforsamling til Foraaret at have Resultater at opvise.

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

### Datteren fik tilkendt Resthyre og Begravelsesomkostninger

Fru Bodil Kjærgaard Rasmussen, København, havde ved Sø- og Handelsretten sagsøgt Firmaet Meinertz & Larsen, København, og Kaptajn C. H. Christensen, Middelfart, og krævet dem dømt til i Forening at betale sig 735 Kr. i Resthyre og Rest for Begravelsesomkostninger for sin afdøde Fader, Kaptajn C. O. Rasmussen, der har været Fører af M/S »Capella«, som den 25. Marts i Aar forliste, hvorved hele Besætningen omkom.

Firmaet krævedes dømt, fordi det havde tidsbefragtet Skibet, og Kaptajn Christensen, fordi han var Reder for Skibet. Firmaet dømtes til at betale Fruen 156 Kr. i Resthyre, og Kaptajn Christensen dømtes til at betale 320 Kr. i Begravelsesomkostninger.

Endvidere skal Firmaet betale Sagens Omkostninger med 50 Kr., medens Sagens Omkostninger for Kaptajnen blev ophævet.

### Thurø Skibsværft

Thurø Skibsværft, hvor der ikke har været arbejdet en Snes Aar, kommer nu atter i Gang, idet et Konsortium med Skibsbygger *Anders Jensen* som Direktør har lejet Værftet af Skibsbygmester *Martin Jørgensen*. Man er foreløbig gaaet i Gang med at bygge to Fiskerfartøjer, hver paa 25 Tons dw., som skal leveres til Esbjerg-Skipper i Løbet af April.

### Dødsfald

66 Aar gammel er fhv. Skibsfører i Rederiet Torm, Kaptajn *Th. Hansen* efter flere Aars Svagelighed død i sit Hjem paa Bogø. Han var født paa Bogø som Søn af Tømrermester *Jens Hansen* og gik i 1891 til Søs med en Fiskekutter. Senere sejlede han med forskellige Sejlskibe fra Marstal og Svendborg, indtil han i 1901 gik paa Bogø Navigationsskole, hvor han det følgende Aar tog sine Eksaminer. Han sejlede som Styrmand i Rederiet H. C. Christensen, Marstal, og senere med s.s. »Lucy Andersen« af København, indtil han i 1912 fik Ansættelse i Rederiet Torm. Her blev han i 1918 i Bristolkanalen torpederet med s.s. »Helene«. I 1923 blev han udnævnt til Kaptajn og Fører af s.s. »Estrid«. Paa Grund af en Hjertesvaghed gik han i Land i 1934 og bosatte sig paa sin Fødeø.

Pensioneret Lodsformand *M. N. Iversen* er død 80 Aar gammel. Den Afdøde havde været Formand for Landsforeningen af Lodser, Æresmedlem af den danske og norske Lodsforening og Æresmedlem af Fanøforeningen. Han var Dannebrogsmænd.

*Mathias Nielsen Iversen* var født den 26. Maj 1863 i Rindby paa Fanø som Søn af Landmand *Jens Hansen Iversen*. Han gik til Søs i 1878 med Fanø-Skonnerten »Ane Kjerstine« og tog Styrmandseksamen paa sin Fødeø i 1881. I 1887 indtraadte han i Esbjerg Lodseri, hvor han tre Aar senere fik fast Ansættelse. I Aarene 1894—1920 førte han Lodskutteren. I denne Tjeneste udførte han forskellige Bjergninger.

Fhv. Skibsreder *C. W. Clausen*, Marstal, er efter længere Tids Sygdom afgaaet ved Døden, 92 Aar gammel. Alle-rede i en ganske ung Alder blev Clausen ansat i Firmaet H. C. Clausen, hvor han blev Fører af Rederiets største Skib, 3-mastet Skonnert »Søstrene«, som han sejlede paa Vestindien med. I 50-Aars Alderen gik han i Land og begyndte Rederivirksomhed i Marstal. I Løbet af faa Aar var han derefter Reder for 10—12 Skibe, men den sidste Verdenskrig forårsagede, at Marstal skille sig af med Skibene, hvorfor Rederivirksomheden maatte ophøre. Clausen var i to Perioder endvidere Medlem af Marstal Kommunalbestyrelse, og inden for Søassuranceforeningen »Ærø« har han udført et stort Arbejde, idet han i ca. 20 Aar har været Medlem af dens Bestyrelse. Endvidere var han Medlem af Marstal Sparekasses Bestyrelse. Du Loven om Tilsyn med Dampskibe blev vedtaget, blev Clausen ansat som Synsmand for Ærø og beklædte Stillingen til han var over 75 Aar.

Afdøde efterlader Enke og en Datter, som er gift med Skibsmægler *Bon, Holbæk*.

Restauratør *Ludvig Frederiksen*, Gedser, der drev Restaurationen paa Gedser—Warnemünde-Færgerne, er død i sit Hjem af en Hjertelidelse, 59 Aar gammel.

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

### Dansk Fyrbøder druknet

Nytaarsnat druknede i Oxeløunds Havn den danske Fyrbøder *Alfred Gren*, der var forhyret ombord paa Damp-eren *Wm. Th. Malling* af København. Grens Lig fandtes af en Dykker. Den omkomne var 43 Aar og ugift.

### Formodet Drukneulykke

I et Søforhør i Korsør oplystes det, at Maskinmester *Allan Petersen* fra Motorskibet *Arusa* af Aarhus forsvandt Nytaarsnat, da Skibet laa i en fremmed Havn. Det menes, at Petersen, der var gift og hjemmehørende Neder-toften 13 i Vanløse, er faldet overbord i Mørket og druk-net.

### Rederi forbereder Luftruter

Det engelske Rederi Port Line Ltd. har fra de kompetente Myndigheder faaet Tilladelse til at ændre Statut-terne, saaledes at der i Forbindelse med Selskabets Sejl-ruter maa oprettes Lufttransport i alle Egne af Verden.

## PERSONALIA

### 70 Aar

En af de sidste Dage i det gamle Aar fyldte Lodsformand ved Odense Fjords Lodseri *Georg Rasmussen* 70 Aar. Lodsformanden er Skibsførersøn fra Stige og kom til Søs i 1889 med Krydstoldvæsenet. Senere sejlede han paa Langfarten, og i 1899 tog han sine nautiske Eksaminer fra Svendborg Navigationsskole. Han sejlede som Styrmand i Dampskibsselskabet Torm, inden han kom ind i Lodsvesenet, hvor han i mange Aar har beklædt sin be-troede Post.

### Afsked fra Fyrvæsenet

Ved Aarets Udgang frattraadte Skibsfører af Skagen Rev Fyrskib, Kaptajn *T. A. Ross Due* sin Tjeneste i Fyr- og Vagervæsenet paa Grund af Svagelighed.

Kaptajn *Ross Due*, der er 64 Aar gammel, tog Styrmandseksamen i 1902. Efter at have været Reserveløjtnant i Marinen ansattes han i 1905 i Fyr- og Vagervæsenet med Tjeneste i Skagen Rev Fyrskib, og i 1919 ud-nævntes han til Fører af Horns Rev Fyrskib. Senere har han været Chef paa Schultz' Grund og Lappegrund Fyr-skibe, indtil han i 1938 vendte tilbage til Skagen Rev Fyr-skib.

### 25 Aars Jubilæum i D. F. D. S.

Maskinmester *Jens Nielsen Hald Larsen* kunde i Søn-dags fejre 25 Aars Jubilæum i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Tjeneste. Han begyndte som Maskinassistent i Amerika-Dampere *Hellig Olav*. Tre Aar senere forfrein-medes han til Undermester. Maskinmester *Larsen* sejler for Tiden som 2. Maskinmester om Bord i Dampere *M. G. Melchior*.

### 25 Aars Blad-Jubilæum

Foreningen af Frihavns-Funktionærer fejrer sit Med-lemsblads 25 Aars Jubilæum nu til Nytaar med Udgi-velsen af et stort, smukt udstyret Særnummer. Bladets før-ste Redaktør var *Erik Plaumann*, som i 1937 afløstes af *M. A. Alsing*. Den nuværende Redaktør, *Ole Kampmann*, traadte til i 1939. Foruden Artikler om Udviklingen gen-nem de 25 Aar indeholder Bladet Jubilæumshilsener, bl. a. fra Frihavnsdirektørerne *O. Thielsen* og *Fugl-Meyer*.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL ||| ANALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENSE NYHOLM

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

### DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariuson«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.

Hovedkontor: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

## EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstøf for Træskibe  
Patent Manje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Nbhvn-K.  
Telefon: Central 13779.

51. AARG.  
NR. 3

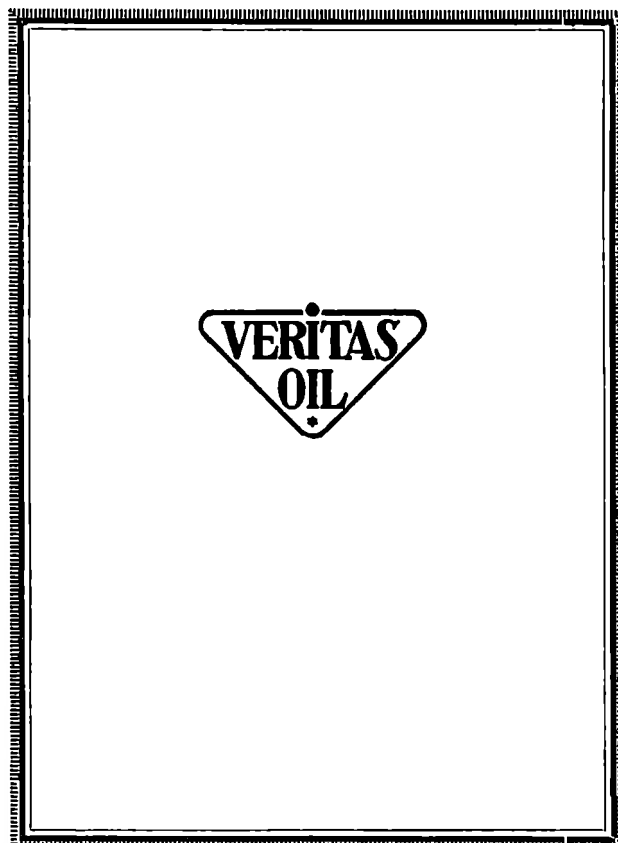

14. JANUAR  
1944

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
*det er*  
**HOF**



*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBROGÅDE 18

elektrisk drevne

**Imo-Pumper**

som

**Smøreoliepumper**

**Brændseloliepumper**

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke  
PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN  $\frac{1}{2}$   
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.

HØVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

## 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

DE  
FORENEDE  
BUGSERSELSKABER  
KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang *W. Katalog*

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 3

FREDAG 14. JANUAR 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Præsident *Roosevelts* Nytaarsbudskab til den amerikanske Kongres berørte kun rent periferisk Tonnagestillingen for de Allierede, men det synes dog som om, at de amerikanske Skibsværfter vil fortsætte med Nybygning af Handelsskibe i samme Tempo som i det forløbne Aar, hvor Programmet gik ud paa at sætte 20 Mill. Tons d.w. i Fart. Dette Program synes det stort set at være lykkedes for Amerikanerne at gennemføre, og hvis intet uforudset indtræffer i de kommende 12 Maaneder, er der Grund til at tro, at Admiral *Land* faar Ret i sin Spaadom om, at U.S.A. i Slutningen af indeværende Aar vil disponere over en Handelsflaade paa mellem 30 og 33 Mill. Br. Tons, eller 50 pCt. mere end det britiske Imperium disponerede over ved Krigsudbruddet i September 1939. Hvad denne mægtige Handelsflaade skal bruges til, naar Fredens Dage kommer, maa naturligvis interessere enhver Shippingmand over hele Jorden, og ifølge de Oplysninger der er fremkomne i tyske og svenske Fagblade, synes Diskussionen om Staternes fremtidige Shippingpolitik at optage Sindene i Amerika i ret høj Grad.

Det er værd at lægge Mærke til, at visse Kredse gaar stærkt ind for den Tanke, at det vil være nødvendigt for U.S.A. af nationale Sikkerhedsgrunde at disponere over en stor Handelsflaade, selv om denne ikke kan konkurrere med andre Landes og derfor maa understøttes paa den ene eller anden Maade af Staten, men fra anden Side insisteres, under Henvisning til de dyrekøbte Erfaringer der blev gjort efter den første Verdenskrigs Ophør, lige saa kraftigt paa, at kun økonomiske Overvejelser skal lægges til Grund for Udformningen af den Søfartspolitik Staterne skal følge efter Krigen. Hvilke Retningslinier der sluttelig vil sejre, er det naturligvis umuligt at have nogen Mening om, men der er paa Grund af den mægtige Handelsflaade, det kan forudses at Amerikanerne vil disponere over ved Krigens Slutning, Grund til at følge denne Diskussion med den største Opmærksomhed.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der kun faa Oplysninger i den forløbne Uge. Amerikanerne har givet yderligere Tildelinger til Malmtransporten fra Indien og Sydamerika til Northern Range, ligesom ogsaa Kulekporten fra Hampton Roads til Vestindien og Brasilien har faaet ret rigelige Tonnagetildelinger. De fleste i Vestindien lossende Kulskibe slutes for Sukker op til Golfen eller Northern Range, hvorimod de i Brasilien lossende Skibe laster Malm i Rio til nordamerikanske Atlanterhavshavne. Rateniveauet synes at være uændret i alle de amerikanske Trades.

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul til Azorerne, Port Said og syditalienske Havne paa Basis af uændrede Rater, ligesom de ogsaa fortsat kan tage Tonnage for Salt fra Torreveja, Port Said og Aden til Calcutta. Ogsaa for sidstnævnte Ladninger gælder tidligere nævnte Rater.

River Plate Markedet søger stadig Tonnage for Korn til Portugal og Eire til henholdsvis \$60 og \$90. Endvidere søges der Skibsrum for Stykgods fra Buenos Aires til forskellige Havne i Colombia og Venezuela

til Rater omkring \$70, og for Stykgods fra River Plate til Sydafrika. For sidstnævnte Destinations vedkommende meddeles, at Raten skal være reduceret med 50 pCt., da Importørerne i Sydafrika har Vanskeligheder med at sælge paa Basis af den tidligere omtalte Rate paa omkring \$100. Denne Reduktion gælder dog kun for argentinske Skibe; neutral Tonnage kan stadig opnaa omkring \$100 Basis Buenos Aires/Cape Town-Durban range.

Paa vore hjemlige Markeder har Ændringerne været ringe. Det kniber stadig med at skaffe Sten for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark. Trælastfarten fra Finland og Sverige til danske Havne maa betragtes som forbi for denne Sæson. Salpeter fra Norge til Danmark er stadig meget stille, men der er for skellige andre Ladninger saavel fra Danmark til Norge, som vice versa. Scrap fra Danmark til Norge betaler saaledes omkring Nkr. 24/25 Basis god dansk Havn/Oslo. Som Returlast kan faas Raajern til omkring d.Kr. 20/22. Der har været forskellige Afslutninger i Malmfarten fra mellemsvenske Havne til Tyskland, ligesom der kan placeres adskillige Skibe i tysk Kystfart.

### DR. H. H. BLACHES FOREDRAG I MADRID

Den danske Dieselmotor-Ekspert Dr. techn. *H. H. Blache*, har fornylig efter Indbydelse af den spanske Ingeniørforening holdt et Foredrag i Madrid. Foredraget, hvis Titel var »Nogle Synspunkter vedrørende Fremdrivningsmaskiner med specielt Henblik paa Skibs-Dieselmotoren«, blev holdt i Overværelse af den spanske Ingeniørforenings Formand, *Manuel Soto Redondo*, den danske Gesandt *Monrad Hansen* og Præsidenten for det spanske Statsselskab »Elcano«, Signor *Alfaro*, i Spidsen for en stor og repræsentativ Forsamling, der, efter hvad de spanske Blade meddeler, hilste den danske Foredragsholder med stærkt Bifald.

I sit Foredrag i Spanien omtalte Dr. Blache den Konkurrence, som Dieselmotoren vil møde fra Dampmaskinens Side. Dampmaskinerne har i de senere Aar gennemgaaet en meget stærk Udvikling. For at Dieselmotoren, der har saa mange Fordele frem for Dampmaskinen, skal kunne hævde sig bedre i Konkurrencen, vil det være vigtigt at gøre denne billigere i Drift. Det er derfor Dr. Blaches Mening, at man bør arbejde henimod at skabe en Motortype, der kan anvende den billigere Olie — den saakaldte Kedelolie — i Driften. Det er den Olie, der anvendes ved de oliefyrede Dampmaskiner, og dens Pris ligger under normale Forhold ca. 45 pCt. under Prisen paa den finere Olie, der almindeligvis bruges i Dieselmotorer.

Hos Burmeister & Wain er der allerede gjort flere Forsøg i den Retning. Der er saaledes konstrueret flere B & W-Motorer til Frankrig, som i længere Tid har arbejdet tilfredsstillende med den billige Olie. Men hidtil er det kun Firetakts-Motorer, man har anvendt til den billige Fremdrift. Man vil nu ogsaa søge at naa til at konstruere Totakts-Motorer, der kan drives ved Hjælp af det billigere Brændsel.

Efter sin Hjemkomst fra Spanien har Dr. Blache oplyst, at der arbejdes meget energisk dernede med Skibsfarts- og Skibsbygningsplaner. De hidtidige spanske Værfter er stærkt beskæftiget, og som Re-

præsident dels for Aalborg Værft og dels for Christiani & Nielsen var Blache med til at undersøge Mulighederne for at anlægge nye Skibsværfter i Barcelona og Sevilla. Den spanske Regering arbejder meget maaltbevidst paa at ophjælpe Landets Erhvervsliv med det Formaal at faa hele Befolkningen beskæftiget, idet man indser, at dette ogsaa er Forudsætningen for en sund og rolig politisk Udvikling i Landet. Der skal allerede være forskellige gode Resultater at opvise.

#### SKONNERT FORLIST MED FLERE OMBORDVÆRENDE

Motorskonnerten »Zampa« af Rønne befrygtes at være forlist under en Storm.

Der er til Rønne indgaaet Meddelelse om, at Skibets Jolle samt noget af Skibets Kornlast er ilanddrevet ved Sjællands Odde. Skibet førtes af Ejeren, Skibsfører *Gunner Svendsen*, der havde sin Hustru og sit 2-aarige Barn om Bord. Desuden bestod Besætningen af Kok *Holger Louis Jacobsen* og Jungmand *Knud Verner Andersen*.

Skibet var paa Rejse fra Kolding til Holbæk med Blandsæd.

#### DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Sømændenes Forbunds Medlemsblad »Ny Tid« bringer i sit Januar-Nummer Mindeord over fire danske Sømænd, der er kommet af Dage i Udlandet som Følge af Krigsforlis eller andre Forhold, der staar i Forbindelse med Krigen. De fire er.

*Knud Bauer Sørensen*, f. i Kirke-Helsing den 7. Januar 1919. De nærmere Omstændigheder ved Ulykken kendes ikke, men det forlyder, at den er sket ved Ø. K.s Motorskib »Amerika«s Krigsforlis.

*Gunn Ewald Jensen*, f. i København 26. Maj 1923. De nærmere Omstændigheder ved Ulykken kendes ikke.

*Egon Falkenberg*, f. i Lunderskov 29. November 1918. Ogsaa i dette Tilfælde er de nærmere Omstændigheder ved Ulykken ukendte.

*Frederik Christensen*, f. 1. Oktober 1905 i Ommel paa Ærø. Frederik Christensen var Baadsmand paa s.s. »Axel Carl«, som i 1941 blev beslaglagt i Rusland. Besætningen blev ført til en russisk Fangelejr, og her menes Dødsfaldet at være sket.

#### CLEARING PASSERET 2 MILLIARDER

Nationalbankens Omsætning er i den første Uge af det nye Aar forøget med 65 Mill. Kr. og udviser pr. 8. Januar en Balance paa 4831,9 Mill. Kr. imod 4766,9 Mill. Kr. ved Aarets Udgang. Clearing Konti med Udlandet er forøget med 29,9 Mill. Kr. og har dermed passeret 2 Milliarder Kr., idet Kontoen nu udviser 2019,5 Mill. Kr. Bankens Tilgodehavender paa Udlaan og diskonterede Veksler viser en lille Fremgang paa 1,4 Mill. Kr., mens Tilgodehavender hos forskellige Debitorer er forøget med 34,7 Mill. Kr. til ialt 2495,5 Mill. Kr.

Seddelcirkulationen er i Ugens Løb formindsket med 53,9 Mill. Kr. og er i Øjeblikket 1304,7 Mill. Kr. Forpligtelserne paa Folio, Konto Kurant etc. er forøget med 95,1 Mill. Kr. til ialt 3098,8 Mill. Kr., medens Clearing Konti med Udlandet viser en lille Nedgang paa 1,3 Mill. Kr. Endelig er Forpligtelserne overfor forskellige Kreditorer forøget med 25,4 Mill. Kr. til ialt 255,7 Mill. Kr.

#### SKIBSMÆGLER HERMAN HANSEN 70 AAR

Indehaveren af det 147 Aar gamle Mæglerfirma *Petersen, Møller & Hoppe*, Skibsmægler *Herman Hansen*, fyldte i Mandags 70 Aar.

Skibsmægler Herman Hansen, der ikke mindst er kendt for sin Virksomhed som Formand for Mæg-

lerkorporationen i København, blev ansat i Firmaet som Befragter i 1896 efter at have lært Faget i Fødebyen Odense og i fem Aar at have været ansat hos H. A. Hansen paa Thurø.

I det ærværdige gamle Firma arbejdede Herman Hansen sig hurtig op. I 1906 tog han Mæglereksamen og fik tre Aar senere Bevilling som Skibsmægler. I 1920 blev han Medindehaver af Firmaet og i 1926 blev han Eneindehaver for samtidig at afløse sin gamle Chef, Skibsmægler *Johan Baastrup* som Formand for Mæglerkorporationen i København, men allerede forinden havde han i nogle Aar været Bidsidder i Korporationen og som saadan deltog han i Arbejdet med en ny Mæglerordning til Afløsning af den gamle, der stammede helt fra 1808.

For sine Standsfæller har Skibsmægler Herman Hansen udført et utrætteligt Arbejde, og som Mægler — Tillidsmanden mellem Købmanden og Rederen — har han skabt dyb Respekt om sit Navn.

Skibsmægler Herman Hansen er dekoreret med Ridderkorset.

#### INGEN ERSTATNING TIL BEFRAGTEREN FOR SKIBETS PLIGTREJSE

Højesteret har nu afsagt Dom i en Sag om, hvorvidt en Befragter kan kræve Erstatning af Rederiet, naar Skibet af Fragtnævnet sendes paa en Pligtrejse i Befragtningstiden. Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens Afgørelse, som gaar ud paa, at der ikke tilkommer Befragteren Erstatning.

I Decbr. 1939 paalagde Fragtnævnet Dampskibsselskabet Norden at lade Motorskibet »Nordhavet« foretage en Pligtrejse fra Sydamerika til Danmark med Korn.

Ved Sø- og Handelsretten krævede Vestindisk Handelskompagni A/S — til hvem Firmaet Joli. Bruhn & Co. havde overdraget sine Rettigheder — en Erstatning af Dampskibsselskabet. Handelskompagniet mener, at Pligtreisen til Danmark har givet Dampskibsselskabet en Fortjeneste af ca. 421,500 Kr. i Stedet for de ca. 114,000 Kr., som Dampskibsselskabet vilde have faaet i Tidsfragt af Tidsbefragteren for samme Tidsrum. Der foreligger altsaa en Merfortjeneste paa Pligtreisen af ca. 307,500 Kr. Ved Højesteret krævede Kompagniet en Erstatning paa 185,004 Kr.

Sø- og Handelsretten frifandt Dampskibsselskabet og idømte Handelskompagniet Sagens Omkostninger med 3000 Kr. Retten udtaler, at Dampskibsselskabet — som maa anses fritaget for at stille Skibet til Raadighed for Tidsbefragteren — vel oppebar en betydelig Gevinst paa Pligtreisen, men Selskabet maa paa den anden Side anses for at have villet lide et meget betydeligt Tab, saafremt Rejsen ikke var blevet heldigt gennemført, men Skibet var forlist.

Højesteret stadfæstede enstemmigt med ni Stemmer Sø- og Handelsrettens Dom og idømte Handelskompagniet Sagens Omkostninger med 4000 Kr. Højesteret udtaler, at Rederiet ikke har oppebaaret nogen Del af Fragten for Pligtreisen i Kraft af at være legitimeret for Tidsbefragteren eller i det hele paa Tidsbefragterens Vegne. Befragteren har saaledes ikke efter ekspropriationsretlige Betragtninger noget Krav paa Rederiet. Krigsklausulen og Certepartiet udelukker i øvrigt fra at afkræve nogen Del af den for Pligtreisen oppebaarne Fragt.

#### DE GAMLE ÆGYPTISKE SKIBE

Paa Andr. Fred. Høst & Søns Forlag har Søfartens Bibliotek udsendt en fortrinlig og underholdende lille Bog, der er forfattet af Kaptajn *Carl V. Sølvér* og handler om de gamle Ægypteres Skibe. »Obelisk Skibe« har han kaldt sin Bog.

Kaptajn Sølvér kender sit Emne til Bunds, ikke mindst fra Studier i Marken, nemlig i selve Ægypten, hvor han

blandt andet i 1930 mødte Ægyptologen, Dr. H. O. Lange og hans nære Medarbejder, Dr. A. Volten. Som Sømand har Kaptajn Sølvér været i Stand til at give Ægyptologerne værdifuld Støtte.

I Forordet skriver Kaptajn Sølvér selv, at hans Interesse for disse Forhold er af meget gammel Dato, og at der ligger et meget stort Forarbejde bag Bogen, vil man forstaa, naar man hører, at han har foretaget en fem Maaneders lang Rejse paa Nilen i Sejlbaad fra Deltaet til Haisøen Sonden for første Katarakt. Bogen er blevet til efter Studier paa Stedet af Mindesmærker, Modeller og virkelige Skibe fra den ægyptiske Oldtid.

Kaptajn Sølvér har skrevet sin Bog paa en saa underholdende Maade, at den har Interesse ud over Ægyptologers og Søfolks Kreds.

#### J. LAURITZENS SØFARTSSKOLE INDVIET

I Svendborg har der været en højtidelig og festlig Indvielse af Rederiet Lauritzens Søfartsskole, der ligger i Kogtved lige ud til Svendborgsund og har til Huse i den store Villaejendom, som Rederiet erhvervede i Fjor Sommer.

Ved Indvielsen udtalte Skibsreder Knud Lauritzen, at som Elever paa Skolen optages sunde og raske Drengene fortrinsvis med Real- eller Mellemskoleeksamen. Baade Kursus og Opholdet paa Skolen er gratis for alle Elever. Der skal hvert Aar afholdes tre Kursus.

#### LEGATER FOR SØENS FOLK

Der er udfærdiget kgl. Stadfæstelse af Fundatsen for Grosserer *Sally Behrens* Legat til Fordel for ubemidlede Fiskeres Enker med mindreårige Børn, hvis Forsøger er omkommet under Udførelse af sin Dont.

Legatkapitalen er paa 100.000 Kr., og Legatet bestyres af 3 Mand, hvoraf Formanden skal være den til enhver Tid værende Formand for Dansk Fiskeriforening. Revision af Legatets Regnskaber foretages af Ministeriet for Landbrug og Fiskeri, Fiskeridirektoratet, hvorunder Legatet er henlagt.

\*

Ligeledes er der udfærdiget kgl. Stadfæstelse gennem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart for den under 19. Juni 1943 oprettede Fundats for »Skibsbyggermester *Kristian Andersens* Legat til Fordel for Skibsbyggere i Frederikssund«.

Legatkapitalen er paa 10.000 Kr., og Renterne udbetales een Gang aarlig i to lige store Portioner til Skibstømrerlærlinge, subsidiært Skibstømrere, der har Tilknytning til Frederikssund Skibsværft.

\*

Kgl. Stadfæstelse ad mandatum er udfærdiget af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart paa den under 1. Juli 1943 oprettede Fundats for Kaptajn *Martin Franzen* og Hustrus Mindelegat.

Legatet, hvis Kapital er paa 13.700 Kr., bestyres af Københavns Skipperforening, og Renterne udbetales hvert Aar til værdig trængende Medlemmer af denne Forening samt snadannes Enker og ugifte Døtre.

#### I DAG GENOPTAGES DEN SVENSKLE LEJDETRAFIK

Genoptagelsen af den afbrudte svenske Lejdetrafik er nu en Kendsgerning. Det lykkedes Sverige at træffe en Ordning af det for hele Statshusholdningen saa vigtige Problem ved de tysk-svenske Handelsforhandlinger, og allerede i Dag — Fredag — afgaar det første svenske Skib i 1944 fra Göteborg til Sydamerika som det første Lejdeskib efter Indstillingen af denne Fart i Efteraaret.

Den svenske Presse understreger stærkt Betydningen af Lejdetrafiken, hvis Genoptagelse er blevet en Realitet efter Undertegningen af den nye svensk-tyske Handelsoverenskomst.

Det først afgaaende Lejdeskib bliver »Bali«.

Næsten samtidig paabegynder andre Lejdeskibe, som

nu ligger udenfor Spærringen, Hjemrejsen. De tre første hjemvendende Skibe bliver »Vingaren«, »Danaholm« og »Sameland«, der ventes til Göteborg omkring den 25. Januar. Naar disse tre Skibe kommer ind paa svensk Farvand, gaar tre Skibe ud fra Göteborg i Stedet for de hjemvendende. Det bliver antagelig »Glimmaren«, »Stegeholm« og »Sagoland«.

I Øjeblikket ligger uden for Spærringen ialt 17 Lejdeskibe, de fleste i sydamerikanske Havne.

#### NY »ABRAHAM RYDBERG« EFTER KRIGEN

For godt et Aar siden solgte Den Rydbergske Stiftelse det svenske Skoleskib, den 4-mastede Bark »Abraham Rydberg« til Portugal. I sidste Nummer af »Svensk Sjöfartstidning« oplyser Skibets tidligere Reder, Generalkonsul *P. G. Thulin*, at der, saa snart Krigen er forbi, vil blive bygget et nyt fuldrigget Skoleskib af Staal paa 3—4.000 Tons.

Stiftelsen er kommet bort fra den Tanke at købe et gammelt Fartøj og lade det indrette som Skoleskib. Den eneste, der ejer Tonnage af passende Størrelse, er Søfartsraad *Gustaf Erikson*, Mariehamn, men man har fundet Priserne for høje. Ved at bygge et nyt Skib, sparer man ogsaa de betydelige Omkostninger, der vil medgaa til at faa et ældre Skib ombygget til Skoleskib.

Det er Meningen, at det nye Skoleskib skal forsynes med en 250 HK. Motor, for at Opholdet i de stille Bælter ikke skal blive for tidsspildende. Ogsaa ved Anløb af Havne har Hjælpemotoren sin store Betydning. Det nye »Abraham Rydberg« bliver Skandinaviens største Skoleskib. Det skal ligesom det gamle indrettes til Fragtfart.

#### SVENSK REDERIS HJÆLP TIL KRIGSFORLISTE SØFOLKS BØRN

Det svenske Rederi »Transatlantic« har besluttet at bekoste Uddannelsen af de Børn, som Rederiets Officerer, der omkommer ved Krigsforlis maatte efterlade sig. Der oprettes med dette Formaal for Øje en særlig Opdragelsesforsikring paa 10.000 Kr. for hvert Barn. Udbetalingen skal i Almindelighed ske med 2000 Kr. om Aaret fra Barnets 16. Leveaar.

Motiveringen for denne Ordning er at give Officererne den Tryghedsfølelse, som ligger i, at de i paa-kommende Tilfælde kan vide, at ikke blot er deres Families nødtørftige Underhold sikret gennem den almindelige Krigsulykkesforsikring, men at ogsaa deres Børn vil have Midler til at faa en god Uddannelse.

#### »SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE«S NYTAARSNUMMER

*Scandinavian Shipping Gazette* har nu udsendt sit Nytaarsnummer, der bringer en Række Bidrag fra nogle af den internationale Skibsfarts kendteste Mænd.

Direktøren for Cie. Générale Transatlantique *H. Cangardel* skriver om den franske Skibsfart og dens Betingelser efter Krigen. Han uddyber endvidere Spørgsmaalet om Samarbejde mellem Skibsfarten og Luftfarten i den kommende Tid, og han oplyser i Artiklen, at Compagnie Air France Transatlantique og Cie. Generale Transatlantique har sluttet sig sammen for at løse Opgaven.

Direktør *C. Vermey*, Oil-Shipping & Chartering Company i Rotterdam, bringer et Nytaarsbudskab, og Dr. *Helmer Eneborg*, Stockholm, bringer en Oversigt over den svenske Skibsfart i det svundne Aar, medens Direktør *Herbert Andersson*, Finska Ångfartygs Aktiebolag i Helsingfors, beskriver den finske Skibsfarts Betingelser under den finsk-russiske Krig.

Endvidere kan det nævnes, at Sekretær, cand. jur. *Knud Strandgaard* skriver om de smaa Nationer og deres Stilling indenfor Verdensskibsfarten efter Krigen. Ingeniør *Trygve Swensen* fra Oslo er Forfatter til en interessant teknisk Artikel.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Færgen »Danmark« havareret i Warnemünde

De danske Statshavens Dampfærge »Danmark« paa Gedser-Warnemünde-Ruten har under en voldsom Storm lidt et alvorligt Havari. Da Færgen med Transportlogsforbindelsen skulde løbe ind i Færgelejet i Warnemünde, blev den grebet af en vældig Strømhvirvel og ført over mod det andet Færgeleje, hvor den kolliderede med den tyske Færge »Schwerin«. »Danmark« fik Skrucaakslen bøjet og paa-drog sig forskellige ovenbords Skader. »Schwerin« led derimod kun ubetydelig Skade. »Danmark« maa nu underkastes en Værftsreparation, og Færgen »Prins Christian« er midlertidig indsat i Overfarten.

### »Diesella« maatte sættes paa Grund

D. D. P. A.s Motor-Tankbaad »Diesella« afsejlede den 17. December fra København paa en Rejse til Samsø med Handelsministeriets Tilladelse. Vinden var SSØ, Styrke 6 til 8, og der var megen Sø. Skibet arbejdede haardt i Søen. Kl. 16 hørtes en hvislende Lyd fra Motorrummet, og det viste sig, at Motorens Svinghjul arbejdede i Vandet.

Lænsepumpen paa Dækket blev sat i Gang, men kunde ikke forhindre, at Vandet steg. Man satte derfor Kurs mod Land og salte Skibet paa Grund, da der var Fare for, at det skulde synke. Lukafet var fuldt af Vand, og Mandskabet maatte tilbringe Natten i Styrhuset, efter at Skibet var grundstødt. Der opsendtes Raketter og afbrændtes Nødblus, men først hen paa Morgenen blev Besætningen observeret af en forbigående Sejler og kom i Land.

Skibet er senere bjergt og skal nu til Reparation.

Føreren, Kapltajn J. P. Nielsen, forklarede under et Forhør i Søretten, at Skibet havde været til Hovedeftersyn i Juli Maaned i Fjor. Han havde ikke senere bemærket nogen Lækage og kan kun tænke sig, at den Lækage, der opstod paa Rejsen, skyldes Skibets haarde Arbejde i Søen.

### Skibet var overlastet

Ved Sø- og Handelsretten var der rejst Tillale mod Skibsfører Johannes Frederik M. Lund, fordi han som Fører af De forenede Kulimportørers Dampner »Cimbria« i Juni i Fjor havde forladt svensk Havn med Skibet overlastet. Desuden var han tiltalt, fordi Skibets Lastemærker ikke var tilstrækkeligt synlige.

Kaptajn Lund forklarede, at Skibet havde maattet vente 5 Døgn paa at komme til Lasteplass, og imedens havde man begyndt at male Skibet udenbords, men var ikke blevet færdig hermed, da der pludselig kom Ordre om, at Skibet skulde begynde at indtage Ladningen. Desuden havde de svenske Myndigheder paa Stedet ikke klaget over, at Skibet var overbelastet.

Retten lod ham vedtage en Bøde til Statskassen paa 75 Kr. med Forvandlingsstraf 3 Dages Hæfte.

### Dødsfald

I en Alder af 70 Aar er Maskinmester Aug. Nielsen, Middelfart, død. Han havde forlængst forladt sin Tjeneste ved Middelfart-Færgen og nød nu sit Otium hos en Datter og Svigersøn.

### Korsør Havn

Korsør Byraad har ved 1. Behandling enstemmigt godkendt Havneudvalgets Forslag til Budget for Havnen for det kommende Regnskabsaar. Det er — for første Gang under Krigen — opstillet med et Driftunderskud, som anslaaes til 33,762 Kr. Udvalgets Formand, Prokurist Christoffersen, oplyste i sin Forelæggelsestale, at den største Indtægtspost, Havne- og Bropenge, er sat op fra 198,000 til 202,000 Kr., mens »Lejeindtægter og Afgifter« budgetteres til 51,000 Kr. imod 11,000 Kr. Lejen af Bygninger og faste Pladser anslaaes til 100,000 Kr. Paa Udgiftssiden budgetteres Renten til 84,000 Kr. og Afskrivninger til 100,000 Kr., hvilket for disse to Poster betyder en Sligning paa 26,000 Kr. Af de øvrige Udgifter kan nævnes Administration 106,000 Kr., Vedligeholdelse 40,000 Kr., Renholdelse og Belysning 18,000 Kr., uforudsette Udgifter 22,000 Kr. og Henlæggelser 29,000 Kr. Budgettet balancerer med 394,696 Kr. Af de nylig optagne Laan regnes ¼ Mill. Kr. at være i Behold den 1. April. Dette Beløb skal anvendes til Fortsættelse af Arbejdet med Bassin-Udgravning i Noret (2. Afsnit). Blandt Afskrivningerne er den største Post 34,600 Kr., som afskrives paa den i Fjor foretagne Oprensning af Havnebassinet.

### Skibssalg

Rederiet A. E. Sørensen, Svendborg, har solgt Motorskibet »Libra« til Skibsfører C. M. Christensen, Middelfart, for ca. 175,000 Kr. Skibet laster 150 Tons.

Motorgaleasen »Mercur-Paket« af Rønne, der af Firmaet Hintze & Hansen er byttet med Motorgaleasen »Lorence« af Rudkøbing, er overtaget i København, hvor Besætningerne skifter Skibe.

### Masnedøværkets Havn

Havnarbejderne i Masnedøværkets Havn er nu afsluttet. Bolværket er blevet forlænget med 120 Meter mod Vest.

### Kun 15 Procent

Fra Thisted meddeles, at Fiskerne nu har modtaget deres Tildeling af Olie for Januar. Den blev denne Gang paa 15 pCt. af det normale Forbrug.

### Bornholm-Skib paa Grund ved Rønne Havn

Under en kraftig Vestenstorm rev 66-Selskabets store Passagermotorskib *Frem*, der ligger oplagt i Rønne, sig løs fra sine Fortøjninger og drev ud i Sydhavnen, hvor den gik paa Grund paa Resterne af en gammel Dækmole. »Frem« var fortøjet med ikke færre end 9 Fortøjninger og havde desuden begge Ankre i Bund. At Ankrene var ude, er sikkert Aarsag til, at Skibet ikke led Skade, da det drev ind paa Dækmoleesterne. Fra Kl. 3 om Morgenen til langt op paa Formiddagen arbejdede man paa at faa »Frem« halet helt ind til Molen igen.

Direktør Thorkild Lund oplyser i denne Forbindelse, at Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har taget under Overvejelse at flytte Selskabets to andre Skibe, »Rolina« og »Hammershus«, til bedre egnede Pladser, men i Øjeblikket kan man ikke finde nogen rigtig Fortøjningsplads for de store Skibe.

### Gamle Georg Stage-Drenge

Foreningen »Gamle Georg Stage Drenge« holder ordinær Generalforsamling paa Slotsgaarden (Josty) Søndag den 23. ds. Der skal vælges et nyt Bestyrelsesmedlem i Stedet for F. L. Nilsson, som ikke vil modtage Genvalg.

### Fiskeri-Aarbogen

Paa Iver C. Weillbach & Co.'s Forlag har Fiskeridirektoratet nu udsendt den 51. Aargang af »Aarboeg for den danske Fiskerflaade«.

Det er værd at understrege, at den nyttige og smukt udstyrede Bog er den eneste officielle Haandbog for Fiskere. I den findes optaget de vigtigste Love og Bestemmelser vedrørende Fiskeri og Sejlsad.

Bogladepriisen er 2 Kr. 50 Øre indbundet.

### En usædvanlig Nybygning

Baadebygger Jensen, Marstal, afleverede forleden en ikke helt almindelig Nybygning, nemlig en 23 Fods-Vestkystbaad beregnet baade til Fiskeri og Passagerfart ved Hvide Sande. Baaden, der er klinkbygget, er ualmindelig drægtig og har god Plads i et stort Lukaf forude. Den er forsynet med Dam og en Rudkøbing-Motor.

### Københavns Skibssalgs-Bureau

Københavns Skibssalgs-Bureau ved Charles Hvilsom har udsendt sin Beretning om Markedet i det svundne Aar. Beretningen indledes med følgende Ord:

Formodentlig er Krigen Afslutning ikke fjern, og med Fredens Komme kaldes paa Initiativet til Forøgelse af vor Handelsflaade ved Anskaffelse af baade ny og brugt Tonnage til Gavn for det danske Samfund.

I den første Tid efter Krigen vil sikkert mange Vanskeligheder møde den, der ønsker at kontrahere eller købe Tonnage i Udlandet:

Fremskaffelse af den nødvendige Valuta til Køb, de respektive Regeringers Tilladelse til Handelens Gennemførelse (hvorledes stiller vor egen Regering sig?). Meget vil afhænge af, hvordan og hvorledes vi faar de Skibe hjem, der nu sejler under fremmed Flag, i hvilken Stand de er, og om eventuelle Erstatninger og Opsparelser kan benyttes til Indkøb af anden Tonnage.

Man kan vist gaa ud fra, at der bliver enorm Efterspørgsel efter »second hand« Tonnage, og den skarpe Konkurrence vil medføre, at en Del Handler gennemføres paa definitive Salgsbetingelser: kun mod Bundbesigtigelse og Klassens Opretholdelse.

Der melder sig mange Spørgsmaal, og man skal gennem mange Besværligheder, førend man igen uden at spørge hverken Per eller Poul kan kontrahere og købe Tonnage, hvor man ønsker det, men Vanskelighederne er til for at overvindes.

### Esbjerg Sømandshjem fylder 40 Aar

Det er i disse Dage 40 Aar siden, at Esbjerg Sømandshjem i den gamle Havn blev indviet. Til dette Sømandshjems Rejsning sendte saa godt som alle Fiskerlejer fra Blaaavandshuk til Skagen deres Bidrag, og allerede i 1902 var der indkommet 8,500 Kr. til Hjemmets Rejsning. Grundstenen blev lagt den 24. Juni 1903, og den 13. De-

cember blev Hjemmet indviet af Biskop G. Koch i Ribe. Hjemmet kostede 32.000 Kr. at opføre, og igennem Aarene er der foretaget alle de Udvidelser, der har været mulige.

Siden 1928, da han afløste Pastor P. Ivertsen, har Købmand J. P. Jensen været Formand for Bestyrelsen, der iøvrigt er til Fælles med Hjemmet i den nye Havn.

Skolen bestyres nu af Forstander Johs. Otto og hans Hustru. De er begge opvokset i Esbjerg og saaledes hjemme blandt Fiskerbefolkningen. I Forbindelse med Hjemmet drives en Fiskeskipperskole, der nu ledes af Styrmand Lindqvist.

#### Elektrificeringen af Fyr ved Indsejlingen til Göteborg

Den svenske Lodsstyrelse har givet Havnebestyrelsen i Göteborg Tilladelse til at lade Fyrene Böttö, Gäveskär og Knippelholmen ved Indsejlingen til Göteborg elektrificere.

Efter Elektrificeringen faar de tre Fyr større Lysstyrke, men forbliver iøvrigt uforandrede.

#### Svensk Mindesmærke for krigsforliste Søfolk

Den Indsamling, der har været iværksat for i Sverige at faa rejst et Mindesmærke for krigsforliste Søfolk, har givet et meget smukt Resultat. Til Mindesmærket, der tænkes rejst et Sted paa den svenske Østkyst, er der nu indkommet ialt 250.000 Kr.

#### De svenske Toldintægter

De svenske Toldintægter beløb sig i November Maaned til 9,36 Mill. Kr. mod 9,17 Mill. Kr. i Oktober. Hvad angaar Fyr- og Baanefgifter, saa formindskedes de fra 72,220 Kr. i Oktober til 34,322 Kr. i November.

#### Skibsfarten paa Königsberger Seekanal

For Skibsfarten paa Königsberger Seekanal er der udfærdiget følgende Advarsel:

Skibe paa over 3 Meters Dybgang skal mellem det første Par Fyr sejle med lavest mulig Fart og om muligt passere Strækningen med stoppet Maskine. Opankring og Fiskeri er forbudt.

#### Skibsbrand i Tromsø

Paa Halmes i Tromsø er der sket en forfærdelig Ulykke, som kostede tre Mennesker Livet. Det var begyndt at brænde om Bord i et Skib, og Ilden bredte sig saa hurtigt, at ikke alle om Bord naaede at redde sig i Land. Da Brandmandskabet kom til, fandt man tre Lig paa Dækket. Efter et ihærdigt Slukningsarbejde lykkedes det at redde Skibet.

#### Norsk Skibsreder død

Fra Bergen oplyses det, at Skibsreder Ole Irgens er død paa Haukeland Sygehus efter en Operation 77 Aar gammel.

Efter Uddannelse i Frankrig overtog Skibsreder Irgens i 1889 sammen med en Fætter det fædrene Rederi under Firmanavnet O. & A. Irgens. Rederiet, der var grundlagt i 1859, var Pioner indenfor Frugtfarten, men siden 1930 har Rederiet ført en stille Tilværelse, afventende Konjunkturudviklingen.

## PERSONALIA

#### 60 Aar

En i Skibsfarts- og Radio-Kredse meget kendt Mand, Ingeniør C. Gerald, fyldte i Gaar — Torsdag — 60 Aar. Fra sin Virksomhed i Marinen var Ingeniør Gerald allerede paa et meget tidligt Tidspunkt fortrolig med Radiofoni og forstod denne Nyopfindelses Betydning for Skibsfarten. Da de danske Rederier — iøvrigt med Ø. K. i Spidsen — begyndte at etablere Radiostationer rundt om i Skibene, drog man Nytte af Gerald's Erfaringer, idet han kom til at øve en udstrakt Konsulent-Virksomhed, og det skyldes ikke mindst hans Indsats, at dansk Skibsradiotelegrafi paa et meget tidligt Tidspunkt kom ind under ordnede Forhold. Fra 1920 blev Skibstelegrafien hovedsagelig drevet gennem Dansk Radio-Aktieselskab, der som sin første Direktør fik Ingeniør Gerald.

Sammen med Underdirektør H. G. Garde og flere andre Radiopionerer satte han stærkt ind for en folkelig Radiofoni, og i mange Aar var han Sekretær for Dansk Radioklub.

Ingeniør Gerald startede i 1933 *Gave-Telegram A/S*. Idéen slog straks an, og mange Søfolk har gennem hans Selskab telegraferet Gaver hjem til deres Paarørende. Ogsaa Gronland blev inddraget i Firmaets Virkeomraade, og i flere Lande var man stærkt interesseret i Idéen, men pludselig satte Krigen Bom for denne Tjeneste.

\*

Føreren af Fyrskibet Lappegrunden, Fyrskipper N. P. Schou, fyldte i Onsdags 60 Aar.

\*

Lods ved Københavns Lodseri, Reservelejtant H. J. T. Krøyer fylder 60 Aar i Dag — Fredag. Han er født i Taars ved Nakskov som Søn af Skipper P. J. Krøyer, 14 Aar gammel gik han til Søs med et Toldkrydserfartøj, og senere sejlede han med Marstallerskonnerter »Niels Juul«. Han tog 1. og 2. Del af Styrmandseksamen fra Navigationsskolen i Marstal og sejlede som Styrmand med Dragør-Skonnerter »Fremad« og Thuro-Skonnerter »Hertha«. Efter Orlogstjeneste blev han ansat i Svitzer og senere i Det danske Kulkompagni, hvor han avancerede til 1. Styrmand i s.s. »Bretland« og s.s. »Dana«, men i 1912 kom han ind i Lodsvæsenet, og i de sidste 30 Aar har han været fast ansat ved Københavns Lodseri. En stor Del af denne lange Aarrække redigerede han »Dansk Lodstidende«.

#### 50 Aar

Skibsfører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn H. M. Schou, Aalborg, fyldte i Tirsdags 50 Aar. Kaptajn Schou har siden Krigsudbruddet befundet sig udenfor Spærreazonen.

#### 40 Aar i D. F. D. S.

En af Det forenede Dampskibs-Selskabs kendte Funktionærer, Kontorchef T. H. Mortensen i Statistisk Afdeling har paa Søndag været ansat 40 Aar i Selskabets Tjeneste.

Trods 40-Aars Jubilæet er Kontorchef Mortensen endnu en Mand i sin bedste Alder, idet han den 16. Januar 1904 indtraadte i Selskabet i en Alder af kun 15 Aar. Efter at have gjort Tjeneste i Selskabets Revisionskontor, blev han i 1920 udnævnt til Chef for Statistisk Afdeling.

#### Odense Lodseri

Til Lods ved Odense Gab er fra 1. Februar ansat Havneassistent i Odense M. H. Friis. Den nye Lods, der er 36 Aar, skal afløse Lods T. Rasmussen, som 1. Januar tog Afsked paa Grund af Alder.

#### Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har meddelt Fyrskibsfører i 7. Lønningssklasse Georg Jacob Jens Jürgensen Konstitution som Fyrskibsfører i 6. Lønningssklasse fra 1. Januar i Aar.

#### Dampskibsselskabet Ærø

Styrmand Chr. Svinding, Ærøskøbing, der i en lang Aarrække har gjort Tjeneste i Dampskibsselskabet Ærø, har paa Grund af svigtende Helbred taget sin Afsked ved Aarets Udgang.

#### Rungsted Havn

Officielt meddeles i Statstidende, at H. J. Nielsen og N. F. S. G. Kristiansen er udtraadt af, og Amdraadsmedlem, Proprietær Niels Racz Olessen, Eskemosegaard, Birkerød, og Købmand Richard Henrik Rasmussen er indtraadt i Bestyrelsen for Rungsted Havn, Aktieselskab.

#### Kystpolitiet

Kystpolitibetjentene Wm. Madsen, Allinge, og Carl Christensen, Rønne, er forflyttet til Grenaa.

#### Vandbygningsvæsenet

Efter Ansøgning fratræder Ingeniør Paul Erik Petersen den 1. April 1944 Stillingen som Ingeniør under Vandbygningsvæsenets 5. Lønningssklasse.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. BGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGRNØS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer



## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—0,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,8 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnssiden 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 + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forbejede med 25 pct.

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

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Balast eller andre Skibsformødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede påbegyndt Rejse.

Ingen Lodsivang. Lodsenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodsos og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen søges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Ovreenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 8,0 m og paa Slusestrækningen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Flojstetander og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsivang. Lodsenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nottodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning sørges af beværende Firmaer til faste Priiser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsivang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1941. Kulyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havneafgift (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsos ved Havnen og i Fyrakibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,80 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøges ogsaa om Natten. Ingen Lodsivang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for ber hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vægtafgift: Moderat. Bugsering ubetalt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moderat. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan og Lastn. sørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kelhalingssplade, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsivang uden ved Bugsering (se Lods). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,60 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losning- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobt. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 13. Januar 1944.

Nr. 2.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er ndkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) — Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) — Sæsonefterretning (seasonal) og (T) — Midlertidig (temporary) Efterretning.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

### 211. Norge. Øst-Finnmark. Vardø E. Mineomraade. Advarsel.

*Position.* 70° 22',5 N. 31° 00' E.

*Detaller.* Paa Grund af Minefare advares man mod at sejle og fiske i Søomraadet i den E.-lige Halvcirkel med Radius 13 Sm og Centrum i ovennævnte Plads.

Gentages af E. f. S. Nr. 30/1210 1943.

(E. f. S. Nr. 13/403. Oslo 1943.)

### 212. Norge. Varangerfjord. Vadsø SW. Forbud mod Ankring.

*Position.* Vadsø: c. 70° 04' N. 29° 44' E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre mellem Meridianerne 29° 36',3 E. og 29° 39',2 E.

(N. f. S. Nr. 51/2833. Berlin 1943.)

### 213. Norge. Varangerfjord. Vadsø. Ankringsforbud.

*Position.* c. 70° 04',9 N. 29° 39',25 E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre indenfor et 150 m bredt Omraade, der strækker sig mod Nord og Syd fra ovennævnte Plads.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1361 1943.

(N. f. S. Nr. 34/1927. Berlin 1943.)

### 214. Norge. Farlige Omraader. Advarsel.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/167 og 21/958 1943.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Paa Grund af Minefare fraraades Sejlads i nedennævnte Omraader, der for hvert Omraades Vedkommende begrænses af en Linie, der forbinder de under paagældende Afsnit anførte Punkter:

1. Farvandet mellem Øerne *Grytoy* og *Senja*.

a) 69° 02',2 N. 16° 34',0 E.      c) 68° 59',7 N. 16° 58',0 E.

b) 68° 56',5 N. 16° 49',6 E.      d) 69° 03',6 N. 16° 44',9 E.

2. Farvandet i *Andfjord* og *Kvæfjord* mellem Breddeparallelernerne  $68^{\circ} 48' N.$  og  $68^{\circ} 58' N.$
3. Sejlads og Fiskeri fraraades i Omraadet inden for en Linie gennem Punkterne:
- $70^{\circ} 52',2 N.$   $23^{\circ} 19',3 E.$ , *Tarhalsen Fyr.*
  - $70^{\circ} 58',8 N.$   $23^{\circ} 04',0 E.$
  - $71^{\circ} 10',0 N.$   $24^{\circ} 15',0 E.$
  - $71^{\circ} 10',0 N.$   $25^{\circ} 33',7 E.$ , *Kjerkeneset, Tunes, Magerøy.*
  - $71^{\circ} 01',0 N.$   $25^{\circ} 17',3 E.$ , *Vannfjordnæringen, Magerøy.*
  - $70^{\circ} 59',8 N.$   $24^{\circ} 58',7 E.$ , *Måsøysund Fyr.*
  - $71^{\circ} 01',65 N.$   $24^{\circ} 46',3 E.$ , *Straumsneset, Hjelmsøy.*
  - $71^{\circ} 03',4 N.$   $24^{\circ} 37',0 E.$ , *Geitingodden, Hjelmsøy.*
  - $70^{\circ} 59',8 N.$   $24^{\circ} 13',0 E.$ , *Kalveskjær, Rolvsøy E.*
  - $70^{\circ} 54',8 N.$   $24^{\circ} 03',4 E.$ , *Rolvsøy S.-Pynt.*
  - $70^{\circ} 49',0 N.$   $23^{\circ} 45',0 E.$
  - $70^{\circ} 46',8 N.$   $23^{\circ} 30',5 E.$ , *Sorøya—Akkarfjordnæringen.*
4. Fra *Magerøy* til Meridianen  $31^{\circ} E.$ , et Omraade, der gaar parallelt med Kysten i en Afstand af 4—14 Sm fra denne. Omraadets Bredde: 10 Sm.
- $71^{\circ} 11',8 N.$   $26^{\circ} 14',0 E.$
  - $71^{\circ} 02',2 N.$   $26^{\circ} 14',0 E.$
  - $71^{\circ} 12',2 N.$   $27^{\circ} 39',5 E.$
  - $71^{\circ} 11',0 N.$   $28^{\circ} 10',0 E.$
  - $70^{\circ} 54',0 N.$   $29^{\circ} 03',2 E.$
  - $70^{\circ} 43',0 N.$   $30^{\circ} 22',5 E.$
  - $70^{\circ} 31',6 N.$   $31^{\circ} 00',0 E.$
  - $70^{\circ} 45',1 N.$   $31^{\circ} 00',0 E.$
  - $70^{\circ} 51',3 N.$   $30^{\circ} 39',0 E.$
  - $71^{\circ} 02',1 N.$   $29^{\circ} 41',0 E.$
  - $71^{\circ} 20',3 N.$   $28^{\circ} 02',1 E.$
  - $71^{\circ} 22',2 N.$   $27^{\circ} 36',0 E.$
5. Omraadet i *Varangerfjord* med Sidefjorde W. for Meridianen  $31^{\circ} E.$   
(E. f. S. Nr. 10/316, 12/376 og 12/377. Oslo 1943.)

### 215. Norge. Kamøy Fjord. Mineomraade.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Man advares imod at besejle et Omraade i *Kamøy Fjord* SW. for en Linie mellem følgende Punkter:

- c.  $71^{\circ} 06',6 N.$   $26^{\circ} 03',0 E.$
- Helnes Fyr* paa c.  $71^{\circ} 03',7 N.$   $26^{\circ} 13',7 E.$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 20/921 1943.

(N. f. S. Nr. 19/1067. Berlin 1943.)

### 216. Norge. Porsanger Fjord. Mineomraade.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Man advares imod at besejle Omraadet i *Porsanger Fjord* mellem Breddeparallelernerne  $70^{\circ} 38' N.$  og  $70^{\circ} 48' N.$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 20/922 1943.

(N. f. S. Nr. 19/1068. Berlin 1943.)

### 217. Norge. Vest-Finmark. Farligt Omraade. Advarsel.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Sejlads og Fiskeri fraraades i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- $70^{\circ} 15',6 N.$   $19^{\circ} 12',6 E.$ , *Straumneset.*
- $70^{\circ} 47',0 N.$   $22^{\circ} 00',0 E.$
- $70^{\circ} 29',9 N.$   $22^{\circ} 00',0 E.$
- $70^{\circ} 09',2 N.$   $20^{\circ} 47',5 E.$ , *Nordre Løksund Fyr.*
- $70^{\circ} 02',9 N.$   $20^{\circ} 26',6 E.$ , *Geitvik.*
- $70^{\circ} 03',15 N.$   $19^{\circ} 58',4 E.$ , *Vannøy—Kleiva.*
- $70^{\circ} 05',8 N.$   $19^{\circ} 41',6 E.$ , *Vannøyklubben Fyr.*
- $70^{\circ} 05',7 N.$   $19^{\circ} 33',7 E.$ , *Helgøy SE.-Pynt.*
- $70^{\circ} 07',6 N.$   $19^{\circ} 20',5 E.$ , *Kvalneset.*
- $70^{\circ} 07',85 N.$   $19^{\circ} 13',9 E.$ , *Nordre Kvaløy—Breivik.*

Gentages af E. f. S. Nr. 21/959 1943.

(N. f. S. Nr. 20/1143. Berlin 1943.)

**218. Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.***Position.* Rognsundet: c. 70° 24' N. 22° 48' E.*Detaller.* Besejling af Rognsundet mellem Breddeparallelernerne 70° 17' N. og 70° 23' N. er forbudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/169 1943.

(N. f. S. Nr. 44/2354. Berlin 1942.)

**219. Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa Grund af Minefare advares man imod at besejle nedennævnte Omraader:

- a) I *Kvalsund*: Omraadet mellem Breddeparallelernerne 69° 53',0 N. og 69° 47',2 N.
- b) I *Langsund*: Omraadet, der begrænses af Breddeparallelernerne 70° 00',0 N. og 69° 48',9 N., samt af Øen *Ringvassøy* til Meridianen 19° 26',1 E. og en Linie, der herfra (som E.-Grænse) gaar i Retning 0° til Øen *Reinøy*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/170 1943.

(N. f. S. Nr. 7/313. Berlin 1942.)

**220. Norge. Lyngenfjord. Mineomraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at besejle Omraadet i *Lyngenfjord* mellem Breddeparallelernerne 69° 48' N. og 69° 54' N., W. for Øen *Uløy*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 14/704 1943.

(N. f. S. Nr. 13/709. Berlin 1943.)

**221. Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* For Beskyttelse af Undervandskabler er det forbudt at ankre i følgende Omraader, der begrænses af Linier gennem nedennævnte Punkter:

- |       |                               |    |                               |
|-------|-------------------------------|----|-------------------------------|
| 1. a) | 69° 37' 58" N. 18° 56' 00" E. | c) | 69° 37' 36" N. 18° 55' 24" E. |
| b)    | 69° 37' 35" N. 18° 57' 24" E. | d) | 69° 37' 01" N. 18° 56' 48" E. |
| 2. a) | 69° 38' 02" N. 18° 54' 48" E. | c) | 69° 37' 39" N. 18° 55' 12" E. |
| b)    | 69° 36' 35" N. 18° 49' 48" E. | d) | 69° 36' 15" N. 18° 50' 36" E. |
| 3. a) | 69° 39' 13" N. 18° 58' 42" E. | c) | 69° 39' 01" N. 18° 58' 45" E. |
| b)    | 69° 39' 02" N. 18° 59' 42" E. | d) | 69° 38' 54" N. 18° 59' 27" E. |
| 4. a) | 69° 42' 24" N. 18° 56' 27" E. | c) | 69° 42' 05" N. 18° 55' 38" E. |
| b)    | 69° 41' 54" N. 18° 57' 30" E. | d) | 69° 41' 44" N. 18° 56' 21" E. |

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/171 1943.

(N. f. S. Nr. 4/186. Berlin 1942.)

**222. Norge. Senja og Troms. Malangen—Grøtøydjupet. Mineomraade. Advarsel.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa Grund af Minefare advares man mod at sejle og fiske i et Omraade, der begrænses af Linier gennem nedennævnte Punkter:

- a) 69° 36',1 N. 17° 30',2 E. (*Kjølva* paa *Senja*).
- b) 69° 52',3 N. 18° 01',4 E. (*Auvær Fyr*).
- c) 70° 08' N. 18° 39',3 E. (*Eggeløysa Fyr*).
- d) 70° 11',6 N. 18° 50',6 E. (*Grøtøy NW.-Pynt*).
- e) 70° 14',4 N. 19° 05',6 E. (*Bursnæringen* paa *N. Kvaløy*).
- f) 70° 06',6 N. 19° 07',4 E. (*S.-Pynt* af *N.-Kvaløy*).
- g) 70° 06',1 N. 19° 03' E. (*Hersøy SE.-Pynt*).
- h) 70° 05' N. 19° 00' E. (*Hersøy S.-Pynt*).
- i) 70° 04',75 N. 18° 59',6 E. (*Småtrøllneset, Ribbenesøy*).
- j) 70° 00',7 N. 18° 40',5 E. (*Holkesfjordneset, Ribbenesøy*).
- k) 69° 47',5 N. 18° 07',5 E. (*Holmen NW. for Røssholmen Fyr*).
- l) 69° 44',4 N. 18° 03',4 E. (*Håja W.-Pynt*).
- m) 69° 41' N. 18° 06',9 E. (*Tusøy N.-Pynt*).
- n) 69° 38',7 N. 18° 08',3 E. (*Tusøy SE.-Pynt*).
- o) 69° 38',05 N. 18° 09',5 E. (*Oterneset, S.-Kvaløy*).
- p) 69° 31',15 N. 18° 11',2 E. (*Greipstadodden, S.-Kvaløy*).
- q) 69° 29',35 N. 18° 04',4 E. (*Skorliodden, Senja*).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1211 1943.

(E. f. S. Nr. 13/398. Oslo 1943.)

**223. Norge. Troms. Finsnesrenna. Bestemmelser for Gennemsejling.***Position.* c. 69° 14',1 N. 17° 57',9 E.*Detaller.* Passage gennem *Finsnesrenna* er forbudt, naar Sigtbarheden er under 1000 m.  
(N. f. S. Nr. 51/2846. Berlin 1943.)**224. Norge. Vågsfjord. Harstad. Forbud mod Ankring.***Detaller.* Se nedenfor.*Position.* Det er forbudt at ankre Syd for en Linie mellem Kulkranen paa W.-Siden paa c. 68° 47',9 N. 16° 33',3 E. og Kulkranen paa E.-Siden paa c. 68° 47',7 N. 16° 34',0 E.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 7/465 1943.

(N. f. S. Nr. 6/319. Berlin 1943.)

**225. Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt i et Omraade inden for en Linie gennem følgende Punkter:

- a) *Lodingen* Fyr paa c. 68° 25' N. 16° 01' E.
- b) *Barø* Fyr paa c. 68° 21' N. 16° 05' E.
- c) *Baroodden* paa c. 68° 20' N. 16° 05' E.
- d) *Nordø* paa c. 68° 16' N. 15° 58' E., ved *Tysnes*.
- e) *Kalvholmen* paa c. 68° 19' N. 15° 43' E., SE. for *Kjøø*.
- f) *Auenholmen* paa c. 68° 23' N. 15° 53' E., ved *Nes*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/173 1943.

(N. f. S. Nr. 23/1078. Berlin 1942.)

**226. (T). Norge. Lofoten. Svolvær. Alarmitilstand.***Position.* *Svolvær*: c. 68° 13',5 N. 14° 34',5 E.*Detaller.* Alarmitilstand indtræder, naar der gives flere korte Stød i Alarmsirenen, eller ved Kamphandlinger, naar Antiluftskytset eller Artilleriet begynder at skyde.

Under Alarmitilstand skal Folk blive i Husene eller straks søge Dækning i nærmeste Huse eller Kældere. Husenes Døre maa ikke afaases.

Al Trafik i Havnen skal standses. Skibenes Besætninger skal forblive om Bord, indtil Havnekaptajnen giver anden Anvisning.

De, der ikke overholder disse Bestemmelser, udsætter sig for at blive skudt uden Varsel.

Alarmitilstanden ophører, naar der gives flere lange Stød i Sirenen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/174 1943.

(E. f. S. Nr. 8/208. Oslo 1942.)

**227. Norge. Lofoten. Skraaven S. Passage gennem Saltværsleden forbudt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det er forbudt at passere gennem *Saltværsleden*, E. for *Skraaven* Fyr.

Det spærrede Farvand begrænses:

- mod Syd af en Linie  
fra c. 68° 09',17 N. 14° 39',7 E.  
til c. 68° 09',2 N. 14° 39',9 E.
- mod Nord af en Linie  
fra c. 68° 09',3 N. 14° 39',4 E.  
til c. 68° 09',37 N. 14° 39',5 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 46/1678 1943.

(N. f. S. Nr. 44/2478. Berlin 1943.)

**228. Norge. Skagstadsund. Forbud mod Ankring.***Positioner.* a) 67° 59' 30" N. 15° 07' 48" E., S. for *Brunnes*,b) 67° 59' 55" N. 15° 10' 24" E., paa *Lundøy*.*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinien mellem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 50/2777. Berlin 1943.)

**229. Norge. Folla. Spærret Omraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinien gennem nedennævnte Punkter, er spærret for Skibsfart og Fiskeri:

Fra 67° 35',4 N. 15° 01',8 E.	og fra 67° 34',7 N. 15° 07',7 E.
over 67° 36',2 N. 15° 01',8 E.	til 67° 36',0 N. 15° 12',3 E.
over 67° 37',0 N. 15° 05',0 E.	
til 67° 37',0 N. 15° 09',8 E.	

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/175 1943.

(N. f. S. Nr. 26/1250. Berlin 1942.)

**230. Norge. Bodø Anduvning. Tvangsruiter.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Alle Skibe, der ikke er under Ledsagelse eller er anmeldt, skal under Indsejling til, Udsejling fra eller Passage af *Bodø* om Natten følge nedennævnte Tvangsruiter:

- Indsejling Syd fra.  
Fra Punkt a) 67° 11',1 N. 14° 04',3 E. til b) 67° 13',9 N. 14° 22',9 E. til  
c) 67° 14',4 N. 14° 22',2 E. - d) 67° 14',5 N. 14° 16',8 E. -  
e) 67° 15',2 N. 14° 16',4 E. - f) 67° 16',15 N. 14° 19',7 E. -  
g) 67° 16',85 N. 14° 20',7 E.
- Indsejling Nord fra.  
Fra Punkt a) 67° 23',4 N. 14° 26',3 E. til b) 67° 20',2 N. 14° 25',6 E. til  
c) 67° 17',4 N. 14° 20',8 E. - d) 67° 16',55 N. 14° 18',7 E. -  
e) 67° 16',85 N. 14° 20',7 E.
- Udsejling mod Syd.  
Fra Punkt a) 67° 16',85 N. 14° 20',7 E. til b) 67° 15',8 N. 14° 13',3 E. til  
c) 67° 11',1 N. 14° 04',3 E.
- Udsejling mod Nord.  
Fra Punkt e) 67° 16',85 N. 14° 20',7 E. til d) 67° 16',55 N. 14° 18',7 E. til  
c) 67° 17',4 N. 14° 20',8 E. - b) 67° 20',2 N. 14° 25',6 E. -  
a) 67° 23',4 N. 14° 26',3 E.
- Passagerute fra Syd mod Nord.  
Fra Punkt a) 67° 11',1 N. 14° 04',3 E. til b) 67° 13',9 N. 14° 22',9 E. til  
c) 67° 14',4 N. 14° 22',2 E. - d) 67° 14',5 N. 14° 16',8 E. -  
e) 67° 15',4 N. 14° 12',6 E. - f) 67° 15',8 N. 14° 13',3 E. -  
g) 67° 18',7 N. 14° 19',5 E. - h) 67° 19',4 N. 14° 24',2 E. -
- Passagerute fra Nord mod Syd.  
Fra Punkt a) 67° 23',4 N. 14° 26',3 E. til b) 67° 20',2 N. 14° 25',6 E. til  
c) 67° 19',4 N. 14° 24',2 E. - d) 67° 18',7 N. 14° 19',5 E. -  
e) 67° 15',8 N. 14° 13',3 E. - f) 67° 15',4 N. 14° 12',6 E. -  
g) 67° 11',1 N. 14° 04',3 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1517 1943.

(N. f. S. Nr. 40/2254. Berlin 1943.)

**231. Norge. Bodø W. Spærret Omraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Omraadet indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter er spærret for al Sejlads og Fiskeri:

- 67° 16',4 N. 14° 19',0 E., *Langdragan* NE.-Pynt.
- 67° 16',34 N. 14° 19',3 E., *Schionninggrund* Sømærke.
- 67° 15',95 N. 14° 18',7 E., *Rosoy* Fyr.
- 67° 15',7 N. 14° 17',5 E., *Rosoy* SW.-Pynt.
- 67° 15',53 N. 14° 16',1 E., *Vetmaalskjan* NE.-Pynt.
- 67° 15',7 N. 14° 15',7 E., *Værholmen* SW.-Pynt.
- 67° 16',03 N. 14° 17',0 E., *Slaattøy* NE.-Pynt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/1141 1943.

(N. f. S. Nr. 26/1490. Berlin 1943.)

**232. Norge. Saltstraumen og Sundstraumen. Sejladsforskrift.***Position.* Se nedenfor.

- Detaller.* a) Alle Skibe, som ønsker at sejle ind i *Saltstraumen* paa c.  $67^{\circ} 14',0$  N.  $14^{\circ} 38',0$  E. og videre ind i *Skjerstadsfjord*, skal først melde sig hos Havnekaptaajnen i *Bodø*.
- b) Passage gennem *Sundstraumen* paa c.  $67^{\circ} 12',0$  N.  $14^{\circ} 32',0$  E. og *Indre Sundan*, S. for *Straunøy*, i Retning fra Vest til Øst imellem Meridianerne  $14^{\circ} 31',2$  E. og  $14^{\circ} 37',3$  E. er forbudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1518 1943.

(N. f. S. Nr. 40/2260. Berlin 1943.)

**233. Norge. Stifjord—Fugloyfjord. Mincomraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er spærret for Sejlads og Fiskeri:

- a)  $67^{\circ} 03',0$  N.  $13^{\circ} 17',0$  E.  
 b)  $67^{\circ} 01',6$  N.  $13^{\circ} 36',5$  E.  
 c)  $66^{\circ} 56',7$  N.  $13^{\circ} 27',5$  E. (*Støtt Fyr*).  
 d)  $66^{\circ} 35',1$  N.  $12^{\circ} 55',6$  E. (Midten af Øen *Sundøy*).  
 e)  $66^{\circ} 12',8$  N.  $12^{\circ} 47',1$  E. (Øen *Tomma S.-Pynt*).  
 f)  $66^{\circ} 11',3$  N.  $12^{\circ} 38',3$  E.; herfra gaar Linien mod Nord langs E.-Kysten af Øen *Donna* til  
 g)  $66^{\circ} 13',7$  N.  $12^{\circ} 35',7$  E.  
 h)  $66^{\circ} 37',3$  N.  $12^{\circ} 41',0$  E. (*Nesøy Fyr*).  
 i)  $66^{\circ} 54',7$  N.  $13^{\circ} 06',0$  E. (*Kalsholmen Fyr*) og derpaa tilbage til a).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/176 1943.

(N. f. S. Nr. 49/2745. Berlin 1942.)

**234. Norge. Vestfjord. Fugloyvær—Måløy—Skarholm. Mincomraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at sejle og fiske indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a)  $67^{\circ} 01',6$  N.  $13^{\circ} 36',5$  E.  
 b)  $67^{\circ} 03',0$  N.  $13^{\circ} 17',0$  E.  
 c)  $67^{\circ} 23',4$  N.  $13^{\circ} 51',4$  E., *Grytøy Fyr*.  
 d)  $67^{\circ} 44',0$  N.  $13^{\circ} 51',4$  E.  
 e)  $67^{\circ} 46',1$  N.  $14^{\circ} 24',6$  E., *Måløy—Skarholm Fyr*.  
 f)  $67^{\circ} 26',8$  N.  $14^{\circ} 23',4$  E., *Landegode Fyr*.  
 g)  $67^{\circ} 03',6$  N.  $13^{\circ} 52',3$  E., *Fugloy Fyr*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 23/1013 1943.

(N. f. S. Nr. 22/1256. Berlin 1943.)

**235. Norge. Glomfjord. Sejladsforskrift.***Position.* *Vasdalsvik*: c.  $66^{\circ} 48',2$  N.  $13^{\circ} 36',0$  E.*Detaller.* Alle Skibe, som ønsker at sejle ind i den indre *Glomfjord*, skal først melde sig ved Havnebevogtningsstedet i *Vasdalsvik*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1519 1943.

(N. f. S. Nr. 40/2253. Berlin 1943.)

**236. Norge. Sør-Helgeland. Vefsenfjorden. Spærret Omraade.***Position.* c.  $65^{\circ} 57'$  N.*Detaller.* Omraadet i *Vefsenfjorden* mellem Meridianerne  $12^{\circ} 41',4$  E. og  $12^{\circ} 50',7$  E. er spærret for Sejlads og Fiskeri.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 28/1166 1943.

(E. f. S. Nr. 12/373. Oslo 1943.)

**237. Norge. Vikten—Vega. Mineomraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at sejle og fiske i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

1. c. 64° 58',8 N. 11° 10',1 E., Øen *Vikten* NE.-Pynt.
2. c. 65° 35',8 N. 11° 17',7 E., *Bremstein* Fyr.
3. c. 65° 36',8 N. 11° 45',3 E., Øen *Vega* SW.-Pynt.
4. c. 65° 07',4 N. 11° 47',7 E., Øen *Leka*.
5. c. 65° 02',4 N. 11° 33',1 E., *Leka* SW.-Pynt.
6. c. 64° 56',9 N. 11° 22',4 E., Øen *Løvøy* NE.-Pynt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1078 1943.

(N. f. S. Nr. 24/1383. Berlin 1943.)

**238. Norge. Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.***Position.* *Namsos*: c. 64° 28',1 N. 11° 29',7 E.*Detaller.* Paa Grund af Byggearbejder i *Namsos* Havn maa følgende iagttages:

- a) Passage mellem den opankrede Flaade og Byggestedet er forbudt.
- b) Flaaden skal passeres i mindst 50 m Afstand og med ringe Fart.
- c) Ankring i mindre end 300 m Afstand fra Flaaden er forbudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1213 1943.

(N. f. S. Nr. 29/1665. Berlin 1943.)

**239. Norge. Sør- og Nord-Trøndelag. Smøla—Vikna. Mineomraade. Advarsel.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa Grund af Minefare advares man mod at sejle og fiske i et Omraade, der begrænses, som følger:

- |        |               |              |  |
|--------|---------------|--------------|--|
| Fra a) | 63° 28',1 N.  | 8° 06',1 E.  | ( <i>Holberg</i> paa <i>Smøla</i> N.-Side)       |
| til b) | 63° 31',9 N.  | 7° 58',2 E.  | ( <i>Haugjegla</i> Fyr),                         |
| - c)   | 63° 39',7 N.  | 8° 19',8 E.  | ( <i>Froya</i> SW.-Pynt);                        |
| fra d) | 63° 48',1 N.  | 8° 49',7 E.  | ( <i>Skaget</i> Varde, <i>Froya</i> NE.-Pynt)    |
| til e) | 63° 53' N.    | 8° 47',2 E.  | ( <i>Grønholmen</i> ),                           |
| - f)   | 63° 59',65 N. | 9° 11',3 E.  | ( <i>Sauoya ostre</i> Fyr),                      |
| - g)   | 64° 10',4 N.  | 9° 24',8 E.  | ( <i>Halten</i> Fyr),                            |
| - h)   | 64° 21' N.    | 9° 18',5 E., |  |
| - i)   | 64° 44' N.    | 10° 00' E.,  |  |
| - j)   | 64° 47',9 N.  | 10° 33',3 E. | ( <i>Nordøyan</i> Fyr),                          |
| - k)   | 64° 45',25 N. | 10° 46',7 E. | ( <i>Kvittingen</i> Fyr, <i>Sørgjeslingen</i> ), |
| - l)   | 64° 30' N.    | 10° 23' E.,  |  |
| - m)   | 64° 13',8 N.  | 10° 08',6 E. | ( <i>Kaura</i> Fyr),                             |
| - n)   | 63° 49',7 N.  | 9° 26' E.    | ( <i>Husøy</i> N.-Pynt);                         |
| fra o) | 63° 47',3 N.  | 9° 23',8 E.  | ( <i>Husøy</i> S.-Pynt)                          |
| til p) | 63° 41',5 N.  | 9° 25',5 E.  | ( <i>Storfosen</i> N.-Pynt);                     |
| fra q) | 63° 38',9 N.  | 9° 24' E.    | ( <i>Storfosen</i> S.-Pynt)                      |
| til r) | 63° 38',8 N.  | 9° 11',4 E.  | ( <i>Tjeldværøy</i> E.-Pynt);                    |
| fra s) | 63° 39',65 N. | 9° 03',3 E.  | ( <i>Tjeldværøy</i> NW.-Pynt)                    |
| til t) | 63° 39',15 N. | 9° 00',3 E.  | ( <i>Hitterens</i> NW.-Pynt);                    |
| fra u) | 63° 25',6 N.  | 8° 23',7 E.  | ( <i>Hitterens</i> SW.-Pynt)                     |
| til v) | 63° 23',6 N.  | 8° 12',6 E.  | ( <i>Brunsnæs</i> , <i>Smølas</i> E.-Side).      |

Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1214 1943.

(E. f. S. Nr. 13/402. Oslo 1943.)

**240. (P). Norge. Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet. Mindre Dybde rapporteret.***Position.* c. 64° 28',7 N. 10° 43',1 E.*Detaller.* Det rapporteres, at mindste Dybde i *Strandøysundet* kun er 1,2 m ved Lavvande.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/1040 1943.

(E. f. S. Nr. 10/311. Oslo 1943.)



**241. Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at besejle nedennævnte Omraade ved Tilgangene til *Namsos*:*Namsenfjordens Munding fra*

- a) 64° 36',2 N. 10° 58' E., *Havnviken*, over
- b) 64° 36',9 N. 10° 57',4 E., *Svenskjær Varde*, til
- c) 64° 38',2 N. 11° 02',5 E., *Faksene*, og fra
- d) 64° 35',9 N. 11° 02',6 E., *Troldsteinen*, til
- e) 64° 35',9 N. 11° 00',6 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/277 1943.

(N. f. S. Nr. 51/2831. Berlin 1942.)

**242. Norge. Sør-Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.***Position.* c. 63° 55',9 N. 9° 47' E.*Detaller.* Et Skib med 8,8 m Dybgaende rapporterer at have rørt Grunden mellem *Asen* og *Nautoflu* Jernstang. Ved en paa Stedet foretagen Undersøgelse blev der fundet flere nye Grunde med Dybder mellem 5 og 10 m.Søfarende advares imod at benytte Løbet imellem *Asen* og *Nautoflu*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/1041 1943.

(E. f. S. Nr. 10/312. Oslo 1943.)

**243. Norge. Bjugn fjord. Uthaug. Natspærring.***Position.* c. 63° 44' N. 9° 36' E.*Detaller.* Fra 15. August til 30. April er Indsejling til *Uthaug* Havn forbudt i Tiden: Kl. 2200—0600.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1473 1943.

(N. f. S. Nr. 38/2122. Berlin 1943.)

**244. Norge. Trondheimsleia. Mincomraade.***Position.* c. 63° 38' N.*Detaller.* Man advares mod Sejlads og Fiskeri i *Trondheimsleia* mellem Meridianerne 9° 31' E. og 9° 45' E.

Omraadet maa kun befares efter indhentet Tilladelse fra Havnekaptajnerne eller Vagtfartøjerne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 28/1167 1943.

(N. f. S. Nr. 27/1546. Berlin 1943.)

**245. Norge. Trondheim Omraade. Spærringsbestemmelser.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Besejling om Natten er forbudt i nedennævnte Omraader.1. *Orkedalsfjord.*Omraadet udfor Udskibningspladsen ved *Orkla Gruber A/S* i *Thamshavn* paa c. 63° 19' N. 9° 53' E. mellem Fabriksanlægget og den NW. herfor liggende Række Tønder.2. *Muruviken.*Omraadet S. for en Linie gennem Punktet c. 63° 26',35 N. 10° 50',45 E., *Flat-holmen* N.-Pynt og Punktet c. 63° 26',6 N. 10° 52',3 E.3. *Beistadsundet.*Omraadet udfor *Fosdalens Bergværk A/S* i *Malme* paa c. 64° 04',2 N. 11° 13',8 E. mellem Fabriksanlægget og en Linie, der fra den E. for Anlægget liggende Fortøjningstønde gaar mod S. og mod W. til Kysten.

Skibe, der ikke retter sig efter Afspærringsbestemmelserne, bliver beskudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 16/765 1943.

(N. f. S. Nr. 15/843. Berlin 1943.)

**246. Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.***Position.* Se nedenfor.

- Detaller.* 1. Det er forbudt at ankre i Nærheden af Pladsen 63° 35' 23" N. 9° 30' 51" E. samt imellem denne Plads og Øen *Stavoy*.
2. Ankring er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:
- a) 63° 38' 22" N. 9° 30' 41" E.    c) 63° 37' 06" N. 9° 27' 00" E.  
 b) 63° 37' 42" N. 9° 27' 00" E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/180 1943.

(N. f. S. Nr. 39/2917. Berlin 1940.)

**247. Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.***Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre N. for Forbindelseslinien mellem *Munkholmen* paa c. 63° 27',0 N. 10° 23',5 E. og W.-Enden af den E.-lige Bølgebryder paa c. 63° 26',65 N. 10° 25',1 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/181 1943.

(N. f. S. Nr. 6/279. Berlin 1942.)

**248. Norge. Trondheim Red. Skibsfartsforskrift.***Position.* *Høvringen:* c. 63° 26',7 N. 10° 20',9 E.

*Detaller.* Det er for alle Skibe forbudt at komme nærmere end 300 m til Tankanlægene i den W.-lige Del af *Trondheim Red* mellem *Høvringen* og *Ilsviken*.

Skibe, der er kommet ind i denne Spærrezone, og som efter Afskydelsen af en hvid Signallyskugle fladt hen over Vandet mod Skibets Stævn ikke forlader Omraadet, vil blive beskudt med Skarpt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 31/1243 1943.

(N. f. S. Nr. 30/1715. Berlin 1943.)

**249. Norge. Tronheimsfjorden. Gulosen. Sejladsforskrift.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I *Gulosen* SE.-lige Bugt, SE. for Linien mellem

- a) 63° 19',2 N. 10° 12' E. og  
 b) 63° 18',7 N. 10° 10' E.

skal alle Skibe i Tiden mellem Solnedgang og Solopgang have de reglementerede Lanterner tændt og skal efter eventuel Tilraab eller Varselskud fra Land straks lægge ind til *Pienes mølle* for Kontrol.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1738 1943.

(E. f. S. Nr. 21/604. Oslo 1943.)

**250. Norge. Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.***Position.* c. 63° 20',6 N. 8° 43',8 E.

*Detaller.* Et Skib med et Dybgaaende af c. 6 m rapporterer at have rørt Grunden ved Højvande i *Dromnessundet* tværs af *Storøya* i *Espenes Fyrs* hvide Vinkel, c. 1050 m 113° fra Fyret.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/1042 1943.

(E. f. S. Nr. 10/310. Oslo 1943.)

**251. Norge. Hitteren S. Forbud mod Ankring.***Positioner.* a) 63° 25' 38" N. 8° 28' 31" E., *Murvold*.b) 63° 25' 02" N. 8° 28' 48" E., *Østre Væro*.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinien mellem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 50/2767. Berlin 1943.)

**252. Norge. Freifjord. Forbud mod Ankring.***Positioner.* a) 63° 02' 34" N. 7° 51' 40" E., ved *Lunden* paa *Fredo*.b) 63° 01' 33" N. 7° 53' 48" E., ved *Bøjfoten* paa *Aspø*.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinien mellem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 50/2766. Berlin 1943.)

**253. Norge. Hustadviken. Spærret Omraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Omraadet indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter er spærret for al Sejlads og Fiskeri:

- a) 62° 54',6 N. 6° 54',4 E., *Bud.*
- b) 62° 57',9 N. 6° 30' E.
- c) 63° 08' N. 7° 08' E.
- d) 63° 00',9 N. 6° 18',4 E., *Kråka Fyr.*

Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/1143 1943.

(E. f. S. Nr. 11/349. Oslo 1943.)

**254. Norge. Kristiansund. Spærrede Omraader.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I. Indsejlingerne til *Kristiansund.*

I Tiden: Kl. 2200—0600 er det forbudt for alle Skibe, der ikke er ledsagede eller anmeldte, at passere nedennævnte Farvande indenfor vedføjede Grænser:

1. *Bremsnesfjord:*

- Mod Nord: Fra *Stavenes Fyr* paa c. 63° 06',8 N. 7° 40',3 E.  
til *Klubneset* — c. 63° 06',85 N. 7° 41',8 E.
- Mod Syd: Fra *Rødsand Fyr* — c. 63° 04',1 N. 7° 41',1 E.  
til *Arenes* — c. 63° 04',3 N. 7° 42',9 E.

2. *Nordsund:*

- Fra *Øen Skorpa NE.-Pynt* paa c. 63° 07',9 N. 7° 47',8 E.  
til *Kvitnes Fyr* — c. 63° 07',9 N. 7° 48',7 E.

3. *Omsund:* Meridianen 7° 52',7 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 11/599 1943.

(N. f. S. Nr. 10/513. Berlin 1943.)

**255. Norge. Julsund. Forbud mod Ankring.***Positioner.* a) 62° 50' 57" N. 6° 59' 30" E., *Stensnes.*b) 62° 51' 37" N. 6° 59' 50" E., *Kjørsvik.*c) 62° 49' 27" N. 6° 58' 10" E., *Hoksnes.*d) 62° 48' 15" N. 7° 00' 00" E., *Storvik.*e) 62° 47' 23" N. 6° 55' 52" E., *Nord-Aukra.*f) 62° 46' 42" N. 6° 58' 33" E., *Harbrakken.**Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinierne: a—b, c—d og e—f.

(N. f. S. Nr. 50/2764. Berlin 1943.)

**256. Norge. Ålesund. Giskøy N. Natspærring.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Sejlads er forbudt i Tiden: Kl. 2200—0600 i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

a) 62° 30',9 N. 6° 04',25 E. c) 62° 31',2 N. 6° 01',5 E.

b) 62° 31',2 N. 6° 04',4 E. d) 62° 30',7 N. 6° 01',7 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 37/1413 1943.

(N. f. S. Nr. 36/2006. Berlin 1943.)

**257. Norge. Ålesund. Natspærring.***Tidligere E. f. S. Nr. 37/1414 og 39/1476 1943.**Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Sejlads er forbudt i Tiden: Kl. 2200—0600 i nedennævnte Omraader, der begrænses af Linier gennem de anførte Punkter:1. I *Ellingsøfjord*, N. for *Nørvø:*

a) 62° 28',7 N. 6° 10',4 E. d) 62° 28',9 N. 6° 16',7 E.

b) 62° 29',0 N. 6° 10',6 E. e) 62° 28',6 N. 6° 17',0 E.

c) 62° 29',1 N. 6° 11',5 E. f) 62° 28',25 N. 6° 17',5 E.

2. I *Borgundfjord*, S. for *Norvø*:

- |                             |                              |
|-----------------------------|------------------------------|
| a) 62° 28',1 N. 6° 11',2 E. | c) 62° 27',7 N. 6° 12',15 E. |
| b) 62° 28',0 N. 6° 11',6 E. | d) 62° 28',1 N. 6° 13',9 E.  |
3. N., W. og S. for *Hesø*:
- |                             |                              |
|-----------------------------|------------------------------|
| a) 62° 28',3 N. 6° 07',9 E. | c) 62° 27',0 N. 6° 07',3 E.  |
| b) 62° 28',5 N. 6° 07',9 E. | f) 62° 27',3 N. 6° 10',4 E.  |
| c) 62° 28',5 N. 6° 04',6 E. | g) 62° 27',55 N. 6° 10',5 E. |
| d) 62° 27',0 N. 6° 04',6 E. |                              |

(N. f. S. Nr. 36/2005 og 38/2147. Berlin 1943.)

258. Norge. *Alesund*. Forbud mod Ankring.

- Positioner.* a) 62° 29' 27" N. 6° 10' 20" E., *Kverve*.  
 b) 62° 30' 19" N. 6° 08' 29" E., *Valdersøy*.  
 c) 62° 27' 16" N. 6° 05' 58" E., *Kvalnøs, Hesø*.  
 d) 62° 26' 10" N. 6° 03' 52" E., *Eltrenes, Sulo*.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinierne: a—b og c—d.

(N. f. S. Nr. 50/2763. Berlin 1943.)

259. Norge. *Giskø*sund og *Kjerringsund*. Spærrede Omraader.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Nedennævnte Omraader er spærret for al Sejlads:

1. *Giskø*sund mellem *Godø* og *Valderø*. c. 62° 29' N. 6° 03' E.
2. *Kjerringsund* mellem *Ottero* og *Gossen*. c. 62° 46' N. 6° 55' E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/182 1943.

(N. f. S. Nr. 19/852. Berlin 1942.)

260. Norge. *Møre*—*Romsdal*. *Gurskø*s E. Spærret Omraade.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I Tiden Kl. 2200—0600 er det forbudt at besejle et Omraade, der begrænses, som følger:

mod Syd af en Linie fra c. 62° 16',65 N. 5° 50',3 E. til *Store Hestholm* NE.-Pynt og videre til c. 62° 16',9 N. 5° 52',2 E.;

mod Nord af en Linie fra c. 62° 17',3 N. 5° 49',7 E. til *Vedø* SW.-Pynt og fra *Vedø* NE.-Pynt til c. 62° 17',7 N. 5° 51',1 E.

Skibe, der overtræder Forbudet, bliver beskudt uden Varsel.

(E. f. S. Nr. 23/674. Oslo 1943.)

261. Norge. *Stadlandet*. *Mine*omraade.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| a) 61° 52',5 N. 4° 52',3 E. | f) 62° 12',6 N. 5° 14',0 E., derfra langs NW.- og W.-Kysten af <i>Stadlandet</i> til |
| b) 61° 52',5 N. 4° 34',0 E. | g) 62° 06',0 N. 5° 07',5 E.  |
| c) 62° 11',0 N. 4° 34',0 E. | h) 62° 03',5 N. 4° 56',5 E. og herfra tilbage til                                    |
| d) 62° 20',0 N. 4° 58',5 E. | Punkt a).  |
| e) 62° 20',0 N. 5° 14',0 E. |  |

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/183 1943.

(N. f. S. Nr. 9/394. Berlin 1942.)

262. Norge. *Gorsen*. Sejladsforskrift.*Position.* *Gorsen*: c. 62° 49' N. 6° 53' E.*Detaller.* I Tiden fra 1 Time efter Solnedgang til 1 Time før Solopgang er det forbudt for alle Skibe med Undtagelse af Rutedamperen at komme Øen *Gorsen* nærmere end 300 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/876 1943.

(N. f. S. Nr. 18/985. Berlin 1943.)

**263. (T). Norge. Sandsfjord. Gjerdesvika. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.***Position.* c. 62° 15',8 N. 5° 36',0 E.*Detaller.* Paa Grund af Reparationsarbejder paa Havnemolen er Indsejlingen til *Gjerdesvika* spærret og Ledefyrene midlertidigt slukket.

(N. f. S. Nr. 51/2814. Berlin 1943.)

**264. Norge. Gulenfjord. Nordgulen. Forbud mod Sejlads.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Uden Tilladelse af Havnekaptajnen i *Maaløy* er det forbudt at besejle den indre Del af *Nordgulen* E. for en Linie mellem Punkterne:

a) 61° 46',03 N. 5° 11',85 E. og

b) 61° 45',62 N. 5° 11',80 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 42/1545 1943.

(N. f. S. Nr. 41/2319. Berlin 1943.)

**265. Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Omraader er spærret for al Sejlads og Fiskeri:

1. Omraadet indenfor en Linie gennem Punkterne:

a) 61° 39',0 N. 4° 48',0 E. c) 61° 43',1 N. 4° 42',5 E.

b) 61° 39',0 N. 4° 40',5 E. d) 61° 43',1 N. 4° 48',0 E.

2. Omraadet indenfor en Linie gennem Punkterne:

a) 61° 30',0 N. 4° 46',0 E. c) 61° 33',0 N. 4° 40',0 E.

b) 61° 30',0 N. 4° 40',0 E. d) 61° 33',0 N. 4° 46',0 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/184 1943.

(E. f. S. Nr. 8/207. Oslo 1942.)

**266. Norge. Florøy Anduvning. Sejladforskrift. Gennemsejling forbudt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Indsejling til og Udsejling fra *Florøy* skal W. for Havnen foregaa S. om *Florøy Fyr* paa c. 61° 36',2 N. 5° 00',7 E. og i en Afstand af c. 200 m fra *Brandsoy N.-Kyst*.

2. Gennemsejling er forbudt

a) mellem den lille Ø paa c. 61° 36',4 N. 5° 02',7 E. og Øen *Langholm* ogb) mellem *Langholm* og *Brandsoy N.-Pynt*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 42/1546 1943.

(N. f. S. Nr. 41/2295. Berlin 1943.)

**267. Norge. Florøy Anduvning. Natspærring.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Tiden Kl. 2000—Kl. 0700 i et Omraade, der begrænses, som følger:Mod Syd: I *Eidel* Kanal af Breddeparallellen:

61° 35',5 N.

Mod Vest af Forbindelseslinien:

a) 61° 35',82 N. 5° 00',0 E., *Havernes*.b) 61° 36',5 N. 5° 00',85 E., Øen *Roten W.-Pynt*.

Mod Nord af Forbindelseslinien:

a) 61° 36',4 N. 5° 01',9 E., *Roten NE.-Pynt*.b) 61° 36',7 N. 5° 02',4 E., *Gulldholm N.-Pynt*.c) 61° 36',7 N. 5° 04',46 E., *Bolanes*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1722 1943.

(N. f. S. Nr. 46/2592. Berlin 1943.)

**268. Norge. Florøy Anduvning. Vrag. Forbud mod Ankring.***Position.* c. 61° 36',3 N. 5° 02',2 E., i 50 m Vanddybde.*Detaller.* Et Vrag ligger paa ovennævnte Plads. Det er forbudt at ankere inden for en Afstand af 50 m fra Vraget.

(N. f. S. Nr. 52/2881. Berlin 1943.)

**269. Norge. Florøy. Afspærringsbestemmelse.***Position.* c. 61° 36',2 N. 5° 00',8 E.*Detaller.* Florøy Havn er spærret for Skibe med et Dybgaende af over 7 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 16/757 1943.

(N. f. S. Nr. 15/793. Berlin 1943.)

**270. Norge. Bue (Aspø) Fjord — Stavfjord. Mineomraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at sejle og at fiske i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 61° 33',0 N. 4° 40',0 E.
- b) 61° 33',0 N. 4° 46',0 E.
- c) 61° 23',9 N. 4° 48',5 E., Øen *Kvanskjær*.
- d) 61° 19',2 N. 4° 48',0 E., — *Alden* E.-Kyst.
- e) 61° 17',3 N. 4° 47',1 E., — *Varøy* E.-Kyst.
- f) 61° 13',5 N. 4° 44',5 E., — *Aspoy* N.-Pynt.
- g) 61° 13',5 N. 4° 40',0 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 12/646 1943.

(N. f. S. Nr. 11/597. Berlin 1943.)

**271. Norge. Granesund. Gennemsejling forbudt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Gennemsejling er forbudt

- a) mellem Fastlandet og Øen *Prestøy* paa c. 61° 20',0 N. 5° 04',0 E.,
- b) mellem Øen *Fladøy* paa c. 61° 19',3 N. 5° 03',65 E. og *Søndre Sauesundsholm* paa c. 61° 19',6 N. 5° 02',6 E.,
- c) mellem *Søndre Sauesundsholm* og Øen *Atleøy* paa c. 61° 19',7 N. 5° 02',4 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1079 1943.

(N. f. S. Nr. 24/1382. Berlin 1943.)

**272. Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at besejle Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 60° 50',0 N. 4° 30',0 E.
- b) 60° 58',4 N. 4° 30',0 E.
- c) 60° 58',4 N. 4° 39',0 E.
- d) 60° 52',7 N. 4° 39',0 E.
- e) 60° 50',0 N. 4° 39',5 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/185 1943.

(N. f. S. Nr. 18/767. Berlin 1942.)

**273. Norge. Granesund. Natspærring.***Tidligere* E. f. S. Nr. 39/1477 og 46/1681 1943.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Besejling af *Granesund* er forbudt i Tiden: Kl. 2000—0700 indenfor et Omraade, der begrænses

- mod Syd af en Linie fra *Atleøy* paa 61° 19' 14" N. 5° 01' 08" E. over *Grofeholm* S.-Pynt og *Fladøy* S.-Pynt til *Langenes Fyr* paa c. 61° 19',3 N. 5° 05',0 E.
- mod Nord af Breddeparallelle 61° 22',8 N.

(N. f. S. Nr. 38/2154 og 44/2480. Berlin 1943.)

**274. Norge. Masfjord. Løb spærret.***Position.* *Matreo*: c. 60° 52',3 N. 5° 34',6 E.*Detaller.* Løbet mellem *Matreo* og Fastlandet er spærret for al Trafik.Indsejlingen til den E.-lige Del af *Sorfjord* maa kun foregaa S. om *Matreo*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1215 1943.

(N. f. S. Nr. 29/1663. Berlin 1943.)

**275. Norge. Hjeltefjord og Byfjord. Forbud mod Ankring.**

- Positioner.* a) 60° 36' 30" N. 4° 57' 07" E., *Skielanger*.  
 b) 60° 36' 25" N. 4° 56' 20" E., *Prestholmen*.  
 c) 60° 34' 28" N. 5° 01' 19" E., *Skurveit*.  
 d) 60° 34' 43" N. 4° 58' 19" E., *Herlo*.  
 e) 60° 25' 33" N. 5° 14' 52" E., *Bakarvågen*.  
 f) 60° 26' 02" N. 5° 17' 01" E., *Hellen*.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinierne: a—b, c—d og e—f.

(N. f. S. Nr. 50/2757. Berlin 1943.)

**276. Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Alle Skibe og Fartøjer under 300 Bruttotons, som passerer

*Flatøy* paa 60° 32',5 N. 5° 16',7 E.,

*Knarrevik* — 60° 22',3 N. 5° 10',1 E.,

*Os* — 60° 11',1 N. 5° 28',8 E. eller

*Skoltegrundskaien* (ved Indløbet til *Vaagen*), skal anløbe Kontrolstationerne paa disse Steder.

Den, der ikke retter sig efter ovenstaaende Bestemmelse, bliver beskudt, og Skibsføreren bliver straffet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/186 1943.

(E. f. S. Nr. 3/92. Oslo 1942.)

**277. Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Solsviksund. Natspærring.**

*Position.* c. 60° 26',5 N. 4° 58',4 E.

*Detaller.* I Tiden mellem Kl. 1700 og Kl. 0800 er al Sejlads og Fiskeri forbudt i *Solsviksund* mellem Breddeparallelernerne 60° 26',3 N. og 60° 26',9 N.

Skibe, der overtræder Forbudet, bliver beskudt.

(E. f. S. Nr. 23/658. Oslo 1943.)

**278. Norge. Bergen Omraade. Fyr upaalidelige.**

*Position.* *Bergen:* c. 60° 24' N. 5° 19' E.

*Detaller.* Man maa være forberedt paa, at enkelte Fyrs Lysvinkler i Farvandene ved *Bergen* kan være blevet forandret uden forudgaaende Meddelelse. Nærmere Oplysninger faas i Sejlanvisninger hos de forskellige Havnekaptajner i *norske* Havne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/1391 1943.

(E. f. S. Nr. 16/501. Oslo 1943.)

**279. Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.**

*Position.* *Bergen:* c. 60° 24' N. 5° 18' E.

*Detaller.* Alle Skibe og Fartøjer, som befinder sig i *Bergen* Havn, saalænge det er mørkt, skal have en Lanterne klar til at blive tændt, naar andre Skibe nærmer sig.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/187 1943.

(E. f. S. Nr. 3/91. Oslo 1942.)

**280. Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.**

*Tidligere* E. f. S. Nr. 2/278, 13/681 og 39/1478 1943.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I Tiden Kl. 2200—0600 er al Bescjling af nedennævnte Omraader eller Passage af følgende Spærregrensers forbudt:

1. I *Byfjord*. Omraadet begrænses

mod Vest af en Linie fra *Hjelteneset* paa c. 60° 23',25 N. 5° 10',8 E. til *Tollneset* paa c. 60° 22',6 N. 5° 10',8 E.

mod Øst af en Linie fra *Skardholmen* paa c. 60° 23',8 N. 5° 12',6 E. til *Brystneset* paa c. 60° 23',6 N. 5° 13',5 E.

2. I *Salthus Fjord*. Omraadet begrænses  
 mod Nord af Breddeparallelle 60° 33',0 N.  
 mod Øst af en Linie fra *Hagelsund Fyr* paa c. 60° 32',5 N. 5° 17',0 E. til  
*Tellevik* paa c. 60° 31',15 N. 5° 17',65 E.
3. I *Lungegårdsvann*.  
*Nyggårdsbro*.  
 (N. f. S. Nr. 51/2846. Berlin 1942 og N. f. S. Nr. 12/628 og 33/2120. Berlin 1943.)

**281. Norge. Bergen Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.**

*Position.* *Hagelsund Fyr*: c. 60° 32',5 N. 5° 17',0 E.

*Detaller.* Det er forbudt at passere gennem *Flatøyosen*, W. for *Øen Flatøy*.

Passage gennem *Hagelsund*, E. for *Flatøy*, skal, udenfor Spærretiden Kl. 2200—  
 0600, foregaa tæt under Kysten ved *Sundets E.-Side*.

Gentagelsen af E. f. S. Nr. 13/682 1943.

(N. f. S. Nr. 12/627. Berlin 1943.)

**282. Norge. Bergen S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.**

*Positioner.* a) 60° 20' 58" N. 5° 09' 57" E., *Brattholm*.

b) 60° 21' 03" N. 5° 11' 03" E., *Kallandsholm*.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinien  
 mellem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 51/2813. Berlin 1943.)

**283. Norge. Samnangerfjord. Forbudte Omraader.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Sejlads og Fiskeri er forbudt i følgende Omraader i den indre Del af *Samnanger-*  
*fjorden*:

1. Omraadet N. for Breddeparallelle 60° 21' 15" N. i Bugten ved *Trengereid*.

2. Omraadet indenfor en Linie gennem

a) 60° 21' 43" N. 5° 40' 45" E.

b) 60° 21' 43" N. 5° 41' 10" E.

c) 60° 22' 13" N. 5° 41' 40" E.

d) 60° 22' 13" N. 5° 42' 10" E. *Gaupholmen*.

e) 60° 22' 09" N. 5° 42' 10" E., *Kutreet Bro E.-Kant*.

f) 60° 22' 06" N. 5° 43' 10" E.

g) 60° 22' 43" N. 5° 43' 10" E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1441 1943.

(N. f. S. Nr. 37/2050. Berlin 1943.)

**284. Norge. Lerøyosen. Mincomraade.**

*Positon.* Se nedenfor.

*Detaller.* Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af Linier gennem føl-  
 gende Punkter:

Mod Syd: c. 60° 12',1 N. 5° 10',5 E., *Børnestangen Fyr*.

c. 60° 14',54 N. 5° 15',9 E.

Mod Nord: c. 60° 15',15 N. 5° 08',05 E.

c. 60° 15',15 N. 5° 14',6 E.

Farvandet kan passeres paa Kurser, der opgives af Havnekaptajnerne.

Skibe, der ikke har faaet Underretning om disse Kurser, skal anløbe Kontrolskibene  
 paa Pladserne

a) c. 60° 11',9 N. 5° 12',6 E.

b) c. 60° 15',25 N. 5° 9',35 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/1392 1943.

(N. f. S. Nr. 35/1959. Berlin 1943.)



**285. Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.**  
*Detaller.* I Tiden mellem Kl. 2200 og 0600 er det forbudt at løbe ind i og ud af følgende Havne:

*Bergen.*  
*Leirvik (Stord).*  
*Haugesund med Karmsund.*  
*Askevold.*  
 Ankerpladsen *Daviken Bugt.*

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/189 1943.

(E. f. S. Nr. 22/512. Oslo 1942.)

**286. Norge. Hjeltefjorden. Mineomraade.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Man advares imod at sejle og at fiske indenfor et Omraade, som begrænses af Linier, som følger:

Mod S y d : Breddeparallellen 60° 33' N.

I *Straumsund*: Forbindelseslinien mellem

a) 60° 34',2 N. 4° 50',15 E. og

b) 60° 35',12 N. 4° 50',15 E.

Mod N o r d : Forbindelseslinien mellem

a) 60° 36',95 N. 4° 51',8 E., *Heimferneset*, og

b) 60° 36',9 N. 4° 57',0 E., *Nesodden*.

I *Satreosen* og *Herdlefjord*: Forbindelseslinien mellem

a) 60° 35',43 N. 4° 59',45 E. og

b) 60° 33',03 N. 4° 59',45 E.

Man kan passere Farvandet paa Kurser, der opgives af de tyske Havnekaptajner. Skibe, der ikke har faaet Underretning om disse Kurser, skal anløbe Kontrollartøjerne paa følgende Pladser:

a) c. 60° 31',2 N. 4° 57',1 E.

b) c. 60° 37',5 N. 4° 54',5 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1368 1943.

(N. f. S. Nr. 33/1875. Berlin 1943.)

**287. Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/190 og 35/1367 1943.*

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I Omraadet W. for *Hjeltefjorden* er følgende Sejlløb for Skibe og Baade spærret:

1. *Osundet*: Mellem 60° 33',6 N. og 60° 32',3 N. og E. for 4° 50',6 E.

2. *Ulvsundet* E.—W.-lige Del: Mellem 4° 55',1 E. og 4° 52',5 E.

*Ulvsundet* N.—S.-lige Del (*Straumesundet*): Mellem 60° 31',5 N. og 60° 30',3 N.

3. *Rongsundet*: Et Omraade begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

a) 60° 30',1 N. 4° 56',2 E. c) 60° 29',55 N. 4° 56',4 E.

b) 60° 29',9 N. 4° 56',4 E. d) 60° 29',55 N. 4° 55',6 E.

4. *Svelgen*: Et Omraade, begrænset mod S. af Breddeparallellen 60° 27',2 N. og mod E. af en Linie gennem Punkterne:

a) 60° 27',55 N. 4° 57',8 E. c) 60° 27',15 N. 4° 58',2 E.

b) 60° 27',3 N. 4° 58',2 E.

(N. f. S. Nr. 23/1069. Berlin 1942 og N. f. S. Nr. 33/1876. Berlin 1943.)

**288. Norge. Grimstadfjord. Natspærring.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I Tiden: Kl. 2200—0600 er det forbudt uden Tilladelse at besejle *Grimstadfjord*

E. for Linien mellem

a) 60° 19',63 N. 5° 12',6 E.

b) 60° 19',1 N. 5° 13',1 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1369 1943.

(N. f. S. Nr. 33/1874. Berlin 1943.)

**289. Norge. Fusefjord. Hatvikbukt. Sejladsforskrift.**

*Position.* *Hatvikbukt:* c. 60° 12',5 N. 5° 33',1 E.

Indsejling i og Udsejling fra *Hatvikbukt* er forbudt i Tiden fra Solnedgang til Solopgang.

Sejlads om Dagen skal foregaa tæt under NE.-Pynten

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1370 1943.

(N. f. S. Nr. 34/1917. Berlin 1943.)

**290. Norge. Bjørnefjord og Lysefjord. Forbud mod Ankring.**

*Positioner.* a) 60° 05' 00" N. 5° 21' 46" E., *Reksteren N.-Pynt.*

b) 60° 07' 58" N. 5° 21' 54" E., *Rotingi.*

c) 60° 12' 16" N. 5° 16' 26" E., *Kroken.*

d) 60° 10' 38" N. 5° 18' 26" E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinierne: a—b og c—d.

(N. f. S. Nr. 50/2755. Berlin 1943.)

**291. Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem Punkterne:

a) 59° 57',5 N. 5° 16',0 E.

d) 59° 59',8 N. 5° 16',8 E.

b) 59° 59',2 N. 5° 16',4 E.

e) 59° 58',9 N. 5° 19',5 E.

c) 59° 59',7 N. 5° 16',7 E.

samt af Kystlinien fra Punkt e) til 59° 57',6 N. 5° 17',6 E. og af en Linie herfra til Punkt a).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/191 1943.

(N. f. S. Nr. 4/166. Berlin 1942.)

**292. Norge. Selbjørnsfjord Anduvning. Mineomraade.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Man advares imod at besejle Omraadet indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter:

a) 59° 58',95 N. 5° 00',0 E.

b) 59° 58',95 N. 5° 05',9 E., *Stolmesund Fyr.*

c) 59° 57',8 N. 5° 07',0 E.

d) 59° 55',4 N. 5° 07',0 E.

e) 59° 52',5 N. 5° 00',0 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 11/601 1943.

(N. f. S. Nr. 10/512. Berlin 1943.)

**293. Norge. Sirafjord—Sletta. Mineomraade.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) 59° 25',9 N. 5° 13',9 E., *Skåre-Trebåen Lys- og Klokketønde.*

b) 59° 25',1 N. 5° 09',0 E., *Seiskjær.*

c) 59° 26',1 N. 5° 07',8 E.

d) 59° 27',1 N. 5° 05',0 E.

e) 59° 25',0 N. 4° 59',0 E.

f) 59° 17',2 N. 5° 01',0 E.

g) 59° 17',2 N. 4° 46',0 E.

h) 59° 28',5 N. 4° 46',0 E.

i) 59° 30',5 N. 5° 05',0 E.

j) 59° 30',5 N. 5° 10',0 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/1748 1943.

(N. f. S. Nr. 45/2514. Berlin 1943.)

**294. Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* *Vibransøysund* mellem *Garsøy* paa c. 59° 25',2 N. 5° 14',8 E. og *Kyllingøy* paa c. 59° 25',3 N. 5° 15',2 E. er lukket for Gennemsejling for alle Skibe og Fartøjer. Gentagelse af E. f. S. Nr. 28/1168 1943.

(E. f. S. Nr. 12/380. Oslo 1943.)

**295. Norge. Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.***Position.* *Kyllingøy*: 59° 25',3 N. 5° 15',2 E.*Detaller.* Det E.-ligste, N.-lige Indløb til *Haugesund*, mellem *Kyllingøy* og Fastlandet, er spærret for al Trafik.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1216 1943.

(E. f. S. Nr. 13/431. Oslo 1943.)

**296. Norge. Talgjefjord. Mastrafjord. Mineomraader.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Nedennævnte Omraader er spærret for Skibsfart og Fiskeri:

- I. I *Talgjefjord* inden for en Linie, der gaar fra 59° 08',4 N. 5° 36',4 E. over 59° 10',4 N. 5° 41',9 E. til 59° 10',4 N. 5° 46',7 E. og fra 59° 09',2 N. 5° 46',55 E. til 59° 07',2 N. 5° 41',4 E.
- II. I *Mastrafjord* et Omraade, der begrænses
  - mod V e s t af Forbindelseslinien mellem 59° 07',3 N. 5° 34',2 E. og 59° 06',18 N. 5° 34',2 E.,
  - mod N o r d af Øen *Rennesøy*,
  - mod Ø s t af Forbindelseslinien mellem 59° 07',12 N. 5° 36',4 E. og 59° 06',28 N. 5° 36',65 E.,
  - mod S y d af Øen *Klosterøy*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/193 1943.

(N. f. S. Nr. 50/2767. Berlin 1942.)

**297. Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 59° 07',8 N. 5° 14',8 E. (*Geitungen Fyr*).
- b) 59° 07',8 N. 5° 01',0 E.
- c) 58° 36',5 N. 5° 16',0 E.
- d) 58° 26',5 N. 5° 28',5 E.
- e) 57° 46',3 N. 6° 58',7 E.
- f) 58° 06',4 N. 6° 34',3 E. (*Lister Fyr*).
- g) 58° 31',3 N. 5° 38',2 E.
- h) 58° 39',3 N. 5° 28',0 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/194 1943.

(N. f. S. Nr. 38/2021. Berlin 1942.)

**298. Norge. Rogaland. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.***Position.* *Stavanger*: c. 58° 59' N. 5° 43' E.*Detaller.* I Indløbet til *Stavanger* er der i *Byfjorden* udlagt Spærringer. Skibsførere og Lodser paa alle Skibe, som skal anløbe *Stavanger*, maa hos de *tyske* Havnekaptajner indhente Sejlansvisninger for Passage af Spærringerne. For Tiden er det forbudt at anløbe *Stavanger* i Tiden: Kl. 2200—0600.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 12/647 1943.

(E. f. S. Nr. 5/135. Oslo 1943.)

**299. Norge. Listerfjord og Hitterøysund. Natspærring.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I Tiden: Kl. 2200—0600 er det forbudt uden Tilladelse at besejle følgende Omraader:

1. *Listerfjord*, E. for *Hitterøy*: Omraadet E. for Forbindelseslinien mellem
  - a) 58° 10',65 N. 6° 38',0 E., *Varnes Fyr*, og
  - b) 58° 11',7 N. 6° 38',0 E., *Klubben*.

2. *Hitterøysund*: Omraadet E. for Forbindelseslinien:

- a)  $58^{\circ} 14',6$  N.  $6^{\circ} 31',9$  E., *Kvalberget*, og  
 b)  $58^{\circ} 15',0$  N.  $6^{\circ} 32',0$  E., *Napp Fyr*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1371 1943.

(N. f. S. Nr. 33/1873. Berlin 1943.)

## 300. Norge. Farsund. Gennemsejling forbudt.

*Position*. Se nedenfor.

*Detaller*. Al Gennemsejling er forbudt:

- a) mellem *Bugdøy* paa c.  $58^{\circ} 04',4$  N.  $6^{\circ} 53',8$  E. og *Langøy (Kveldsund)*,  
 b) mellem *Urøy* paa c.  $58^{\circ} 04',4$  N.  $6^{\circ} 50',3$  E. og *Prestøy*,  
 c) mellem *Prestøy* paa c.  $58^{\circ} 04',5$  N.  $6^{\circ} 50',0$  E. og *Tyveholm*,  
 d) mellem *Eigerøy* paa c.  $58^{\circ} 04',4$  N.  $6^{\circ} 49',3$  E. og Fastlandet (*Bjørnsund*).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1723 1943.

(N. f. S. Nr. 46/2591. Berlin 1943.)

## 301. (T). Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.

*Position*. c.  $57^{\circ} 07'$  N.  $8^{\circ} 36'$  E.

*Detaller*. *Hanstholm* Redningsstation er indtil videre midlertidigt nedlagt.

Den ved *Hanstholm* hidtil stationerede Roredningsbaad er samtidigt fjernet og vil ikke mere blive bragt tilbage.

Dansk Lods I, Side 84 og 86. Dansk Lods II, Side 30.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 4/374 1943.

## 302. (T). Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.

*Position*. c.  $56^{\circ} 57',5$  N.  $8^{\circ} 21',8$  E.

*Detaller*. Paa Grund af *Vorupør Læmole*s Beskadigelse er *Vorupør Læmole Fyr* slukket indtil videre.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/195 1943.

## 303. (T). Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.

*Position*. c.  $56^{\circ} 05',3$  N.  $8^{\circ} 14',5$  E.

*Detaller*. Dybden i *Ringkøbing Havn* samt i Indløbet dertil er aftaget til 2,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/196 1943.

## 304. Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.

*Position*. Se nedenfor.

*Detaller*. Ved Opmaaling i Oktober 1942 af den gravede Rende over *Graadyb Barre* viste det sig, at Sandet ved den rødmalede Spidstønde III paa  $55^{\circ} 26'$  ( $51''$ ) N.  $8^{\circ} 17'$  ( $14''$ ) E. ved Rendens SE.-Side havde skudt sig c. 40 m ud i Renden, saaledes at 6 m Kurven her findes i en Afstand af c. 60 m fra *Sædenstrand Fyr*linie.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/197 1943.

## 305. (T). Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Sømærke midlertidigt inddraget. Advarsel.

*Position*. Se nedenfor.

*Detaller*. 1. Ved *Tørre Bjælke* i *Graadyb* har Sandet fra Sejllobets NW.-Side skudt sig ud mod Løbets Midte, saaledes at Dybden paa  $55^{\circ} 27' 25''$  N.  $8^{\circ} 18' 29''$  E., i *Sædenstrand Fyr*linie, er aftaget til 6,9 m ved Middel-Springtidslavvande, medens Dybden c. 15 m NW. for denne Plads kun er 3 m.

Paa Grund at denne Tilsanding advares man mod at benytte *Sædenstrand Fyr*linie paa Strækningen forbi *Tørre Bjælke*, hvor den er ubrugelig.

2. *Tørre Bjælke* hvide Stumpstønde med 3 nedadvendte Koste paa  $55^{\circ} 27'$  ( $30''$ ) N.  $8^{\circ} 18'$  ( $29''$ ) E., hvor Dybden for Tiden er c. 1,3 m, er midlertidigt inddraget.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1534 1943.

**306. (T). Danmark. Graadyb. Lystønde midlertidigt udlagt. Lystønde midlertidigt flyttet.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. I Tilslutning til E. f. S. Nr. 41/1534 1943 meddeles, at en hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>, midlertidigt er udlagt i 12 m Vand paa 55° 27' 21" N. 8° 18' 30" E., udfor Tilsandingen ved *Tørre Bjælke* og c. 90 m S. for *Sædenstrand* Fyrlinie.2. Lystønden *Søren Jessens Sand* er midlertidigt flyttet c. 100 m i Retning 140° og udlagt i 15,5 m Vand paa 55° 27' 33" N. 8° 19' 19" E., c. 300 m SE. for *Sædenstrand* Fyrlinie.

Kort Nr. 95, 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 44/1609 1943.

**307. Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.***Position.* c. 55° 28' N. 8° 26' E.*Detaller.* I *Esbjerg* Havns *Trafikhavn* samt i *Søndre- og Østre-Forhavn* er Vanddybden normal, saaledes som den er opgivet i „Den danske Havnelods“. I Havnens øvrige Bassiner maa man for Tiden regne med noget mindre Vanddybde paa Grund af Tilslukning.

Havnelods, Side 56.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/199 1943.

**308. (T). Danmark. Manø W. Sømærke midlertidigt udlagt.***Position.* c. 55° 16',1 N. 8° 18',3 E.*Detaller.* En rød- og hvidstribet Spidstønde med 1 Ballon er udlagt paa ovennævnte Plads.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 10/564 1943.

**309. Lister Dyb. Rømo—Sild. Forbud mod Ankring.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det er forbudt at ankre mellem *Øerne Rømo og Sild* indenfor et Omraade, der begrænses mod Vest af en Linie gennem Punkterne: 55° 04' (33") N. 8° 28' (46") E. og 55° 03' (01") N. 8° 26' (44") E. og mod Øst af en Linie gennem Punkterne 55° 04' (07") N. 8° 29' (19") E. og 55° 02' (51") N. 8° 27' (39") E.

Kort Nr. 96.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/201 1943.

(N. f. S. Nr. 45/2307. Berlin 1942.)

**310. Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det indskræpes, at det er forbudt at ankre i et Omraade mellem *Borkum og Rottumeroog*, som begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

a) c. 53° 34',5 N. 6° 40',6 E. c) c. 53° 33',1 N. 6° 37',0 E.

b) c. 53° 33',5 N. 6° 36',5 E. d) c. 53° 34',1 N. 6° 40',9 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/202 1943.

(N. f. S. Nr. 21/920. Berlin 1942.)

**311. Holland. Forbudte Omraader.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Al Sejlads er forbudt i Tiden mellem Solnedgang og Solopgang i det *vestfrisiske Vadehav* samt i Farvandene ved *Zeeland* og i *Hollandsch Diep* indtil *Moerdijkbroen* paa c. 51° 43' N. 4° 39' E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/203 1943.

(Udenrigsministeriet, den 8. Oktober 1942.)

**312. Holland. Sejladsforskrift.**

*Detaller.* Omraadet, der omfatter de *vestfrisiske* Øer, det *vestfrisiske* Vadehav, *IJsselmeer* og Kystomraadet er Spærreomraade.

Kommer Fartøjer, der fører *tysk* Orlogsflag, til Syne i Spærreomraadet, skal alle andre Skibe og Fartøjer, der befinder sig indenfor Omraadet, saa hurtigt som muligt staa ud til Omraadets yderste Grænse.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1082 1943.

(N. f. S. Nr. 24/1374. Berlin 1943.)

**313. Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) 51° 27' 27" N. 3° 32' 18" E.                      c) 51° 26' 49" N. 3° 33' 47" E.

b) 51° 24' 28" N. 3° 31' 16" E.                      d) 51° 24' 14" N. 3° 32' 51" E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/204 1943.

(U. f. s. Nr. 42/2020. Stockholm 1941.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****314. Skagerrak. Nordsøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.**

*Detaller.* Miner er udlagt mellem den *danske* og den *norske* Kyst i et Omraade, der mod E. begrænses af Linien: *Bulbjerg* paa c. 57° 09',5 N. 9° 02',0 E. — *Ulvoy Fløjtetønde* paa c. 58° 06' N. 8° 14' E. og mod W. af Linien: *Agger Tange* S. paa c. 56° 43',4 N. 8° 13',4 E. — *Lister* paa c. 58° 06',5 N. 6° 34',4 E.

De Søfarende advares imod at komme indenfor nævnte Omraade. Ethvert Skib eller Fartøj, der forsøger herpaa uden at være i Besiddelse af udtrykkelig Tilladelse til at passere Omraadet, udsætter sig for øjeblikkeligt at blive skudt ned.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/238 1943.

**315. Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Fiskeri. Advarsel.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. Man advares imod at fiske inden for et Omraade, der begrænses af følgende Linier:

a) *Lister* Fyr paa c. 58° 07' N. 6° 34' E. — *Tyborøn* (Sydspidsen af *Agger Tange*) paa c. 56° 42',5 N. 8° 13' E.

b) *Gåsen* Fyr paa c. 58° 13' N. 8° 29' E. — *Hjordal Kirke* paa c. 57° 08' N. 9° 21' E.

2. Man advares imod at fiske inden for et Omraade E. for Meridianen gennem *Skagen*, c. 10° 38' E., der begrænses:

a) mod Syd af Breddeparallel 57° 35' N.

b) mod Nord af Breddeparallel 57° 50' N.

Fiskere, der ikke følger Advarslerne i Pkt. 1 og 2, udsætter sig for øjeblikkelig Beskydning og Opbringelse.

3. *Norske* Fiskere skal være i Besiddelse af skriftlig Tilladelse fra *tyske* Militærmyndigheder; *danske* Fiskere skal have skriftlig Tilladelse fra *danske*, civile Myndigheder.

4. Fiskere maa ikke have Radioanlæg om Bord i Fiskefartøjerne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1524 1943.

(N. f. S. Nr. 40/2266. Berlin 1943.)

**316. Danmark. Inskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker m. v.**

Paa given Foranledning indskærpes herved de gældende Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker m. v., jfr. Lov om Lodsvæsenet af 17. April 1916, § 45, og Almindelig borgerlig Straffelov af 15. April 1930, § 183 og § 194 samt Lov af 18. Januar 1941 om midlertidigt Tillæg til Borgerlig Straffelov § 3.

Der skal derfor iagttages den største Forsigtighed ved Sejlads i Nærheden af al udlagt Søafmærkning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/205 1943.

**317. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.**

Marineministeriet har i Medfør af Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger den 15. Oktober 1941 fastsat følgende:

## § 1.

Fortøjning i samt tilsigtet Berøring af udlagt Sømærkemateriel i *danske* Farvande og Farvandene omkring *Danmark* er forbudt.

## § 2.

Overtrædelse af Forbudet straffes i Henhold til Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger med Bøder, Hæfte eller under skærpene Omstændigheder med Fængsel indtil 3 Aar. Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/206 1943.

**318. Danmark. Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner. Bevægelser og Ladninger.**

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 3. og 9. September 1939 udstedt nedennævnte Bekendtgørelse.

I Medfør af § 5 i Lov af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten forbydes det herved offentligt eller privat at give Meddelelse om eller at omtale til uvedkommende *danske* og fremmede Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/207 1943.

**319. Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.**

Der er truffet Foranstaltning til, at modtagne Nødmeldinger fra Skibe, naar Omstændighederne kræver det, vil blive udsendt over de *danske* Radiofonistationer, saaledes at ogsaa Skibe, der ikke er udstyret med Radiotelegraf- eller telefonstation, men som dog er forsynet med Radiomodtager, og aflytter den *danske* Statsradiofoni's Udsendelser, faar Underretning om Nødsituationen og derved sættes i Stand til at deltage i Redningsarbejdet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/208 1943.

(Meddelelse fra Handelsministeriet.)

**320. Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.**

I nye *danske* Søkort vil efterhaanden de af Stednavneudvalget foreslaede Stednavne blive benyttet. Der vil af denne Grund i en længere Aarrække kunne findes Uoverensstemmelser i Stavemaaden af samme Stednavne i de forskellige Søkort.

I Sejladshaandbøgerne vil blive indført en Bemærkning om, i hvilke Landsdele og Farvande Stednavneudvalgets Navnefortegnelse efterhaanden er indført.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/209 1943.

**321. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 27. Maj 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold, bekendtgøres efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved følgende:

## § 1.

I nedennævnte Omraader fastsættes følgende Indskrænkninger i Adgangen til Sejlads, Ankring og Fiskeri m. v.

## I. Nordsøen og Skagerrak.

A. Ved *Blaavand*.

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) 55° 32',2 N. 8° 09',2 E.                      c) 55° 35',0 N. 7° 51',0 E.  
b) 55° 30',7 N. 8° 00',0 E.                      d) 55° 37',6 N. 8° 07',2 E.

Kort Nr. 94 og 93.

B. Ved *Hirtshals*.

Al Udøvelse af Fiskeri med Slæberedskab samt Opankring er forbudt i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) 57° 36',0 N. 9° 58',5 E.                      c) 57° 40',5 N. 9° 46',5 E.  
b) 57° 42',5 N. 9° 57',5 E.                      d) 57° 34',0 N. 9° 55',0 E.

Kort Nr. 92.

## II. Limfjorden.

A. Ved *Tisted Havn*.

I et Omraade i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn* mod N. og W. begrænset af Kysten, mod S. af Breddeparallellen 56° 55' N. og mod E. af Meridianen 8° 46' E. er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art forbudt.

Sejlads til og fra *Tisted Havn* er dog tilladt i Fyrlinien og skal foregaa ad den korteste Vej.

Inden for den Del af ovennævnte Omraade, der begrænses mod N. og W. af en ret Linie gennem to Baaker paa *Silstruphoved* til en rød- og hvidstribet Bøje paa 56° 55',7 N. 8° 43' E. og derfra en ret Linie gennem *Tisted Andelssvineslagteris* Skorstøen, mod S. af Breddeparallellen 56° 55' N. og mod E. af Meridianen 8° 46' E. er endvidere Fiskeri tilladt om Dagen, naar Sigtbarheden er over 1,5 Sm, og om Natten, naar Sigtbarheden er over 2,5 Sm.

Kort Nr. 104.

B. Ved *Hanklit*.

I et Omraade i *Tisted Bredning* beliggende ud for *Hanklit* og begrænset af en Cirkelbue med Centrum i Punktet 56° 54' 04" N. 8° 45' 24" N. og med Radius 200 m er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art forbudt.

## III. Kattegat.

A. Øst for *Skagen*.

Det forbydes at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i et Omraade, der mod N. begrænses af Breddeparallellen 57° 50' N. mod S. af Breddeparallellen 57° 35' N., mod W. af Meridianen gennem *Grenens* E.-Pynt og mod E. af svensk territorialt Farvand.

B. Ved *Skagen, Frederikshavn og Sjællands Rev*.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. Ved *Skagen*.

- a) 57° 43',5 N. 10° 38',5 E.  
b) 57° 43',5 N. 10° 46',0 E.  
c) 57° 45',5 N. 10° 46',0 E.  
d) 57° 44',6 N. 10° 39',2 E.

Kort Nr. 101 og 100.

3. Ved *Sjællands Rev*.

- a) 55° 59',0 N. 11° 17',5 E.  
b) 56° 06',0 N. 11° 05',4 E.  
c) 56° 08',0 N. 11° 10',0 E.  
d) 56° 03',7 N. 11° 18',0 E.  
e) 56° 00',0 N. 11° 18',0 E.

Kort Nr. 103, 102, 125 og 100.

2. Nord for *Frederikshavn*.

- a) 57° 28',9 N. 10° 31',0 E.  
b) 57° 46',5 N. 10° 42',0 E.  
c) 57° 48',5 N. 10° 52',0 E.  
d) 57° 47',0 N. 10° 53',0 E.  
e) 57° 45',2 N. 10° 44',0 E.  
f) 57° 27',7 N. 10° 32',5 E.

Kort Nr. 101 og 100.



C. Ved *Sjællands Nordkyst (Melby)*.

Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt inden for et med Bøjer afmærket Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 56° 01' 11" N. 11° 57' 40" E. | d) 56° 05' 36" N. 11° 58' 00" E. |
| b) 56° 03' 40" N. 11° 53' 14" E. | e) 56° 05' 42" N. 12° 01' 33" E. |
| c) 56° 05' 00" N. 11° 55' 42" E. | f) 56° 02' 20" N. 12° 01' 00" E. |

Omraadet kan dog frit passeres hver Dag i Tiden mellem Kl. 0200 og Kl. 0700.

Det nævnte Omraade vil paa visse Dage blive udvidet med et med sorte Spids-tønder afmærket Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 56° 03' 40" N. 11° 53' 14" E. | d) 56° 10' 00" N. 12° 03' 00" E. |
| b) 56° 07' 50" N. 11° 49' 37" E. | e) 56° 08' 08" N. 12° 07' 04" E. |
| c) 56° 10' 00" N. 11° 54' 36" E. | f) 56° 03' 38" N. 12° 03' 47" E. |

Naar det udvidede Omraade er spærret, vil dette blive tilkendegivet ved Visning af 1 sort Cylinder paa

*Hesselø Fyr* paa c. 56° 12' N. 11° 43' E.

*Spodsbjærg Fyr* paa c. 55° 59' N. 11° 52' E.

*Nakkehoved Fyr* paa c. 56° 07' N. 12° 21' E. og

*Kronborg Signalstation* paa c. 56° 02' N. 12° 38' E.

Signalerne, der normalt sættes ved Solopgang, angiver, at Omraadet er spærret den paagældende Dag fra Kl. 0800 til 1 Time efter Solnedgang. Saaframt Signalerne nedhales før det sidstnævnte Tidspunkt, betegnes dermed Spærringens Ophør.

Kort Nr. 130 og 102.

## IV. Sundet.

A. Ved *Hornbæk*.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 56° 05',3 N. 12° 31',0 E. | c) 56° 07',5 N. 12° 28',0 E. |
| b) 56° 06',8 N. 12° 33',1 E. | d) 56° 05',7 N. 12° 27',7 E. |

Kort Nr. 131, 130, 102 og 125.

B. Ved *Ellekilde Hage*.

Den nordlige Indgang til *Sundet* er spærret fra *Ellekilde Hage* til Punktet 56° 07',0 N. 12° 32',6 E. Spærringen kan passeres gennem en med Bøjer afmærket Gennemsejlingsaabning i Nærheden af den *danske* Kyst paa ca. 10 m Vanddybde.

Enhver Passage af det spærrede Omraade uden for Gennemsejlingsaabningen samt enhver Form for Berøring af Afmærkningen og Spærringen er forbudt.

Anvisninger, der gives af de ved Spærringen udlagte Bevogtningsfartøjer, skal ubetinget følges.

C. Øst for *Trekroner*.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 55° 42' 19" N. 12° 37' 55" E. | c) 55° 42' 01" N. 12° 37' 23" E. |
| b) 55° 41' 56" N. 12° 37' 56" E. | d) 55° 42' 13" N. 12° 37' 22" E. |

Kort Nr. 134 og 133.

D. *Stevns-Falsterbo*.

Den sydlige Indgang til *Sundet* er af krigsførende Magt spærret i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- |                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| a) 55° 19',5 N. 13° 00' E.   | c) 55° 15',5 N. 12° 46' E.    |
| b) 55° 14' N. 13° 00' E.     | f) 55° 18',7 N. 12° 46' E.    |
| c) 55° 04' N. 12° 34' E.     | g) 55° 20',05 N. 12° 53',4 E. |
| d) 55° 05',5 N. 12° 21',3 E. | h) 55° 19',75 N. 12° 54',8 E. |

idet Punkterne f. og g. er forbundet ved en Cirkelbue med Centrum i *Måkläppens* Sydpynt og Punkterne g. og h. ved en Cirkelbue med Centrum i *Segelskären*, begge med Radius 3 Sømil.

Spærringen kan passeres gennem en afmærket Gennemsejlingsaabning.

Med Hensyn til danske Skibe og Fartøjers Sejlads m. v. i det nævnte Omraade gælder følgende:

- 1) Enhver Passage uden for Gennemsejlingsaabningen er forbudt;
- 2) enhver Form for Berøring af Afmærkning er forbudt;
- 3) enhver Art af Fiskeri samt Optagning af Sten, Sand og lign. er forbudt;
- 4) Anvisninger, der gives af de ved Spærringen udlagte Bevogtningsfartøjer, skal ubetinget følges.

Kort Nr. 132, 130 og 187.

#### V. Store-Bælt.

##### I Nyborg Fjord.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 55° 17' 05" N. 10° 49' 52" E. | c) 55° 17' 30" N. 10° 49' 03" E. |
| b) 55° 16' 32" N. 10° 49' 30" E. | d) 55° 17' 13" N. 10° 49' 43" E. |

Kort Nr. 143.

#### VI. Lille-Bælt.

##### I Aabenraa Fjord.

Al Udøvelse af Fiskeri samt Opankring er forbudt i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- |                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a) 55° 02',9 N. 9° 30',5 E. | d) 55° 03',5 N. 9° 32',5 E. |
| b) 55° 02',5 N. 9° 30',5 E. | e) 55° 03',5 N. 9° 31',7 E. |
| c) 55° 02',5 N. 9° 32',5 E. |                             |

Kort Nr. 151, 152, 150 og 185.

#### VII. Østersøen.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. Ved *Bornholm* Syd for *Hasle*.
 

a) 55° 11',3 N. 14° 39',5 E.	c) 55° 08',2 N. 14° 42',8 E.
b) 55° 11',3 N. 14° 42',5 E.	d) 55° 08',2 N. 14° 39',5 E.

 Kort Nr. 189 og 188.
2. Ved *Bornholm* Nordøst for *Dueodde*.
 

a) 55° 01',4 N. 15° 07',4 E.	c) 54° 59',4 N. 15° 11',0 E.
b) 55° 01',4 N. 15° 11',0 E.	d) 54° 59',4 N. 15° 05',2 E.

 Kort Nr. 189 og 188.
3. Ved *Bornholm* Vest for *Dueodde*.
 

a) 54° 59',7 N. 15° 01',0 E.	c) 54° 56',4 N. 15° 07',0 E.
b) 54° 56',2 N. 15° 03',0 E.	d) 54° 59',2 N. 15° 05',0 E.

 Kort Nr. 189 og 188.
4. Ved *Bornholm* i *Mølle Bugt*.
 

a) 55° 04',9 N. 14° 42',6 E.	c) 55° 00',0 N. 14° 39',2 E.
b) 55° 01',5 N. 14° 36',8 E.	d) 55° 03',6 N. 14° 45',6 E.

 Kort Nr. 189 og 188.

#### § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves følgende Bekendtgørelser:

- a) Nr. 469 af 4. September 1940 om Forbud mod Fiskeri m. v. i et Omraade Øst for *Skagen*,
- b) Nr. 73 af 22. Februar 1941 angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit* (E. f. S. Nr. 9/431 1941).
- c) Nr. 132 af 27. Marts 1941 angaaende Sejlads m. v. i *Sundet* ved *Ellekilde Hage* (E. f. S. Nr. 14/600 1941).

- d) Nr. 245 af 30. Maj 1941 angaaende Sejlads m. v. i *Sundets* sydlige Del (E. f. S. Nr. 23/948 1941).
- e) Nr. 498 af 8. December 1941 angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals* (E. f. S. Nr. 50/1645 1941).
- f) Nr. 408 af 15. Oktober 1942 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande (E. f. S. Nr. 42/1449 1942).
- g) Nr. 12 af 12. Januar 1943 angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn* (E. f. S. Nr. 3/330 1943) samt
- h) Nr. 47 af 12. Februar 1943 om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 408 af 15. Oktober 1942 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande (E. f. S. Nr. 7/467 1943).  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 22/984 1943.

**322. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 26. Juli 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. fra Mørklægningens Begyndelse til dens Ophør i det Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

I *Sundet* ud for *Københavns Havn*.

- a) 55° 42',2 N. 12° 44',0 E.
- b) 55° 42',2 N. 12° 37',1 E.
- c) 55° 40',8 N. 12° 38',3 E.
- d) 55° 40',0 N. 12° 44',7 E.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 31/1244 1943.

**323. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.**

*Position.* Se nedenfor

*Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 16. September 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i det Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

I Indsejlingen til *Esbjærg*:

- a) 55° 28' 00" N. 8° 24' 54" E.
- b) 55° 28' 30" N. 8° 25' 18" E.
- c) 55° 28' 54" N. 8° 24' 42" E.
- d) 55° 28' 36" N. 8° 24' 18" E.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1480 1943.

**324. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra dansk Havn til Sverige.**

Justitsministeriet har under den 1. Juni 1942 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 2 i midlertidig Lov af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for Overtrædelse af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsættes herved følgende: Intet Skib eller Fartøj maa afsejle fra *dansk* Havn til *Sverige* uden Tilladelse af Politiet paa Afsejlingsstedet. Tilladelsen udfærdiges skriftligt og skal medføres under Sejladsen og paa Forlangende forevises.

Undtagne fra denne Bestemmelse er *tyske* Skibe og Fartøjer.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/211 1943.

**325. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.**

Justitsministeriet har under den 26. Juni 1942 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 2 i midlertidig Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for visse Overtrædelser af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsættes herved følgende:

§ 1.

I Mørklægningstiden forbydes al Færdsel og Ophold paa Stranden langs *Jyllands* Vestkyst fra *Skagen* til *Esbjærg* (herunder *Ho Bugt*) og paa Østkysten fra *Skagen* til *Frederikshavn* samt endvidere paa Øerne *Fano*, *Mano* og *Romo*. Forbudet omfatter selve Strandbredden indtil Klitterne eller det højere liggende Land samt den mod Havet vendende Side af den yderste Klitrække eller af Skrænter o. l.

I Mørklægningstiden er endvidere al Sejlads til eller fra Kysten eller Havnene paa de fornævnte Kyststrækninger forbudt. Undtaget herfra er Sejlads i Anledning af Redningsforanstaltninger overfor skibbrudne eller nødstedte.

Det forbydes endvidere saavel i som udenfor Mørklægningstiden at færdes indenfor Omraader ved de nævnte Kyststrækninger, som af militære Grunde er afspærret for Publikum ved Opslag herom eller paa anden Maade.

Overtrædelse af disse Forbud medfører Beskydning uden Varsel.

For de paa den nævnte Kyststrækning liggende Byer eller bymæssige Bebyggelser kan der af Politimestrene gives nærmere Forskrifter angaaende Forbudets Gennemførelse.

§ 2.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse givne Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel i indtil 2 Aar.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Juli 1942.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/212 1943.

**326. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.**

Justitsministeriet har den 30. September 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 2 i midlertidig Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for visse Overtrædelser af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsættes herved følgende:

§ 1.

Al Lystsejlads med Motorbaade, sejlførende Fartøjer, Robaade, Kanoer, Kajakker og lignende er indtil videre forbudt i *dansk* territorialt Farvand, medmindre Rigspolitichefen i hvert enkelt Tilfælde har meddelt Tilladelse hertil.

§ 2.

Overtrædelse af det i § 1 givne Forbud straffes med Bøder, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 40/1497 1943.

**327. Norge. Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.**

*Position.* Se nedenfor.

- Detaller.*
1. Før en Rejse paabegyndes, maa der, foruden de sædvanlige Papirer, indhentes følgende Tilladelser:
    - a) For Sejlads langs den *norske* Kyst: Erlaubnisschein (Tilladelsesbevis).
    - b) For Sejlads til Udlandet: Schiffsabfertigungsschein (Skibsklareringsbevis).
    - c) Toldbevis for hele Lasten. Paa Grundlag af Toldbeviset udstedes Schiffsabfertigungsschein af de *tyske* Myndigheder.
  2. Umiddelbart før Rejsens Begyndelse maa der indhentes Kursanvisninger og Oplysninger om farlige og spærrede Omraader og andre Foranstaltninger som Følge af Krigen. Disse Anvisninger og Oplysninger kan indhentes hos:
    - a) De *tyske* Myndigheder (Hafenkommandant, Hafenskapitän).
    - b) De *norske* Myndigheder (Havnefogderne).
  3. Rejsen maa aldrig fortsættes ud over det Punkt, som Oplysningerne fra *tyske* eller *norske* Myndigheder strækker sig til, uden at der paa dette Punkt bliver indhentet nye Oplysninger.
  4. Der maa aldrig afviges fra Rejseruten efter egen Beslutning, uden naar det drejer sig om Havsnød eller andre tvingende Omstændigheder.
  5. Ved Dagslys skal der altid føres et let kendeligt Nationsflag. Herved udelukkes Forveksling fra de *tyske* Sø- og Luftstridskræfters Side, og Kystvagstationerne faar Anledning til at give Underretning om nye Kursanvisninger o. s. v.
  6. Mørklægningsforskrifter i Havn og Regler for Føring af Ankerlanterner skal følges nøjagtigt.
  7. Anvisning for Sejlads fra *Trondheim* til *Kristianssand S.*:
    - a) *Trondheim—Stavanger*: Indenskærs Sejlads.
    - b) *Stavanger—Kristianssand S.*: Sejlads langs med Land. Det *tyske* Farc-omraade i *Skagerak* maa ikke passeres. Sejladsen gaar gennem *Kristianssand S.* Havn.
  8. Sejlruiter E. for Farc-omraadet:
    - a) *Kristianssand S.—Oslo*: Sejlads indenfor 5 Sm fra Land.
    - b) *Kristianssand S.—Hirtshals*: Sejlads langs en ret Linie mellem de to Pladser. Under ingen Omstændigheder maa man komme W. for denne Linie.  
Fra *Hirtshals* holdes under Kysten til *Frederikshavn*. Ved Anduvningstønden *Frederikshavn* ligger et *tysk* Vagtskib med det internationale Flag *F*. Her maa Anvisninger for Rejsens Fortsættelse indhentes.  
(Det *norske* Direktorat for Skibsfart i Forsyningsdepartementet oplyser, at Administrationsomraadets Krigskaskostyre foreløbig ikke tillader Fart paa *Hirtshals*).
    - c) *Oslo—Kattegat*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Vinga* Fyrskib, derfra til *Frederikshavn* Anduvningstønde (se videre under 8 b).
    - d) *Oslo—Øresund*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Kullen*, derfra til Punktet 56° 15' N. 12° 15' E., videre til 56° 06',21 N. 12° 30' E. Paa dette Sted ligger et *tysk* Vagtskib med det internationale Flag *F*. Her maa nærmere Anvisninger for den videre Sejlads indhentes.
    - e) *Oslo—Bælterne*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Kullen*, derfra til Punktet 56° 15' N. 12° 15' E., videre til 56° 09' N. 11° 45' E., videre til 56° 09' N. 11° 15' E. og videre til 56° 05',9 N. 11° 09',05 E. Paa dette Sted ligger et *tysk* Vagtskib med det internationale Flag *F*., hvor der maa indhentes nærmere Anvisning for den videre Sejlads.
  9. I Havn skal man lade Radiostationer forsegle. Radiotelegrafering bliver kontrolleret. Ubeholdt Anvendelse af Radiostation til Skade for det *tyske* Rige bliver straffet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/213 1943.

(E. f. S. Nr. 13/665. Oslo 1940.)

**328. Norge. Bestemmelser om Vigepligt overfor Ministrygere.**

1. Skibe og Fartøjer har Vigepligt overfor Ministrygere, der arbejder gruppevis. Disse Grupper, der gaar i bred Formation, er kendelige som manøvreudytige derved, at de enkelte Fartøjer i Gruppen fører de 2 sorte Balloner paa Masten, som foreskrevet i Søvejsreglerne.
2. Ministrygere, der arbejder enkeltvis, gaar, ogsaa med udsatte Strygeredskaber, efter Søvejsreglerne og har Vigepligt som andre Skibe. Under Udsætning og Indbjærgning af Redskaberne viser de deres forbigaaende Manøvreudytighed ved at vise 2 sorte Balloner paa Masten.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/214 1943.

(E. f. S. Nr. 8/207. Oslo 1941.)

**329. Norge. Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.**

Der er udlagt Landminer langs den norske Kyst. I Tilfælde af Nødlanding henstilles det til Søfolk og Fiskere at henlede Opmærksomheden paa sig ved Tegn eller Raab og at vente, indtil de kan blive ført gennem de farlige Omraader af Bevogtningsmandskabet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/215 1943.

(E. f. S. Nr. 17/398. Oslo 1942.)

**330. Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 4/376, 13/686, 35/1366, 45/1634 og 46/1685 1943.*

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Uden Tilladelse af vedkommende *Seekommandant* er Besejling af nedennævnte Farvande m. v. forbudt for alle Slags Fartøjer:

A. I Tiden fra Kl. 2000 til Kl. 0700.

1. *Randosund.* Grænser:  
 Mod Øst: Fra *Stangodden*, 58° 06',2 N. 8° 09',0 E. til *Torsøy Fyr*, 58° 05',9 N. 8° 09',0 E.  
 Mod Syd: Fra *Torsøy S.-Pynt*, 58° 05',45 N. 8° 08',5 E. til *Ranholmen Fyr*, 58° 05',1 N. 8° 07',5 E.  
 Mod Vest: Fra *Stokken Fyr*, 58° 06',8 N. 8° 06',4 E. og N.-over til Kysten.
2. *Vestergapet.* Grænser:  
 Mod Sydvest: Fra *Torstenneset*, 58° 04',45 N. 7° 57',3 E. til *Trulsodden*, 58° 04',25 N. 7° 58',1 E.  
 Mod Nordøst: Fra 58° 05',85 N. 7° 59',45 E. til 58° 05',45 N. 8° 00',0 E.
3. Hovedfarvandet til *Farsund.* Grænser:  
 Fra *Bremerodden Fyr*, 58° 03',5 N. 6° 52',6 E. til *Katland Fyr*, 58° 03',3 N. 6° 50',5 E., til *Lyngholmen*, 58° 04',1 N. 6° 50',9 E., til N.-Pynten af *Oroy*, 58° 04',55 N. 6° 50',5 E., til *Sundsodden*, 58° 05',15 N. 6° 48',6 E. og fra *Farøy Fyr*, 58° 05',6 N. 6° 48',9 E. til *St. Håøy Fyr*, 58° 04',8 N. 6° 50',6 E., til *Langøy Fyr*, 58° 04',4 N. 6° 51',6 E. og derfra til Udgangspunktet.
4. S.-lige og N.-lige Indsejling til *Egersund.* Grænser:  
 S.-lige Løb: Fra *Skarvøy Fyr*, 58° 24',3 N. 5° 59',3 E., E.-over til Kysten.  
 N.-lige Løb: Meridianen gennem 5° 52',5 E.
5. Hovedfarvand til *Stavanger.* Grænser:  
 For indgaaende Skibe Forbindelseslinien *Tungenes Fyr—Fjoloy Fyr*.  
 For udgaaende Skibe Forbindelseslinien mellem *Hammeren*, c. 59° 00',5 N. 5° 39',7 E. og *Skaraberg*, c. 59° 01',8 N. 5° 42',5 E.
6. *Brimsefjord.* Grænser:  
 For indgaaende Skibe Forbindelseslinien mellem *Hanasandholmen* paa c. 59° 06',4 N. 5° 47',1 E. til *Flatneset* paa c. 59° 06',5 N. 5° 48',3 E. og *Talgje Fyr* paa c. 59° 06',2 N. 5° 51',8 E.  
 til *Marshove Fyr* c. 59° 05',1 N. 5° 53',7 E.  
 For udgaaende Skibe Breddeparallel 59° 04',5 N.

7. *Karmsund* med *Haugesund* og *Kopervik*. Grænser:  
 mod Syd: Breddeparallelle 59° 16',1 N.  
 mod Nord: Forbindelseslinien mellem *Kvalen Fyr* paa c. 59° 25',9 N. 5° 14',6 E., *Sørhaugøy Fyr* c. 59° 25',4 N. 5° 14',7 E. og *Osnegavlen Fyr* paa c. 59° 24',5 N. 5° 15',1 E.
8. *Lervik Havn* og *Ankerplads*. Grænser:  
 Mod Syd: Breddeparallelle 59° 46',6 N.  
 Mod Øst: Meridianen gennem 5° 32',9 E.
9. *Daviken* i *Nordfjord*, c. 61° 53',5 N. 5° 33' E.

B. I Tiden: 1 Time efter Solnedgang til 1 Time før Solopgang.

1. Alle Bugter og Fjorde mellem *Hisøy* og *Ulvøy* indenfor følgende Forbindelseslinier:
- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| Fra <i>Stølsviken</i>                        | c. 58° 25',3 N. 8° 46',2 E. |
| til <i>Haugeneberget</i>                     | c. 58° 22',6 N. 8° 43' E.   |
| - <i>W.-Leiholmsund</i> Baake                | c. 58° 18',9 N. 8° 36',4 E. |
| - <i>Kraageviken</i>                         | c. 58° 18',6 N. 8° 34',5 E. |
| - <i>Pølseskjær</i>                          | c. 58° 17' N. 8° 32',3 E.   |
| videre langs Kysten S.-over                  |                             |
| til <i>Harnespynten Fyr</i>                  | c. 58° 15',5 N. 8° 31',3 E. |
| - <i>Sundholmen Fyr</i>                      | c. 58° 15',5 N. 8° 31' E.   |
| - <i>Skogodden N.-Pynt</i>                   | c. 58° 15',1 N. 8° 28',5 E. |
| - <i>Skogodden S.-Pynt</i>                   |                             |
| - <i>Skjødøys N.-Pynt</i>                    | c. 58° 14',7 N. 8° 26',6 E. |
| - <i>Skjødøys S.-Pynt</i> ,                  |                             |
| - <i>Humlesund Fyr</i>                       | c. 58° 14',4 N. 8° 25',6 E. |
| videre langs SE.-Kysten                      |                             |
| til <i>Saltholmen Fyr</i>                    | c. 58° 13',8 N. 8° 24',6 E. |
| videre S.-over langs Kysten af <i>Justøy</i> |                             |
| til 58° 11',6 N. 8° 21' E.                   |                             |
| til <i>Ullerøys S.-Pynt</i>                  | c. 58° 11',4 N. 8° 20',6 E. |
| - <i>Agerøys E.-Pynt</i>                     | c. 58° 11',2 N. 8° 19',8 E. |
| videre langs SE.-Kysten                      |                             |
| til <i>Sturpholmen</i>                       | c. 58° 10',7 N. 8° 18',8 E. |
| - <i>Kvaløys E.-Pynt</i>                     | c. 58° 10',3 N. 8° 18',3 E. |
| - <i>Styringsholmen</i>                      | c. 58° 09',2 N. 8° 17',8 E. |
| - <i>Natviktangen</i>                        | c. 58° 07',9 N. 8° 15',8 E. |
| - i. <i>Ulvøy</i>                            | c. 58° 06',8 N. 8° 13',2 E. |
2. *Kvåsefjorden* N. for Forbindelseslinien  
 fra *Stangodden* c. 58° 06',2 N. 8° 19' E.  
 til i. *Ulvøy* c. 58° 06',7 N. 8° 12',4 E.
3. *Kristiansand S. E.-lige Havn* N. for Forbindelseslinien  
*Odderøys S.-Pynt* c. 58° 07',8 N. 8° 00',9 E.  
 til *Gleodden* c. 58° 08',6 N. 8° 02',3 E.
4. Mellem *Kristiansand S.* og *Osnegavlen*, alle Bugter og Fjorde indenfor følgende Forbindelseslinier:
- |                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| Fra <i>Dybingens E.-Pynt</i> | c. 58° 07',5 N. 8° 00',4 E. |
| til <i>Bragdøys E.-Pynt</i>  |                             |
| - <i>Sumatras E.-Pynt</i>    |                             |
| - <i>Hellevikodden</i>       | c. 58° 05',2 N. 7° 58',7 E. |
| - <i>Torsteneset S.-Pynt</i> | c. 58° 04',4 N. 7° 57',3 E. |
| - <i>Herøy Fyr</i>           | c. 58° 03',7 N. 7° 52',3 E. |
| - <i>Monsey S.-Pynt</i>      | c. 58° 03',1 N. 7° 50',5 E. |
| - <i>Skarpøy</i>             | 58° 03' N. 7° 49',4 E.      |
| - <i>Varholmen Fyr</i>       | c. 58° 02',4 N. 7° 47',6 E. |
| - <i>Vassøy Fyr</i>          | c. 58° 01',7 N. 7° 42',3 E. |
| - <i>Tånesskjær Fyr</i>      | c. 58° 00',7 N. 7° 40',5 E. |
| - <i>Kåløy</i>               | 58° 00',4 N. 7° 37',8 E.    |
| - <i>Pynten paa</i>          | 58° 00',5 N. 7° 37',4 E.    |

5. *Mandalselven* ved *Mandal*.
6. *Foran Mandal*: Alle Bugter og Fjorde indenfor Forbindelseslinier:  
 Fra *Halsøhøvd* c. 58° 00',9 N. 7° 26',8 E.  
 til *Hatholmen Fyr* c. 58° 00',1 N. 7° 27',3 E.  
 - *Storøyskjærene* 57° 59',8 N. 7° 26',8 E.  
 - *Tungeskjærene* 57° 59',1 N. 7° 23',7 E.  
 videre mod Nord langs *Hilleøy E.-Kyst*  
 til 58° 01',1 N. 7° 20',5 E.  
 - 58° 01',6 N. 7° 20',5 E.
7. Mellem *Hille* og *Spangereid*: Alle Bugter og Fjorde N. for Breddeparallellen 58° 01',2 N.
8. *Grønfjord N.-for* Forbindelseslinien 58° 00',3 N. 7° 02',4 E.  
 til *Ulvåsodden* c. 58° 00',8 N. 7° 00',4 E.  
 og E. for Forbindelseslinien *Korshavn* c. 58° 01',3 N. 7° 00',3 E.  
 til *Hundalshavn* c. 58° 01',8 N. 7° 01',3 E.
9. E. for *Farsund*: Alle Bugter og Fjorde inden for Forbindelseslinien mellem Punkterne:  
 a) *Hausvikodden Fyr* c. 58° 02',7 N. 6° 59',05 E.  
 b) *Ådreholmen* c. 58° 02',85 N. 6° 58',15 E.  
 c) *Ullerøy S.-Pynt* c. 58° 02',25 N. 6° 56',35 E.  
 d) *Klauholmen* c. 58° 02',25 N. 6° 55',05 E.  
 e) *Klauskjær* c. 58° 02',55 N. 6° 53',25 E.  
 f) *Lindholmen W.-Pynt* c. 58° 02',97 N. 6° 52',55 E.  
 g) *Bremerodden Fyr* c. 58° 03',5 N. 6° 52',75 E.
10. Alle Sejløb omkring *Farsund*.
11. *Tjørvehavn* c. 58° 05',4 N. 6° 35',3 E.
12. a. Al Sejlads gennem det E.-lige Indløb til *Fedje (Feje) Havn* paa c. 60° 47',0 N. 4° 43',3 E. er forbudt.  
 b) Sejlads gennem det N.-lige Indløb paa c. 60° 47',1 N. 4° 42',8 E. er forbudt i Tiden Kl. 2200—0600.  
 Passage i Døgnets øvrige Timer skal i begge Retninger foregaa tæt langs Indløbets Side.
13. *Berefjord* c. 58° 16' N. 6° 28' E. N. for Breddeparallellen 58° 15',7 N.
14. *Aanasira (Sireelven)*. Grænsen er Forbindelseslinien fra *Vigestet* c. 58° 16',6 N. 6° 23' E.  
 til *Egdeholmen Fyr* c. 58° 16',5 N. 6° 23',1 E.
- Alle Fartøjer, som i Spærretiden alligevel forsøger at befare de spærrede Omraader, udsætter sig for at blive beskudt uden Varsel.  
 I enkelte nødvendige Tilfælde kan den stedlige *tyske Hafenskapitän* give Tilladelse til Besejling indenfor Spærretiden.  
 (E. f. S. Nr. 1/40, 5/137 og 20/588. Oslo 1943 og N. f. S. Nr. 34/1918 og 44/2480. Berlin 1943.)

### 331. Sverige. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.

Det meddeles, at Afmærkningen ved den *svenske* Kyst fra *Örskärs Fyr* paa c. 60° 32' N. 18° 23' E. rundt om *Falsterbo* til den *norske* Grænse samt ved *Gollands* og *Ölands* Kyster indtil videre ikke vil blive udlagt i den Udstrækning, hvori den angives i Søkortene. Det tilraades derfor de søfarende at udvise største Forsigtighed under Sejladsen. Neutralitetsløbet berøres ikke af ovennævnte Indskrænkninger i Afmærkningen. Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/216 1943.

(U. f. s. Nr. 26/1168. Stockholm 1942.)

### 332. Sverige. Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.

Opmærksomheden henledes paa, at Lys- og Fløjtetønder samt Stager, der er udlagt for at afmærke det saakaldte Neutralitetsløb, ikke er vist i de almindelige *svenske* Søkort. I disse Kort er de officielle, flydende Sømærker, herunder de, der for Øjeblikket midlertidigt er flyttet for at afmærke Neutralitetsløbet, vist paa deres normale Pladser.



Saafrømt *svenske* Søkort benyttes under Sejlads i Neutralitetsløbet, er det derfor nødvendigt ved Siden af de almindelige Søkort yderligere at benytte de *svenske Neutralitetsledkort*, i hvilke den særlige, midlertidige Afmærkning af Neutralitetsløbet er indtegnet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/282 1943.

(U. f. s. Nr. 40/1920. Stockholm 1941.)

### 333. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/217, 33/1314, 38/1445 og 43/1578 1943.

Hans Majestæt Kongen af *Sverige* har udstedt følgende Forskrifter, som er traadt i Kraft, vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand under visse ekstraordinære Forhold.

#### § 1.

Disse Forskrifter vedrører indenfor *svensk* Kystfarvand alle Skibe og Fartøjer uanset deres Størrelse og Fremdrivningsmaade, som ikke tilhører det *svenske* Riges eller fremmede Staters Krigsmagt.

#### § 2.

Ved *svensk* Kystfarvand forstaas i disse Forskrifter:

- a) Havne, Havneindløb og Bugter ved Rigets Kyster samt de til Havet hørende Farvande, som ligger indenfor og imellem de udfor Kysterne beliggende Øer, Holme og Skær, som ikke til Stadighed er overskyttet af Havet, samt
- b) de til Havet hørende Omraader indtil en Afstand af 4 Sm eller 7408 m fra Rigets Landomraader eller fra Linier, som mod Havet danner Grænse for de under a) nævnte Farvandsafsnit. Omraaderne strækker sig dog højst indtil Grænsen for andet Lands Territorialfarvand eller til en ved særlige Forskrifter bestemt Grænse.

#### § 3.

Ethvert Dæksfartøj skal Døgnet rundt have Nationalflaget hejst under Gang, ligesaa indenfor de i § 11—§ 15 nævnte Omraader, samt naar det ligger til Ankers eller for-tøjet, hvis Besætning er paamønstreret.

Fartøj, som er udrustet med Radiomodtager til Modtagelse af Signaler paa international Frekvens 500 kc/s (600 m) og ikke befinder sig paa *svensk* Havneomraade, skal, naar Flyvemaskine er inden for Synsvidde, iværksætte Lytning paa ovennævnte Frekvens.

#### § 4.

1. Prajes et Fartøj af Fartøj eller Flyvemaskine tilhørende Krigsmagten, eller fra Befæstning eller Post i Land, skal Føreren af det prajede Fartøj straks stoppe, om nødvendigt ankre, og maa ikke fortsætte Rejsen før Tilladelse fra den prajende er givet. Dersom Farvandet og Omstændighederne iøvrigt tillader det, bør Føreren samtidig lade Fartøjet gire ud af Kurs for tydeligere at vise, at Prajningen er forstaaet og adlydes.  
Føreren er pligtig at besvare Signaler og munttlige Henvendelser fra den prajende. Ved Besvarelse af Signaler maa Føreren ikke benytte Radio, da Forbud mod Radio-signalering er udstedt i anden Sammenhæng.
2. Prajning fra Fartøjer, Befæstning eller lign. i Land sker ved Afgivelse af internationalt Signal WZ med Signalfag, Signallanterne, Projektør, Dampfløjte eller Sirene.  
Om fornødent efterfølges Prajesignalet af et eller flere Varselskud (løse Kanon- eller Geværskud eller skarpe Skud, der vander nær det prajede Fartøj) eller ogsaa en lang Fløjte- eller Sirenetone, sidstnævnte dog ikke, naar Prajesignalet er afgivet ved Lydsignalering. Om fornødent anvendes to eller flere af disse Prajningsmetoder samtidig.
3. Prajning fra Flyvemaskine sker,  
ved Afgivelse af internationalt Radiosignal EHNEK paa international Frekvens 500 kc/s (600 m),  
ved Afgivelse af internationalt Signal WZ med Signallanterne eller ved skriftlig Prajeordre, affattet paa *svensk, engelsk* og *tysk*, som i Rapporthylstre nedkastes til Fartøjet.

Om fornødent efterfølges Prajesignalet (-ordren) af Varselskud (skarpe Maskin-geværskud) eller Prajebomber, som nedkastes ved Siden af det prajede Fartøj.

Om fornødent anvendes en eller flere af disse Metoder samtidig.

Efter at Prajesignalet (-ordren) er afgivet og adlydt, meddeles yderligere Ordre til Fartøjet enten pr. Radio paa international Frekvens 500 kc/s (600 m) eller med Rapporthylster. Saadan Ordre affattes i første Tilfælde ved Hjælp af Signaler fra den internationale Signalebog og i det sidste Tilfælde paa *svensk, engelsk* og *tysk*.

#### § 5.

Skibsførere er pligtig at lade deres Fartøj underkaste Visitering af behørig civil eller militær Myndighed.

Ved Visitering paaligger det Skibsføreren at medvirke til at lette ved Forretningens Foretagelse, samt give forlangte Oplysninger om Fartøjet og dets Rejse.

Visiteringen kan af Undersøgeren indskrænkes til at omfatte Eftersyn af Passerseddell, paa hvilken Visiteringen da paategnes. Underkastes Fartøjet desuden Undersøgelse af Skibspapirerne eller Skibsvisitering, skal Undersøgeren give Skibsføreren en Visiterseddell eller notere Visiteringen i Skibsdagbogen.

#### § 6.

1. Ved Sejlads gennem et Farvand, hvor der er udlagt Miner, skal Skibsføreren nøje følge de Bestemmelser om Brug af Statslods eller Minelods samt om Sejlroute, som Chefen for Marinen maatte have fastsat. Disse Bestemmelser indeholder aldrig Fritagelse for Pligt til at benytte Statslods efter den gældende Lodsforordning.

Chefen for Marinen kan, om det anses nødvendigt, bestemme, at Forskrifterne i § 10, Punkt 3, c) og d) skal anvendes paa Sejlads i Omraader med udlagte Miner, selv om disse ikke er henregnet til forbudte Omraader, og, med Hensyn til Punkt 3 d), uanset om Forskrift i den Retning meddeles i Passerseddell til Skibet.

2. Dersom Lodsning af Skib gennem et Omraade med udlagte Miner udføres saaledes, at Skibet bliver beordret til at følge efter et Skib eller Fartøj, der hører til Krigsmagten eller Lodsvæsenet eller et andet Skib, som har behørig Lods om Bord, da skal førstnævnte Skib holde sig i den mindst mulige Afstand fra det foran værende Skib og nøje følge dets Vej samt give Agt paa dets Fartsignaler. Disse Signaler, som afgives om Dagen med Svingflag, saakaldte Semaforflag, og i Mørke og Taage ved Fløjte, Sirene, Taagehorn eller andet Lydapparat, er

*om Dagen:*

for „Frem“: Flaget holdes med udstrakt Arm vandret.

for „Stop“: Flaget holdes med opstrakt Arm opad og svinges til begge Sider.

for „Bak“: Flaget holdes med vandret, udstrakt Arm lodret nedad.

*i Mørke eller Taage:*

for „Frem“: Signalerne „Sluttegn“, „C“ (• — • — • — • — • )

for „Stop“: Signalerne „Sluttegn“, „H“ (• — • — • • • • • )

for „Bak“: Signalet „S“ (• • •).

Til Tegn paa, at Signalet er forstaaet, afgives samme Signal fra det efterfølgende Skib.

#### § 7.

Skibsføreren skal tilse, at Fotografering, Skitsering, Opmaaling eller andet, som er eller kan lede til Udforskning af Rigets Forsvarsværker, ikke foretages af en paa Fartøjet beskæftiget eller paa anden Maade medfølgende Person, samt at der ikke foretages anden Lodsning og Opmaaling af Farvand end uundgaaeligt for at sikre Fartøjets Sejlads.

Skibsføreren skal tage Fotografiapparater, Maaleinstrumenter, Radioapparater, Kikkert og andet, som kan benyttes til Spionage, i Forvaring i den Tid, hvor Spionage er mulig.

#### § 8.

Det er Skibsføreren paalagt nøje at følge de af Telegrafvæsenet udfærdigede særskilte Forskrifter angaaende Benyttelse af Fartøjets Radioanlæg.

## § 8 a.

Dersom et Skib, hvis Størrelse overstiger 300 Registertons, skal oplægges eller tages ud af Drift af anden Grund end Klasning, Ombygning, Reparation eller Eftersyn, skal der med Hensyn til Oplægningssteder indenfor *svensk* Kystfarvand og andre Forhold, der vedrører Oplægning, iagttages de Forskrifter, som Chefen for Marinen i Samraad med Statens Trafikkommission maatte meddele.

Er et Skib, som ovenfor nævnt, oplagt eller taget ud af Drift af anden Grund end Klasning, Ombygning, Reparation eller Eftersyn, er Skibet pligtigt til at flytte til anden Oplægningsplads indenfor *svensk* Kystfarvand, saafremt Chefen for Marinen efter Samraad med Statens Trafikkommission, maatte bestemme dette. Skibet er iøvrigt pligtigt til at rette sig efter alle øvrige, hermed forbundne Forskrifter.

## § 9.

Et Skib, der kommer fra Udlandet, eller som er undervejs til Udlandet, maa kun i Tilfælde af Nød anløbe andre Havne end dem, der er aabne for den sædvanlige udenlandske Trafik, og Skibsføreren skal i saa Fald straks efter Ankomsten anmelde Forholdet til den civile eller militære Myndighed, hvem Kontrollen med Havnens Trafik nærmest paahviler.

## § 10.

1. Selv om Bestemmelserne i § 9 ikke lægger Hindringer i Vejen derfor, maa intet Fartøj, undtagen i Tilfælde af Nød, uden særlig Tilladelse løbe ind i eller flytte sig inden for de Krigshavne og lignende Dele af *svensk* Kystfarvand (forbudte Omraader), som omhandles i §§ 11—15.

Tilladelse skal søges hos de i §§ 11—15 a anførte Myndigheder.

2. Saafremt den efter Punkt 1, søgte Tilladelse gives, udfærdiges Passerseddel i 2 Eksemplarer, af hvilke det ene, forsynet med Skibsføreren's Forsikring om at holde sig de deri givne Forskrifter efterrettelig, bliver beholdt af den Myndighed, som udfærdiger Tilladelsen.

Naar Tiden er udløbet, eller den Rejse er afsluttet, for hvilken Tilladelsen gælder, skal Passersedlen snarest tilbagesendes til Myndigheden, der udfærdiger den.

3. Under Sejlads i de i Punkt 1 omhandlede Omraade paahviler det Skibsføreren
  - a) udelukkende at benytte de Sejlløb, som maatte blive bestemt i særlige Forordninger, for saa vidt ikke Tilladelse til Besejling af andet Sejlløb meddeles i Passersedlen, eller Skibet er i Nød,
  - b) at anvende behørig Lods, ikke kun naar det fordres efter den gældende Lodsforordning, men ogsaa, naar den Myndighed, som udfærdiger Passersedlen, bestemmer det. Saafremt man ikke kan faa behørig Lods efter at have bestilt Lods eller efter at have afgivet Lodssignal, er det dog tilladt Skibsføreren, som skal gøre Bemærkning om det passerede i Skibsjournalen, at fortsætte Rejsen med Signøl for Lods hejst, indtil anden Bestemmelse tages af militær Befalingsmand, som maatte mødes, eller til behørig Lods kommer om Bord,
  - c) at medtage det Bevogtningsmandskab, som vedkommende militære Befalingsmand maatte beordre om Bord, samt efterkomme de af Bevogtningsmandskabet givne Ordre,
  - d) at, saafremt det bestemmes i Passersedlen, at de ombordværende under Passage af et givet Omraade skal opholde sig under Dæk, da at drage Omsorg for, at disse med Undtagelse af dem, der har Ansvaret for Skibets Navigation, samt Rorgængerer og Udkiggen befinder sig om Læ paa saadanne Steder, hvorfra Udsigt er forhindret.
4. Chefen for Marinen kan, naar det anses nødvendigt, foreskrive, at Bestemmelserne i Pkt. 1 og 2 samt i Pkt. 3 a), c) og d) i et bestemt Tidsrum kan anvendes for Sejlads i de i § 2 a) nævnte Farvande, selv om disse ikke regnes til forbudt Omraade, og med Hensyn til Bestemmelserne i Pkt. 3 d) uanset, hvad der meddeles i Passersedlen.
5. Bestemmelserne i denne Paragraf gælder ikke for Fartøjer, der hører til Lods- eller Toldvæsenet, eller for Førtøjer, som af anden civil Myndighed anvendes til Polititjeneste eller lignende Formaal.

## § 11.

1. *Stockholms* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand udgør forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Simpnäs* Klubbs Fyr og Linien *Landsorts* Fyr—Fastlandets S.-Pynt ved *Källvik* (E. for *Tvären*).
2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Stockholm*.

## § 12.

1. *Karlskrona* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand er forbudt Omraade, der strækker sig mellem Meridianen gennem *Torhamns Udde* og Meridianen 15° 09' E.
2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Karlskrona*.

## § 13.

1. *Göteborg* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand udgør et forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Lekskärs* Baake og Breddeparallellen gennem *Tistlarnes* Fyr.
2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Göteborg*.

## § 14.

1. *Svensk* Kystfarvand ved *Ångermanelvens* Munding udgør et forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Högbondens* Fyr og Breddeparallellen gennem *Härnöns* Sydodde.
2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Härnösand*.

## § 15.

1. *Svensk* Kystfarvand ved *Gotlands* nordøstlige Del udgør forbudt Omraade, som strækker sig fra Meridianen gennem *Hallshuks* Fyr rundt *Fårö* til Breddeparallellen gennem *Magö* Fyr (SE. for *Slite*).
2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Visby*.

## § 15 a.

Tilladelse til at besejle mere end eet af de i §§ 11—15 nævnte Omraader maa gives af Chefen for Marinen. (Se dog nedenfor).

ad § 8: Det er samtlige *svenske* Skibe og Luftfartøjer, der ikke tilhører Krigsmagten, samt alle udenlandske Skibe og Luftfartøjer forbudt at anvende Radiosender i eller over *svensk* Kystfarvand.

Denne Bestemmelse omfatter ikke Afgivelse af Meldinger i Tilfælde af Nød eller vedrørende Luftfartens Sikkerhed, ej heller berører den Tilfælde, hvor Militær-, Lods-, Told- eller Politimyndigheder af særlige Grunde maatte give anden Ordre. (U. f. s. Nr. 39/2596 og 39/2597. Stockholm 1939.)

- Ad § 10: 1. Bestemmelserne i § 10, Pkt. 1 og 2, skal gælde for Sejlads gennem *Falsterbokanalen* paa c. 55° 24' N. 12° 56' E.
2. Bestemmelserne i § 10, Pkt. 3 c, skal gælde for Sejlads mellem *Germandöfjärden* paa c. 65° 30' N. 22° 11' E. og *Luleå*.
3. Bestemmelserne i § 10, Pkt. 3 c, skal gælde for Sejlads gennem *Norra Uddevallaleden* mellem *Ellösefjorden* (c. 58° 11',5 N. 11° 27',5 E.) og *Uddevalla* (c. 58° 21',1 N. 11° 56',2 E.).

Til de forbudte Omraader henregnes Havnene ved følgende Steder:

Indenfor *Ves.kysens* Marinedistrikt: *Strömstad*, *Lysekil*, *Uddevalla*, *Varberg* og *Halmstad*.

Indenfor *Øresunds* Marinedistrikt: *Hälsingborg*, *Landskrona*, *Malmö* og *Trelleborg*.

Indenfor *Sydskystens* Marinedistrikt: *Ystad*, *Simrishamn*, *Åhus*, *Sölvesborg*, *Karls-*  
*hamn*, *Kalmar* og *Oskarshamn*.

Indenfor *Gotlands* Marinedistrikt: *Visby*.

Indenfor Østkystens Marinedistrikt: Västervik, Norrköping og Oxelösund. (U. f. s. Nr. 16/903. Stockholm 1940).

I Stockholms Skærgaard er det yderligere forbudt at besejle Hårsfjärden, Mälbyfjärden, Adfjärden og Skramsösund. Omraadets S.-Grænse er Skramsösund Indsejling, E.-Grænsen er en Linie mellem Muskö og Gälö, trukket i N.-lig Retning gennem Åggskären. (U. f. s. Nr. 39/1826. Stockholm 1944.)

1. Cheferne for Marinedistrikterne er bemyndiget til at give Tilladelse til Besejling af forbudte Omraader i mere end eet Marinedistrikt.
2. Som Følge af ovenstaaende skal Ansøgninger om Tilladelse til at besejle forbudte Omraader indsendes paa følgende Maade:
  - a) Ansøgninger om at besejle forbudte Omraader indenfor e t e n k e l t Marinedistrikt skal stiles til vedkommende Marinedistriktschef og adresseres i Henhold til det følgende Punkt 3.
  - b) Ansøgninger om paa samme Rejse eller i et bestemt Tidsrum at besejle forbudte Omraader indenfor m e r e e n d e e t Marinedistrikt stiles til den Marinedistriktschef, under hvilke Ansøgeren formener, at Sagen naturligst henhører. Ansøgningen adresseres i Henhold til Punkt 3.
3. Ansøgninger, stilet til Marinedistriktscheferne, om Tilladelse til at besejle forbudte Omraader, adresseres, som følger:
 

Norrlandskustens marindistrikt: *Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet, Härnösand. Telefon: Härnösand 3337—3340.*

Ostkustens marindistrikt: *Bevakningschefen i Stockholm. Kungsträdgårdsgatan 10. Telefon: 11 53 77 og „Marindistriktet“ 356.*

Gottlands marindistrikt: *Chefen för Gottlands marindistrikt. Visby. Telefon: Navneopkaldning Marindistriktet.*

Sydskustens marindistrikt: *Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet Karlskrona. Telefon: 32 42 eller „Marindistriktet“ 20.*

Öresunds marindistrikt: *Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet Malmö. Telefon: 7 10 15.*

Västkustens marindistrikt: *Chefen för Sjöfartskontrollen, Broströmia. Göteborg. Telefon: 11 54 44 og 11 51 05.*
4. Ovennævnte Ansøgninger skal indeholde følgende Oplysninger:
 

Skibets Navn og Nationalitet.

Skibets Bruttotonnage.

Besætningens Antal.

Lastens Beskaffenhed.

Eventuelt Bevæbning til Selvforsvar.

Oplysninger om Radioanlægget.

Endvidere i den Udstrækning, som følgende Oplysninger kan gives i Forvejen:

Antal Passagerer,

samt for svenske Skibes vedkommende:

Antal udenlandske Undersaatter om Bord.

I Tilslutning til ovenstaaende Forskrifter er bestemt, at de i § 10, Punkt 3 a omtalte Sejlløb er følgende:

  1. *Stockholm* Krigshavn og tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand.
 

*Simpnäsklubb—Kapellskär.*

*Kapellskär—Möja—Kanholmsfjärden—Nämndöfjärden.*

*Kapellskär—Blidösund—Kanholmsfjärden—Nämndöfjärden.*

*Kapellskär—Trälhavet.*

*Kapellskär—Norrtälje.*

*Kapellskär—Vaddö kanal.*

*Kapellskär—E. Sazarfjärden—Kanholmsfjärden—Nämndöfjärden.*

*Kalvö Fyr—Vindöström—Stavsnäs udde.*

*Trälhavet—Österskär.*

*Trälhavet—Oxdjupet.*

*Trälhavet—Kodjupet.*

*Trälhavet—Lindalssundet—Kanholmsfjärden—Nämndöfjärden.*

*Jungfrufjärden—Baggensfjärden.*

Nämndöfjärden—Dalaröskans.  
 Dalaröskans—Landsort.  
 Måsknöv—Viksten—Landsort.  
 Nynäshamn—W. Bedarön—Landsort.  
 Nynäshamn—Måsknöv.  
 Viksten—W. Röko.  
 Landsort—W. Röko.  
 W. Röko—Södertälje.  
 W. Röko—Tullgarnsviken.  
 W. Röko—Trosaviken.  
 W. Röko—Hällsviken.  
 W. Röko—Sävösund.  
 Sävsösund—Södertälje.

Endvidere samtlige Sejlløb indenfor *Kodjupet*, *Oxdjupet*, *Baggensfjärden* og *Södertälje*.

2. *Karlskrona* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand:  
 Sejlløbet gennem S.-lige Indsejling til *Karlskrona*, SW.-lige Løb (W. om *Ellebådan Grund*).  
 Sejlløbet gennem E.-lige Indsejling til *Ronneby* (*Danzigergat*).  
 W.-lige Sejlløb til *Ronneby* (W. om *Gåsfeten*).  
 Det indenskærs Sejlløb *Karlshamn*—Farvandet SW. for *Gökolv*, hvor Ruten lægges gennem særligt anordnet Løb mellem *Dunsö* og *Ulvaskär*.
3. *Göteborg* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand:  
 Sejlløbet *Marstrandsfjorden*—*Danafjorden* gennem *Stora Kalvsund*.  
 N.-lige og S.-lige Indsejling til *Källö Fjord* ved *St. Oset*.  
 Indsejlingen til *Hönö Red*.  
 W.-lige og NW.-lige Sejlløb til *Hönö Klåva* (mellem *Hönö Huvud* og *Tjuva*).  
*Vinga* Sejlløb.  
*Böttö* Sejlløb.  
*Måholmsgattet* og Sejlløbet mellem *Styrsö* og *Vargö* (mellem *Hästbådan* og *Svartskär*).  
 S.-lige Sejlløb til *Göteborg*.
4. *Svensk* Kystfarvand ved *Ängermanälvens* Munding:  
*Storö N.* og *Grönviksgrund*—*Storfjärden*.  
*Storfjärden*—*Norafjärden*.  
*Lungö S.*—*Ålandsfjärden* og *Härnösand*.  
*Lungö W.*—*Hemsö* og *Åbordsö* (*Sannasundet*).
5. *Svensk* Kystfarvand ved *Gotland* NE.-lige Del:  
 Sejlløbene til og i *Kappelshamn* viken.  
 — til og i *Fårösund*.  
 Sejlløbet til *Slite* mellem *Grundet* og *Enholm* (*Djuploppet*).  
 — til *Bungenäs*.  
 — til *Smöjen* og *Rutehamn* (*Valleviken*).  
 — til *St. Olofsholm*.

Den tidligere permanente Søfartskontrol ved *Öresund* paa c. 60° 21' N. 18° 27' E., ved *Svartklubben* paa c. 60° 11' N. 18° 50' E. og ved *Oaxen* paa c. 58° 58' N. 17° 43' E. er indtil videre inddraget. Visitering foretages kun paa Foranledning af særlige Forhold. Handelsskibe, som ankommer til ovennævnte Stationer, kan saaledes uhindret passere, saafremt de ikke stoppes ved Signal fra Skib eller Fartøj, som fører *svensk* Orlogsflag, og som om Natten giver sig til Kende som *svensk* Orlogsfartøj. (U. f. s. Nr. 1/39. Stockholm 1941).

(U. f. s. Nr. 14/755. Stockholm 1941, U. f. s. Nr. 18/755, 18/757 og 30/1826. Stockholm 1942 og U. f. s. Nr. 35/1707, 37/1816 og 45/2179. Stockholm 1943.)

### 334. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/218 og 20/923 1943.

Detaljer. A. Udover de almindeligt gældende Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand gælder for *Norbottens Lens* vedkommende (Kystomraadet fra 65° 04' N. til den finske Grænse) følgende Bestemmelser.

1. Indenfor *Norbottens Lens* samtlige Kystfarvandsomraader maa Fartøjer af hvilken som helst Art (Motor-, Sejl- og Robaade iberegnet) ikke uden særlig Tilladelse af Stedets Politichef fortøjes eller forankres ved udenlandske Fartøjer. Det er ligeledes forbudt paa anden Maade at søge eller opretholde Forbindelse med udenlandske Fartøjer.
2. Vedrørende Sejladsen til og fra *Luleå* Havn gælder følgende:
  - a) Told- og Politivisitation af Skibe, bestemt til *Luleå*, foregaar i *Germandöfjärden* eller i Havnen.
  - b) Angaaende Berettigelse til at indgaa i Havnen gælder de nærmere Forskrifter, som meddeles, naar Skibet ankommer til *Germandöfjärden*.
  - c) Samtlige Skibe paa 1200 Nettoregisteretons eller derover, med Undtagelse af svenske Skibe i regulær Indenrigsfart, skal under udgaaende gennem *Tjuvholmssundet* være assisteret af Bugserbaad.

Det er forbudt at ankre indenfor et Omraade, der mod Nord begrænses af en Linie, der gaar tværs over *Tjuvholmssundet* paa c. 65° 32' N. 22° 10' E. (det S.-lige Indløb til *Luleå* Havn) gennem den i Sundet værende Bro paa *Tjuvholmen*, og mod Syd af en Linie fra *Hamnholmen* Fyr til *Lystønden* S. for *Tjuvholmen*.

Enhver Forholdsordre, som mundtligt, skriftligt eller pr. Signal afgives fra Land, Skib, Baad eller Luftfartøj, af Befalingsmand eller Underbefalingsmand ved Krigsmagten eller af Personel ved Politiet, Toldvæsenet eller Lodsvæsenet, skal nøjagtigt efterkommes.

(U. f. s. Nr. 24/1234. Stockholm 1941 og Nr. 23/1164. Stockholm 1943.)

### 335. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/219 1943.

Detaljer. Herved meddeles følgende Grænser for forskellige forbudte Omraader.

*Oxelösund*. *Oxelösunds* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Brännåshalvöns* E.-ligste Pynt—*Marieskär* Baake—*Femörehuvud* Fyr—*Femöresund*.

*Norrköping*. *Norrköping* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Skanåsudde*—*Djuröns* NW.-Pynt.

*Västervik*. *Västerviks* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: Pynten NW. for *Ekholmen* (E. for *Gränsö*)—*Västerbådans* Fyr—*Stickskärs* Fyr—*Spårö* Fyr—*Grönö* S.-Pynt.

*Visby*. *Visby* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor en Cirkel med *Visby* yderste Bølgebryder som Midtpunkt og Radius 500 m.

*Oskarshamn*. *Oskarshamns* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Ålgårdsskärs* Varde—*Saxskärs* SE.-Pynt—*Grimskallens norra* Fyr.

*Kalmar*. *Kalmar* Havn indenfor en Linie fra *Tjärhovets* E.-Pynt til *Kvarnvollmens* E.-Pynt.

*Karlshamn*. *Karlshamns* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Vägga uddes* S.-Spids—*Stärnö* SE.-Pynt.

*Sölvesborg*. *Sölvesborg* Havn og tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor en Linie fra Lodsudkigsstationen SW. for *Yderhavnen*, derfra til *Kuggskärs* Fyr og derfra til *Västra Näs*.

*Åhus*. *Åhus* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: N.-lige Baake—*Klokketønden Åhus yttre redd*—*Nataliagrunden*—*Revhaken*.

*Simrishamn*. *Simrishamns* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor en Cirkellinie med S.-lige Bølgebryders Noved som Centrum og Radius 300 m.

*Ystad*. *Ystads* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Revnsnabben*—Pladsen for *Antilopgrunds* Sømærke med *Ballon* og *Kost*—*St. Sjöudden*.

*Trelleborg.* *Trelleborgs* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Gislövs Fiskerifyr—Trelleborgs Fyr—Stavstens uddes S.-Spids.*

*Malmö.* *Malmö* og *Limhamns* Havne samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: N.E.-Hjørnet af Bølgebryderen N. for *Industrihavnen—Röder Prick—Pladsen for Stagen med Kost ved Trindelbrännans N.-lige Del—Stenörens W.-Pynt.*

*Landskrona.* *Landskrona* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Borstahusens S.-lige Mole—Pladsen for Larvarabbens Klokketønde—Stengrund—Öresundsværftets S.-Pynt.*

*Hälsingborg.* *Hälsingborgs* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Råå Havnefyrr—Pladsen for Knähakens Stage med Kost og Ballon—et Punkt 1 Sm 215° fra Kärnan—Punktet paa Kysten N. for sidstnævnte Punkt.*

*Halmstad.* *Halmstads* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor en Linie, der fra den S.-lige Havnekajs Yderende gaar i Retning Nord til Stranden Nord herfor.

*Varberg.* *Varbergs* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Fæstningens SW.-Hjørne—Skrivareklippans S.-Pynt—Klevens E.-Pynt (paa Getterö).*

*Lysekil.* *Lysekils* N.-lige Havn indenfor en Linie mellem Cisternerne paa Havnens W.- og E.-Side.

*Lysekil* S.-lige Havn indenfor Linien: *Slägga S.-Pynt—Tovas N.-Pynt—Grötö Rev—Stranden N. herfor.*

*Uddevalla.* *Uddevalla* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor *Sunningesundets* Fyrlinie.

*Strömstad.* *Strömstads* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Nöholmens S.-Pynt—Bugten midt paa Killingsholms S.-Side—Furuholms W.-Pynt—Södra Björkholmens S.-Pynt—Rösebergets S.-Pynt.*

(U. f. s. Nr. 18/756. Stockholm 1942.)

### 336. Sverige. Östra militärområdet. Forbud mod at fotografere m. m.

Uden særlig Tilladelse er det indenfor *Östra militärområdet* forbudt at fotografere eller udføre Afbildninger eller Beskrivelser af Skib, Luftfartøj, Anlæg, Indretning eller Omraade, som tilhører eller benyttes af Forsvarsvæsenet eller for dets Regning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/220 1943.

(U. f. s. Nr. 32/1486. Stockholm 1942.)

### 337. Sverige. Stockholm Havn. Færdselsforbud.

Der forbydes alle uvedkommende Adgang til *Stockholm Frihavn, Louddshammen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron, Stadsgårdshammen, Värtahammen* og *Hamnarbyhamnen.*

Indenfor ovennævnte Dele af *Stockholm* Havn er det alle uvedkommende forbudt at være i Besiddelse af Sprængstoffer.

Det forbydes endvidere at fotografere ovennævnte Dele af *Stockholm* Havn eller at fotografere indenfor nævnte Dele af Havnen samt iøvrigt at udfærdige Afbildninger eller Beskrivelser deraf eller derfra.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/221 1943.

(U. f. s. Nr. 45/2130. Stockholm 1942.)

### 338. Sverige E.-Kyst. Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.

Ansøgninger og Forespørgsler angaaende Passersedler, Passerkort m. m. for Sejlads, Fiskeri etc. indenfor de Omraader af E.-Kystens Marinedistrikt, der er erklæret for forbudte eller minefarlige Omraader, skal stiles til den kommanderende Admiral i E.-Kystens Marinedistrikt, *Stockholm*, og indsendes til:

1. For Omraadet *Björn Fyr—Simpnäsklubb Fyr*: *Bevaktionschefen i Öregrund, Hotell Klippan, Öregrund, Tel. 51.*
2. For Omraadet *Simpnäsklubb—Linien Landsort Fyr og Käftudden ved Yttre Hällsviken*: *Bevaktionschefen i Stockholm, Hotell Esplanade, Stockholm 7, Tel. 11 53 77.*



3. For Omraadet Linien *Landsort Fyr* og *Käftudden* ved *Yttre Hällsviken—Kråkelund: Bevakningschefen i Norrköping, Hotell Standard, Norrköping, Tel. Navneopkaldning „Standard“*.

Gælder Ansøgningen eller Forespørgslen mere end eet Bevogtningsomraade, indsendes den til den *Bevakningschef*, indenfor hvis Omraade Rejsen begynder.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/222 1943.

(U. f. s. Nr. 26/1474. Stockholm 1940.)

### 339. Sverige. Falsterbokanalen. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.

#### A. Største Skibsbredde og Dybgaaende.

Kanalen maa ikke passeres af Skibe, hvis Brede overstiger 20 m, og som stikker dybere end 0,5 m over Sejlløbets Bund.

#### B. Passage af Bro og Sluser.

1. Skibe, der ønsker at passere gennem Kanalen, skal i en Afstand af 1 Sm fra Molehovederne henholdsvis i *Kämpingebukten* og i *Höllviken*, give Ankomstsignal, som gentages, saafremt Lyssignalet, der angiver, at Skibets Signal er opfattet, ikke bliver tændt.

2. Under Sejlads gennem Kanalen skal Skibe nøje følge de Anvisninger, som gives gennem viste Passagesignaler, og under ingen Omstændigheder maa man komme Bro eller Sluser nærmere end 200 m, uden at Passagesignalerne giver Tilladelse til Passage. Grænserne, uden for hvilke der skal stoppes op, er paa E.-Siden af Kanalen angivet ved hvide, firkantede Flader med sort Ring, der om Natten er belyst.

#### C. Rækkefølge mellem ventende Skibe.

Hvis flere Skibe, der gaar i samme Retning, nødsages til at stoppe op, medens de venter paa, at Broen eller Sluserne skal blive aabnet, skal Skibene derefter, eet ad Gangen, passere gennem Bro eller Sluser i den Rækkefølge, hvori de er ankommet.

Kun under gode Vejrforhold maa der samtidigt befinde sig 2 eller flere Skibe paa Strækningen mellem de 2 Sluser.

#### D. Lydsignaler.

Foruden de almindeligt gældende Signaler skal Skibe under Sejlads i Kanalen og Indsejlingsrenderne yderligere anvende følgende Lydsignaler:

— .	Opmærksomheds- og Svarsignal fra N.-gaaende Skib til andet Skib.
. —	Opmærksomheds- og Svarsignal fra S.-gaaende Skib til andet Skib.
—	Jeg er under Gang.
— —	Jeg ligger stille.
— — —	Jeg gaar til Kaj.
— — .	Ankomstsignal for Skib, som udefra nærmer sig Indsejlingen mellem Bølgebrydernes Molehoveder, saavel i <i>Kämpingebukten</i> som i <i>Höllviken</i> , naar Broen ønskes aabnet.
— — . .	Ankomstsignal for Fartøj, som udefra nærmer sig Indsejlingen mellem Bølgebrydernes Molehoveder, saavel i <i>Kämpingebukten</i> som i <i>Höllviken</i> , naar Broen ikke behøver at blive aabnet for Fartøjets Passage.

#### E. Tilladt Fart.

Paa Strækningen gennem *Falsterbonäset* mellem Molehovederne i *Kämpingebukten* og Molehovederne i *Höllviken* er den største tilladte Fart 4 Knob.

#### F. Lyssignaler.

1. Signaler til Skibe, der ønsker at passere *Höllviksbroen* eller Sluserne, gives baade Dag og Nat. Saavel fra Broens Manøvrehus som fra Slusernes E.-lige Maskinhuse bliver givet følgende Signaler med hvidt Lys, der har vedføjede Betydning:
  - a) Et-Blink: Svarsignal.
  - b) 2 Lys vandret for hinanden, 1 fast og 1 Lys med Blink: Stop.
  - c) 2 faste Lys vandret for hinanden: Gaa til Kaj.

- d) 2 faste Lys skraat for hinanden (45° fra den vandrette Linie): Fartøj, som kan gaa under den lukkede Bro, maa passere.
- e) 2 Lys lodret for hinanden, det øverste med Blink, det nederste faste Lys: Gør klar til at passere.
- f) 2 faste Lys lodret for hinanden: Gennemsejling tilladt.
2. Naar Brovagten har observeret et Skibs Ankomstsinal, tændes et Svarsignal, til Skibe kommende fra *Kämpingebukten* paa S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus, til Skibe kommende fra *Höllviken* paa Broens Manøvrehus.  
Om Dagen kan der fra Broens Manøvrehus og ved S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus ogsaa gives Stoppsignal ved at vise et rødt Haandflag og Signal „Gennemsejling tilladt“ ved at vise et grønt Haandflag.  
Om Natten kan samme Signaler gives ved at svinge med en rød eller en grøn Lanterne.
- G. For N.-gaaende Sejlads gennem Kanalen gælder følgende:
1. Vises Stoppsignal med rødt Hurtigblink ved det E.-lige Molehoved i *Kämpingebukten*, skal Skibet vende, hvis det med Hensyn til dets Dybgaaende og Længde er mulig at gøre det. I modsat Fald skal Skibet fortøje ved Duc d'Alberne S. for S.-lige Sluse.  
Vises Stoppsignal med rødt, fast Lys, skal Skibet mindske Farten og om muligt stoppe op udenfor Molehovederne og ikke passere disse, før Signalet slukkes.
  2. Skibet skal i god Tid før Ankomst til Molehovederne give Ankomstsinal til Brovagten.
  3. Naar Brovagten har observeret Skibets Ankomstsinal, tændes Svarsignal. Dette efterfølges snarest af den Signalmeddelelse, som skal gælde for Skibets videre Sejlads.
  4. Skibe maa ikke komme nogen af Sluserne nærmere end 200 m, før Signalet „Gennemsejling tilladt“ gives med fast Lys.
  5. Vises Signalet „Stop“, skal Farten tages af Skibet.
  6. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne S. for S.-lige Sluse.
  7. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem S.-lige Sluse.
  8. Kommer flere Skibe efter hinanden, gives ny Ordre pr. Signal til hvert enkelt Skib.  
Naar Signalet „Gennemsejling tilladt“ er vist, gaar det første Skib gennem Slusen, hvorefter Signalet slukkes. 10—20 Sekunder derefter gives Signal til det næste Skib, der staar for Tur.
  9. Naar den S.-lige Sluse er passeret, skal Opmærksomheden henvendes paa de Signaler, der bliver givet fra E.-lige Maskinhus ved N.-lige Sluse.
  10. Vises Signalet „Stop“ fra N.-lige Sluse, tages Farten af Skibet.
  11. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes til Duc d'Alberne mellem Sluserne.
  12. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem Slusen og Broen.
- H. For S.-gaaende Sejlads gennem Kanalen gælder følgende:
1. Vises Stoppsignal med hvidt Hurtigblink ved *Klagshamn* eller med rødt Hurtigblink ved det E.-lige Molehoved i *Höllviken*, skal Skibet vende, hvis det med Hensyn til dets Dybgaaende og Længde er muligt at gøre det. I modsat Fald skal Skibet fortøje ved Duc d'Alberne indenfor Bølgebryderne i *Höllviken*.  
Vises Stoppsignal med rødt, fast Lys paa E.-lige Molehoved, skal Skibet mindske Farten og om muligt stoppe op udenfor Molehovederne og ikke passere disse, før Signalet slukkes.
  2. Skibet skal i god Tid før Ankomst til Molehovederne give Ankomstsinal til Brovagten.
  3. Naar Brovagten har observeret Skibets Ankomstsinal, tændes Svarsignal. Dette efterfølges snarest af den Signalmeddelelse, som skal gælde for Skibets videre Sejlads.
  4. Skibe maa ikke komme Broen nærmere end 200 m, før Signalet „Gennemsejling tilladt“ er givet.
  5. Vises Signalet „Stop“, skal Farten tages af Skibet.
  6. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne i Havnebassinet i *Höllviken*.

7. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem Broen og N.-lige Sluse.
  8. Kommer flere Skibe efter hinanden, gives ny Ordre pr. Signal til hvert enkelt Skib. Naar Signalet „Gennemsejling tilladt“ er vist, gaar første Skib gennem Broen, hvorefter Signalet slukkes. 10—20 Sekunder derefter gives Signal til det næste Skib, der staar for Tur.
  9. Naar Broen og den N.-lige Sluse er passeret, skal Opmærksomheden henvendes paa de Signaler, der bliver givet fra E.-lige Maskinhus ved S.-lige Sluse.
  10. Vises Signalet „Stop“, tages Farten af Skibet.
  11. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne mellem Sluserne.
  12. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem S.-lige Sluse.
- I. Forskellige Bestemmelser.
1. Passage af Kanalen er kun tilladt for Skibe med Maskinfremdrivning eller for Skibe, der bugseres. Skibe skal benytte Bugserhjælp i den Udstrækning, som vedkommende Lodsstation anser for paakrævet.
  2. Sejlskibe med Hjælpmotor maa ikke passere Kanalen mellem Molehovederne i *Höllviken* og i *Kämpingebukten* med Sejl helt eller delvis sat.
  3. Ved Fortøjning til Fortøjningsstederne skal der straks sættes fast til Fortøjningsringene paa Bølgebryderne eller ved Kanalens Bredder. De paa Duc d'Alberne værende Fortøjningskroge maa kun midlertidigt benyttes som Hjælp under Fortøjningsarbejdet.  
Til Fortøjningsarbejdet kan der ikke regnes med Hjælp fra Kanalpersonalets Side.
  4. Hvis et Skib synker eller grundstøder i Kanalen, paahviler det Skibets Fører eller Reder uopholdeligt, at fjerne det herfra, i modsat Fald vil det paa Skibets eller Rederiets Bekostning blive fjernet af det Offentlige.
  5. Det er forbudt:
    - a) at fastgøre Trosser eller Liner i Bro, Sluser, Afviserværk eller lignende, ogsaa i Duc d'Alberne paa anden Maade end ovenfor angivet,
    - b) uden gyldig Grund at ligge stille i Kanalen,
    - c) i Kanalen at udkaste Aske, Olie eller lignende, som kan foraarsage Formindskelse af Vanddybde eller Forurening,
    - d) at have Kæde, Wire eller lignende hængende udenbords paa en saadan Maade, at de over Kanalen lagte Undervandskabler eller Sluseportene kan beskaadiges derved,
    - e) at have Sidefartøjer udsvinget under Sejlads paa Strækningen mellem Molehovederne i *Höllviken* og i *Kämpingebukten*,
    - f) at ankre indenfor Kanalområdet uden i Forbindelse med Fortøjning til Fortøjningspladserne,
    - g) at fortøje uden Tilladelse, enten pr. Signal eller af Kanalinspektøren,
    - h) uden særlig Tilladelse at blive liggende ved Fortøjningspladserne, naar Signal for Fortsættelse af Rejsen er givet.
  6. Foruden ovennævnte Bestemmelser vil alle af Kanalinspektøren givne Anvisninger være at holdes efterrettelige.
  7. Ved Overtrædelser af ovennævnte Forskrifter og Bestemmelser er Skibet eller Rederiet pligtig til at erstatte derved fremkomne Skader.
- Gentagelse af E. f. S. Nr. 28/1173 1943.

(U. f. s. Nr. 29/1402. Stockholm 1943.)

**340. Sverige. Falsterbokanalens Signaler ved Passage af Kanalen.***Position.* Falsterbokanalens S.-lige Indsejling: c. 55° 24' N. 12° 57' E.*Detaller.* Skibe, som af de visiterende Fartøjer har faaet Tilladelse til at passere Falsterbokanalens, skal føre følgende Signaler:

o m D a g e n et særligt Talsignal, sammensat af Talsignalerne 1—5,

o m N a t t e n et særligt Lyssignal, sammensat af højst 2 røde og 2 hvide Lys.

De for hvert Døgn bestemte Signaler meddeles af Søfartskontrollens Skibe efter udført Visitation.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/224 1943.

(U. f. s. Nr. 30/1350. Stockholm 1942.)

**341. (T). Sveriges S.-Kyst og Sundet. Falsterbokanalen. Midlertidige Lodsstationer oprettet.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/225 1943.*

*Detaller.* For Lodsning gennem *Falsterbokanalen* er oprettet midlertidige Lodsstationer ved Kanalens Indløb i *Kämpingebukten* og i *Höllviken*.

Lods møder i *Kämpingebukten* S. for Stagen med Kost paa 55° 22',81 N. 12° 58',08 E. og i *Höllviken* N. for den S.-ligste sorte Stage med 1 Ballon paa 55° 26',58 N. 12° 54',53 E.

(U. f. s. Nr. 29/1401. Stockholm 1943.)

**342. Sverige. Falsterbokanalen N. og S. Miner udlagt.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Ved Tilgangene til *Falsterbokanalen* er udlagt Miner, som følger:

1. I *Höllviken* Syd for en Linie fra *Knösen* paa 55° 26',35 N. 12° 52',0 E. til 55° 26',35 N. 12° 57',20 E.
2. I *Kämpingebukten* indenfor en Linie gennem Punkterne: 55° 23',10 N. 12° 55',60 E., 55° 22',70 N. 12° 55',60 E. og 55° 22',70 N. 13° 02',8 E.

Gennemsejlingsruten gennem Spærringerne er ikke afmærket. Lodstjenesten oprettholdes som tidligere.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/227 1943.

Kort Nr. 132 og 130.

(Norddeich Radio, 18. Maj 1942.)

**343. Sverige. Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.**

I. Anduvning af og Sejlads i Neutralitetsløbet.

1. Anduvning fra Søen af Neutralitetsløbet kan ske hvor som helst mellem *Båstad* og *Hällö*. Anduvning af den øvrige Del af Neutralitetsløbet skal, saafremt særlig Tilladelse ikke er indhentet i Forvejen, finde Sted enten ved *Hällö* eller ved Rigsgrænsen NE. for *Nord Hällö*.
2. For Sejlads i Neutralitetsløbet mellem *Båstad* og *Hällö* skal ikke iagttages særlige Forholdsregler. For Sejlads i den resterende Del af Neutralitetsløbet gælder følgende Bestemmelser:
  - a) Skibe, der kommer S. fra, skal anløbe Kontrolpladsen *Ost Hällö* for Visitation, hvilket i Reglen kan ske i Forbindelse med Ombytning af Lods eller Ombordtagning af Lods. Efter endt Visitation kan Skibet fortsætte i Neutralitetsløbet, men skal ved Grænsen af *svensk* Farvand anløbe Kontrolstationsskibet, som ligger forankret NE. for *Nord Hällö*, hvor ogsaa Lods kan kvitteres. Kontrolstationsskibet NE. for *Nord Hällö* er et Fyrskib med Siderne mærket *Lots*.
  - b) Skibe, der kommer N. fra, skal for Visitation anduve Neutralitetsløbet ved det under a) nævnte Kontrolstationsskib, hvor som Regel ogsaa Lods kan faas. Efter endt Visitation kan Skibet fortsætte S. over.
  - c) Skibe, som benytter sig af Neutralitetsløbet mellem *Hällö* og Rigsgrænsen, skal nøje rette sig efter de Forskrifter om Sejladsen eller om Afgivelse af visse Signaler paa særlige Steder, som maatte blive meddelt ved ovennævnte Kontrolpladser.

II. Anduvning af andet indre *svensk* Territorialfarvand end Neutralitetsløbet mellem *Hällö* og Rigsgrænsen.

3. Uden særskilt, forud modtaget Tilladelse (Passerseddel eller Trafiktilladelse) maa et Skib kun anduve *svensk* indre Territorialfarvand ved følgende Pladser: *Strömstad*, *Lysekil*, *Marstrand*, *Vinga*, *Varberg*, *Falkenberg* og *Halmstad*. Skibe for indgaacende bliver her visiteret af Søfartskontrollen efter særligt udfærdigede Forskrifter før eller efter Indgang i Havnen ved den respektive Anduvningsplads og modtager efter rigtig afsluttet Undersøgelse Passerseddel. Særlige Bestemmelser om Ankring findes i Afsnit V.
4. Andre Havne eller Ankerpladser indenfor indre *svensk* Territorialfarvand end de under 3. nævnte maa kun anduves, saafremt Skibet har modtaget Tilladelse i Form af Passerseddel eller Trafiktilladelse.

5. Skibsførere, der ankommer til Havn indenfor *Västkustens marinedistrikt*, er pligtige til ved Toldvisitation ved Indklarerung at fremvise Passerseddel eller Trafiktilladelse. Saafremt han ved Ankomsten ikke er i Besiddelse af skriftlig Tilladelse, skal han anmode Søfartskontrollen om en saadan.
- III. Særskilte Bestemmelser om Sejlads indenfor *Göteborg Krigshavns Omraade*.
6. Skibe, som har faaet Tilladelse til at befare indenskærs Sejløb indenfor *Göteborg Krigshavns Omraade*, skal, naar de kommer N. fra, anløbe Kontrollartøj E. for *Källö Knippla* for Visitation og Modtagelse af Direktiv; hvis de kommer S. fra, anløbes Kontrollartøj E. for *Vrängö*.  
Ovennævnte Kontrollartøjer fører om Dagen det internationale Signal *K W*, om Natten 1 rød Lanterne over 1 grøn Lanterne.
- IV. Afgang fra Havn eller Ankerplads.
7. Skibsførere, som ønsker at afgaa fra Havn eller Ankerplads, skal gøre sig bekendt med de af Søfartskontrollen og andre Myndigheder udfærdigede Forskrifter angaaende Afsejling fra Havn samt Sejlads indenfor *svensk Territorialfarvand*.
- V. Særskilte Bestemmelser angaaende Ankring indenfor visse Omraader.
8. Skibe maa ikke uden særskilt, i Forvejen modtaget Tilladelse ankre eller for-  
tøje indenfor følgende Omraader:
- Göteborg Krigshavn* med Undtagelse af *Göteborg Havn, Sälöfjord* samt Farvandet SE. for *Valö*.
  - Omraadet udenfor *Lysekil* mellem Breddeparallelernerne  $58^{\circ} 17',3$  N. og  $58^{\circ} 14'$  N. samt Meridianerne  $11^{\circ} 20'$  E. og  $11^{\circ} 28'$  E.
  - Omraadet N. for *Marstrand* mellem Linierne: *Berlin—Marstrands Tå* og *Backudden—Risö södra udde—Kärsö västra udde—Tjörns Kyst N.-over—Kärsö västra udde—Kystlinien til Berlin*.
  - Omraadet i *Kungsbackafjorden* indenfor Linierne: *Stegla udde—Kisteskärs norra udde—Brattaskärs södra udde—Hogards grund—Hällsundsudde—Kystlinien N. over til Stegla udde*.
- VI. I Tilfælde af Nød og Fare maa en Skibsfører afvige fra ovennævnte Bestemmelser, men han skal snarest muligt derefter gøre Indberetning derom til Søfartskontrollen.
- VII. Overtrædelse af Bestemmelserne vil blive straffet.  
Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/228 1943.

(U. f. s. Nr. 38/2000. Stockholm 1940.)

### 344. Sverige. Göteborgs og Bohus Len. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Lodsvæsenets Fartøjer, der er fortøjet ved Lodsvæsenets Gasstations Bro ved *Erholmen* paa c.  $57^{\circ} 52',4$  N.  $11^{\circ} 34',1$  E. eller ved nogen af Lodsvæsenets Fyr indenfor *Göteborgs* og *Bohus Len*, og som er ved at bringe Gasbeholdere i Land eller tage dem om Bord, fører som Signal herfor en rød Kugle i Rigningen.

Intet maskindrevet Fartøj maa ved ovennævnte Steder passere nogen af Lodsvæsenets Fartøjer, der har den røde Kugle vist, samt en Strækning af 100 m paa hver Side af Fortøjningspladsen med en Fart, der er højere end 5 Knob.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/229 1943.

(U. f. s. Nr. 30/1351. Stockholm 1942.)

### 345. (T). Sverige. Midlertidige Lodsfarvande.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/230 og 43/1577 1943.

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er følgende midlertidige Lodsfarvande oprettet:

<i>Luleå:</i>	Fra <i>Kallfjärden</i>	til Søen ved <i>Rönnskär</i> eller omvendt.
<i>Rönnskär:</i>	— Søen ved <i>Rönnskär</i>	- <i>Kallfjärden</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
<i>Romelsö:</i>	— — — —	- <i>Kallfjärden</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.

<i>Ursviken:</i>	Fra	Søen	ved	<i>Bjuröklubb</i>	til	Søen	ved	<i>Rönnskär</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Bredskär</i>	eller omvendt.
<i>Bjuröklubb:</i>	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Rönnskär</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Bredskär</i>	eller omvendt.
<i>Ratan:</i>	—	—	—	<i>Bredskär</i>	-	Søen	ved	<i>Bjuröklubb</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Skag</i>	eller omvendt.
<i>Bredskär:</i>	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Bjuröklubb</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Skag</i>	eller omvendt.
<i>Järnäs:</i>	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Skag</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Bjuröklubb</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	<i>Skag</i>	-	<i>Brämösund</i>	eller omvendt.		
<i>Örnsköldsvik:</i>	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Bredskär</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	<i>Brämösund</i>	eller omvendt.		
<i>Ulvö</i>	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Bredskär</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	<i>Brämösund</i>	eller omvendt.		
<i>Härnösand:</i>	—	<i>Brämösund</i>	—	—	-	Søen	ved	<i>Skag</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Lilljungfrun</i>	eller omvendt.
<i>Sundsvall:</i>	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Skag</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Lilljungfrun</i>	eller omvendt.
<i>Stocka:</i>	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Skag</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Lilljungfrun</i>	eller omvendt.
<i>Hudiksvall:</i>	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Skag</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Lilljungfrun</i>	eller omvendt.
<i>Lilljungfrun:</i>	—	Søen	ved	<i>Lilljungfrun</i>	-	<i>Öregrunds Red</i>	eller omvendt.		
—	—	—	—	—	-	<i>Brämösund</i>	eller omvendt.		
<i>Gåsholma:</i>	—	—	—	—	-	<i>Öregrunds Red</i>	eller omvendt.		
—	—	—	—	—	-	<i>Brämösund</i>	eller omvendt.		
<i>Gävle:</i>	—	—	—	—	-	<i>Öregrunds Red</i>	eller omvendt.		
—	—	—	—	—	-	<i>Brämösund</i>	eller omvendt.		
<i>Öregrund:</i>	—	<i>Öregrunds Red</i>	—	—	-	Søen	ved	<i>Lilljungfrun</i>	eller omvendt.
—	—	<i>Grepens Fyrskib</i>	—	—	-	<i>Öregrund.</i>			
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Svartklubben.</i>	
<i>Svartklubben:</i>	—	Søen	ved	<i>Svartklubben</i>	-	Søen	NNW. for	<i>Understen</i>	eller omvendt.
<i>Landsort:</i>	—	—	—	<i>Landsort</i>	-	Søen	ved	<i>Hävringe.</i>	
<i>Oxelösund:</i>	—	—	—	<i>Hävringe</i>	-	Søen	ved	<i>Landsort.</i>	
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Härads-kär.</i>	
<i>Härads-kär:</i>	—	—	—	<i>Härads-kär</i>	-	Søen	ved	<i>Landsort</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Furön</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Hävringe.</i>	
<i>Oskarshamn:</i>	—	—	—	<i>Furön</i>	-	Søen	ved	<i>Härads-kär</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Garpen E. om Öland</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Aspö.</i>	
<i>Kalmar:</i>	—	—	—	<i>Grimskär</i>	-	<i>Hanösund</i>	eller omvendt.		
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Furön E. om Öland</i>	eller omvendt.
<i>Bergkvara:</i>	—	—	—	<i>Garpen</i>	-	Søen	ved	<i>Aspö.</i>	
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Aspö</i>	eller omvendt.
<i>Långören:</i>	—	—	—	<i>Långören</i>	-	Søen	ved	<i>Tärnö</i>	eller <i>Karlshamn</i>
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Karlshamn</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	<i>Hanösund</i>	eller omvendt.		
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Garpen</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Grimskär</i>	eller omvendt.
<i>Aspö:</i>	—	—	—	<i>Aspö</i>	-	Søen	ved	<i>Garpen.</i>	
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Grimskär.</i>	
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Tärnö</i>	eller <i>Karlshamn.</i>
—	—	—	—	—	-	<i>Hanösund.</i>			
—	—	<i>Hanösund</i>	—	—	-	Søen	ved	<i>Garpen.</i>	
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	<i>Grimskär.</i>	

<i>Gökälv:</i>	Fra Søen ved <i>Gökälv</i> eller <i>Ekö</i> til	Søen ved <i>Aspö</i> eller omvendt.
—	— — — — —	Søen ved <i>Tärnö</i> eller <i>Karlshamn</i> eller omvendt.
—	— — — — —	<i>Hanösund</i> eller omvendt.
—	— — — — —	Søen ved <i>Garpen</i> eller omvendt.
—	— — — — —	Søen ved <i>Grimskär</i> eller omvendt.
<i>Karlshamn:</i>	— — — — — <i>Tärnö</i> eller	
—	— — — — — <i>Karlshamn</i>	- Søen ved <i>Aspö</i> .
—	— — — — — do.	- Søen ved <i>Ahus</i> .
—	— — — — — do.	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
—	— — — — — <i>Hanösund</i>	- Søen ved <i>Aspö</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
<i>Sölvesborg:</i>	— — — — —	- Søen ved <i>Aspö</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
—	— — — — — Søen ved <i>Sölvesborg</i>	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
<i>Ahus:</i>	— — — — — <i>Hanösund</i>	- Søen ved <i>Aspö</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
—	— — — — — Søen ved <i>Ahus</i>	- Søen ved <i>Karlshamn</i> eller <i>Tärnö</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
<i>Simrishamn:</i>	— — — — — <i>Simrishamn</i>	- <i>Hanösund</i> eller omvendt.
—	— — — — —	- Søen ved <i>Ahus</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Ystad</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Trelleborg</i> .
<i>Ystad:</i>	— — — — — <i>Ystad</i>	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Trelleborg</i> .
<i>Trelleborg:</i>	— — — — — <i>Trelleborg</i>	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Ystad</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Kämpinge</i> .
—	— — — — — <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> .
<i>Öresunds södra:</i>	— — — — — Søen ved <i>Trelleborg</i>	- <i>Malmö Red.</i>
—	— — — — —	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
—	— — — — — <i>Kämpinge</i>	- Søen ved <i>Ystad</i> .
—	— — — — — gennem <i>Falsterbo-</i>	
—	— — — — — <i>kanalen</i> eller omvendt	- Søen ved <i>Höllviken</i> eller omvendt.
—	— — — — —	- Søen ved <i>Limhamn</i> .
—	— — — — —	- <i>Malmöredds Fyrskib</i> .
—	— — — — —	- <i>Københavnns Yderred.</i>
—	— — — — —	- Søen ved <i>Landskrona</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Råå</i> eller <i>Kopparverket</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Hälsingborg</i> eller <i>Helsingør</i> .
—	— — — — —	- <i>Svinbådans Fyrskib</i> .
—	— — — — — Søen ved <i>Höllviken</i> gennem <i>Falsterbo-</i>	
—	— — — — — <i>kanalen</i>	- Søen ved <i>Trelleborg</i> .
<i>Limhamn:</i>	— — — — —	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Ystad</i> .
—	— — — — —	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.
—	— — — — — <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	- <i>Malmö Red.</i>
—	— — — — — Søen ved <i>Limhamn</i>	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.
<i>Malmö:</i>	— — — — — <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	
<i>Landskrona:</i>	— — — — — Søen ved <i>Trelleborg</i>	- Søen ved <i>Trelleborg</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Simrishamn</i> .
—	— — — — —	- Søen ved <i>Ystad</i> .
—	— — — — —	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.

<i>Landskrona:</i>	Fra <i>Falsterborevs</i> Fyrskibsstation	til <i>Malmö</i> Red.
—	— Søen ved <i>Landskrona</i>	- <i>Falsterborevs</i> Fyrskibsstation eller omvendt.
<i>Råå:</i>	— <i>Råå</i>	- <i>Malmö</i> Red.
—	— <i>Kopparverket</i>	- <i>Landskrona</i> Red.
—	—	- <i>Malmö</i> Red.
—	—	- <i>Drogden</i> Fyr.
—	—	- <i>Skånör</i> Red.
—	—	- <i>Trelleborg</i> Red.
<i>Hälsingborg:</i>	— <i>Hälsingborg</i>	- Søen ved <i>Höllviken</i> .
—	—	- <i>Malmö</i> Red.
—	—	- <i>Svinbådans</i> Fyrskibsstation.
—	—	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	—	- Søen ved <i>Höllviken</i> .
—	—	- <i>Malmö</i> Red.
—	—	- Søen ved <i>Torekov</i> eller omvendt.
—	—	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
<i>Öresunds norra:</i>	— <i>Falsterborevs</i> Fyrskibsstation	- Søen ved <i>Trelleborg</i> .
—	— <i>Hälsingborg</i> Red	- Søen ved <i>Torekov</i> eller omvendt.
—	—	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	— <i>Svinbådans</i> Fyrskibsstation	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	—	- Søen ved <i>Höllviken</i> .
<i>Halmstad:</i>	— Søen ved <i>Halmstad</i>	- <i>Hälsingborg</i> Red.
—	—	- <i>Svinbådans</i> Fyrskibsstation.
—	—	- Søen ved <i>Torekov</i> eller omvendt.
—	—	- Søen ved <i>Varberg</i> .
<i>Falkenberg:</i>	— — — <i>Varberg</i>	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	—	- Søen ved <i>Vinga</i> .
<i>Varberg:</i>	— — —	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	—	- Søen ved <i>Vinga</i> .
<i>Vinga:</i>	— — — <i>Vinga</i>	- Søen ved <i>Varberg</i> .
—	—	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
<i>Göteborg:</i>	— <i>Göteborg</i>	- Søen ved <i>Varberg</i> , ydre Rute.
—	—	- Søen ved <i>Varberg</i> , indre Rute.
—	—	- Søen ved <i>Paternoster</i> forbi <i>Vinga</i> .
<i>Marstrand:</i>	— Søen ved <i>Paternoster</i>	- Søen ved <i>Vinga</i> .
—	—	- Søen ved <i>Hällö</i> .
—	—	- <i>Lysekil</i> gennem <i>Malösund</i> .
—	—	-
<i>Uddevalla:</i>	— <i>Uddevalla</i>	- Søen gennem <i>Malösund</i> .
—	— Søen ved <i>Paternoster</i>	- Søen ved <i>Vinga</i> .
—	—	- Søen ved <i>Hällö</i> .
<i>Käringön:</i>	— — — <i>Gäven</i>	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
—	—	- <i>Uddevalla</i> gennem <i>Malösund</i> .
—	—	- <i>Marstrand</i> — —
<i>Lysekil:</i>	— — — ved <i>Gäven</i>	- <i>Uddevalla</i> — —
—	— — — <i>Bonden</i>	- <i>Marstrand</i> — —
—	—	-
—	— <i>Lysekil</i>	-
—	— Søen ved <i>Gäven</i>	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
—	— <i>Lysekil</i>	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
<i>Smögen:</i>	— Søen ved <i>Hällö</i>	- Rigsgrænsen.
<i>Väderöarna:</i>	— — —	- Rigsgrænsen.
<i>Havstenssund:</i>	— Rigsgrænsen	- Søen ved <i>Gäven</i> .
<i>Nordkoster:</i>	—	- Søen ved <i>Gäven</i> .
<i>Strömstad:</i>	—	- Søen ved <i>Gäven</i> .

Anm. Det i Lodsfarvandsfortegnelsen for *Göteborg* Lodseri optagne Lodsfarvand for



Dampskibe og bugserede Skibe fra *Göteborg* til *Smögen* (gennem *Sillesund* og videre over aaben Sø) gælder ligeledes Lodsning samme Vej til Søen ved *Hällö*.  
(U. f. s. Nr. 30/1518. Stockholm 1941, U. f. s. Nr. 21/943 og 48/2283. Stockholm 1942 og U. f. s. Nr. 44/2118. Stockholm 1943.)

**346. Tyskland. Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.**

Ved Anduvningen af Havne og Flodmundinger langs den *tyske* Kyst tilraades det indtrængende at holde skarpt Udkig efter, om Signalet „3 Balloner eller 3 røde Lanterner lodret for hinanden“ skulde være hejst et af disse Steder.

Observeres ovennævnte Signal, er det forbudt at løbe ind.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/231 1943.

(N. f. S. Nr. 23/1768. Berlin 1940.)

**347. Tyskland. Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.**

For at kunne spærre en Havn eller standse Sejladsen i Havnen efter en udført eller formodet Mineudlægning vises følgende Signaler:

Om Dagen	Om Natten	Betydning				
2 sorte Cylindre lodret for hinanden.	<p>4 Lanterner</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>hvid</td> <td>rød</td> </tr> <tr> <td>rød</td> <td>hvid</td> </tr> </table> <p>Baade vandret og lodret Afstand mellem Lanterne 1,5 m.</p>	hvid	rød	rød	hvid	Indsejling til Havnen spærret, og Sejlads i Havnen standset paa Grund af Minefare.
hvid	rød					
rød	hvid					

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/232 1943.

(N. f. S. Nr. 47/2615. Berlin 1942.)

**348. Tyskland. Advarsel til Søfarende i Henhold til Seewasserstrassenordnung § 17.**

De søfarende erindres indtrængende om at give Agt paa det i den *tyske Seewasserstrassenordnung* (SWO) § 17 anførte Varselsignal (Om Dagen: 3 Signalfigurer lodret for hinanden: 2 Balloner over 1 Kegle med Spidsen nedad; om Natten: 3 Lanterner lodret for hinanden, de 2 øverste røde, den nederste grøn). Ses dette Signal, bør de søfarende snarest ved de i SWO, II. Del, anførte Steder skaffe sig Underretning om Arten af den Skibsfartshindring, som Signalet er Advarsel for.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/233 1943.

(N. f. S. Nr. 26/1252. Berlin 1942.)

**349. Tyskland. Afstandssignal. Advarsel.**

Handelsskibe og Fiskerfartøjer skal holde sig mindst 5000 m (c. 2,7 Sm) fra de *tyske* Krigsskibe, om Bord i hvilke er hejst det Afstandssignal, der bestaar af en Kegle med Spidsen nedad.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/234 1943.

(N. f. S. Nr. 6/405. Berlin 1941.)

**350. Tyskland. Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.**

Skibsredere og Skibsførere gøres opmærksom paa den Fare, der kan opstaa, naar enkelte Koffardiskibe nærmer sig en Formation af Krigsskibe paa en saadan Maade, at der kan opstaa Fare for Sammenstød, eller naar de forsøger paa at gaa tæt forbi en saadan Formation eller bryde igennem den.

Af Hensyn til de søfarendes egen Sikkerhed anbefales det enkeltvis sejlende Koffardiskibe i rette Tid at vige langt til Siden for en Formation af Krigsskibe og under alle Omstændigheder at undgaa at bryde igennem den.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/235 1943.

(N. f. S. Nr. 26/1251. Berlin 1942.)

- 351. Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i Østersøen og Tilgangene dertil samt i Kattegat og Skagerrak.**  
 Alle *tyske* Vagtskibe, der er til Ankers ved de minefrie Sejlløb, afgiver under Taage de i Søvejsreglerne foreskrevne Lydsignaler med Klokke og i Forbindelse hermed et Signal, der bestaar af 3 Dele: 1 kort Lyd, 1 lang Lyd, 1 lang Lyd.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/236 1943.  
 (E. f. S. Nr. 1/272. Oslo 1941.)
- 352. Tyskland. Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.**  
 Ved Luftalarmeringer skal samtlige til Ankers liggende Handelsskibe ogsaa slukke deres Ankerlanterner.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/237 1943.  
 (N. f. S. Nr. 29/1468. Berlin 1942.)
- 353. Tyskland. Afmærkning. Advarsel.**  
 Man maa være forberedt paa, at der ved de *tyske* Kyster kan være foretaget Ændringer ved Afmærkningen, og at Fyrene ikke er tændt, uden at det er blevet bekendtgjort, hvorfor der altid maa udvises Forsigtighed under Sejladsen i disse Farvande. Det fraraades Skibene at forsøge at anløbe *tyske* Flodmundinger eller Havne uden Lods om Bord.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 4/377 1943.  
 (N. f. S. Nr. 1/25. Berlin 1943.)
- 354. Tyskland. Oplysning om Sommertid.**  
 1. Sommertid ophører i *Tyskland* den 4. Oktober 1943 Kl. 0300, idet Uret paa dette Tidspunkt stilles 1 Time tilbage til Kl. 0200.  
 2. Den 3. April 1944 Kl. 0200 indføres i *Tyskland* atter Sommertid, idet Uret da stilles 1 Time frem til Kl. 0300.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1481 1943.  
 (N. f. S. Nr. 38/2155. Berlin 1943.)
- 355. Tyskland. Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.**  
 Et Skib, der slæber Skiver til Skydeøvelser og derfor ikke er i Besiddelse af fuld Manøvreedygtighed, fører  
 o m N a t t e n — foruden de normale Lanterner — 3 Lanterner lodret for hverandre paa det mest synlige Sted. Disse Lanterner kan ses hele Horisonten rundt, de 2 øverste er røde, den nederste hvid,  
 o m D a g e n 2 sorte Kegler med Spidsen nedad, lodret for hinanden.  
 Kommer Skibe om Natten i farlig Nærhed, bliver der fra Slæbefartøjet afbrændt Blus. Skydeskiverne bliver i saa Tilfælde saa vidt muligt belyst med Projektør.  
 Paa en slæbt Skive føres om Natten, naar den ikke beskydes, et hvidt Lys for og et hvidt Lys agter. Slæber et Fartøj samtidigt flere Skiver, anbringes kun et hvidt Lys paa den forreste Skives Forende og et hvidt Lys paa den agterste Skives Agterende.  
 Da Slæbefartøjets Slæbetrosse kan være indtil 1 Sm lang, og det ikke altid er muligt at anbringe de ovennævnte hvide Lys paa Skiverne, skal Skibe, der befinder sig i Nærheden af et slæbende Fartøj, manøvrere med Forsigtighed og give tilstrækkelig Plads for Slæbefartøjet og Skiverne.  
 Under Taage korter Slæbefartøjet saa meget som muligt ind paa Slæbetrossen og afgiver de foreskrevne Taagesignaler.  
 Skydeskiver, der er forankret og fastgjort, fører i hver Ende af den mod Sejløbet vendende Side et hvidt Lys.  
 Ligger flere Skiver ved Siden af hinanden, fører kun den Skive, der ligger nærmest Sejløbet, de sidstnævnte hvide Lys.  
 Der skal udvises den største Forsigtighed, naar man nærmer sig et skydende Skib. Om Natten giver Retningen af de skydende Skibes Projektørlys Vejledning til Bedømmelse af Skudretning samt af Skivernes Plads.  
 Danske Lods I, Side 117.  
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1525.  
 (N. f. S. Nr. 40/2261. Berlin 1943.)

**356. Tyskland. Signal for Afmagnetisering.**

Skibe, der anmelder sig til Afmagnetiseringsbehandling, eller som ønsker en Afmagnetiseringslods, skal i *tyske* og besatte Omraader føre internationalt 3. *Lighedsstander*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1526 1943.

(N. f. S. Nr. 40/2264. Berlin 1943.)

---

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**357. Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn Indsejling. Oprensningsarbejde afsluttet. Sømærke genudlagt.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/9 1944 udgaar.*

*Position. c. 54° 39' N. 11° 21' E.*

*Detaller. Dybden i Indløbet til Rødby Havn er efter afsluttet Oprensningsarbejde atter normal, 4,0 m. Den hvide Stage med 1 Halmvisk ved Indløbets W.-Side er genudlagt.*

**358. (T). Danmark. Hollændergrund W. Lystønde forsvundet.**

*Position. c. 55° 05',2 N. 12° 19',0 E.*

*Detaller. Hollændergrund W. hvidmalede Lystønde er forsvundet. En ny Lystønde vil snarest blive udlagt.*

**359. Danmark. Bøgestrøm N. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 52/1871 1943 og 1/5 1944.*

*Position. c. 55° 08' N. 12° 13½' E., c. 1 Sm N. for Sandhage Fyr.*

*Detaller. Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet.*

**360. Sverige. Kalmarsund. Sejlløb uddybet. Sejladsforskrift.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/21 1944 udgaar.*

*Position. Slottsbredan Fyr: c. 56° 56' N. 16° 36' E.*

*Detaller. Sejlløbet gennem Kalmarsund er uddybet til 8,0 m Dybde. Det henstilles til større Skibe under Passage om Natten af den N.-lige Del af Kalmarsund at benytte Lods, indtil Fyrene Slottsbredans og Sillåsens Lysvinkler i Løbet af Aaret 1944 bliver tændt.*

Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/1873 1943.

(U. f. s. Nr. 54/2627. Stockholm 1943.)

**361. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Slite. Sømærker midlertidigt udlagt ved Losseplads.**

*Position. Se nedenfor.*

*Detaller. En Losseplads mellem de to Stager med Kost, E. for Slite Cement och Kalk Aktiebolags Kajer, N. for Slite Havn, er afmærket, som følger:*

a) En grøn Stage med 1 grønt Flag paa 57° 42',8 N. 18° 49',0 E., ved Lossepladsens W.-Side.

b) En grøn Stage med 2 grønne Flag paa 57° 42',8 N. 18° 49',1 E., ved Lossepladsens E.-Side.

(U. f. s. Nr. 55/2683. Stockholm 1943.)

**362. (S). Sverige. Bottnisko Bugt. Söderhamn Indsejling. Lystønder inddraget for Vinteren.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Lystønderne *Lilla Ottergrundet* paa c. 61° 16' N. 17° 14' E. og *Branthällsudde* paa c. 61° 16' N. 17° 13' E. er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 55/2681. Stockholm 1943.)

**363. Sverige. Bottnisko Bugt. Luleå Indsejling. Ledebaaker opført. Baake forandret.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I. Nedennævnte Ledebaaker og -varder er opført for Sejladsen i Sejlløbet til *Luleå Nord* om *Junkö*.

1. Paa *Båtholmen W.* for *Sandöklubb* paa 65° 29',78 N. 22° 17',35 E. og paa *Killingviken Strand* paa *Sandö* paa 65° 30',13 N. 22° 15',96 E. to Ledebaaker, *Båtholmen nedre* og *övre*, der hver er forsynet med en hvid Firkant. Baakerne, der er overet i Pejling 302°, leder fri NE. om *Espgrunden* og *Junkö*.
2. Paa *Stora Skorvgrund* N.-lige Del paa henholdsvis 65° 27',36 N. 22° 17',90 E. og 65° 27',25 N. 22° 17',45 E. to Ledebaaker, *Stora Skorvgrund nedre* og *övre*, der hver er forsynet med en hvid Firkant. Baakerne, der er overet i Pejling 242°, leder frit i Sejlløbet NW. for *Junkö*.
3. Paa *Junkö* ved *Notviken Strand* to Par Ledebaaker, *Notviken nordöstra nedre* paa 65° 26',35 N. 22° 21',35 E. og *övre* paa 65° 26',30 N. 22° 21',50 E. samt *Notviken sydvästra nedre* paa 65° 26',30 N. 22° 21',30 E. og *övre* paa 65° 26',25 N. 22° 21',45 E. Begge Bagbaaker er forsynet med en hvid Firkant med rød Diagonal og begge Forbaaker med en hvid Firkant med rød Diagonal samt en hvid Trekant med opadvendt Spids. Baakerne er parvis overet i Pejling 135° og afmærker de to Sider af Sejlrenden mellem *Holmen Kalven* og *Sandöörgrund*.
4. Paa *Holmen Kalvens S.-Pynt* paa 65° 28',03 N. 22° 17',63 E. en hvid Varde med hvid Trekant med opadvendt Spids, *Kalvens Varde*.
5. Paa *Holmen Lilla Skorvgrunds S.-Pynt* paa 65° 27',87 N. 22° 18',70 E. en hvid Varde med hvid Trekant med nedadvendt Spids, *Lilla Skorvgrunds Varde*.

*Lilla Skorvgrunds* og *Kalvens Varde* er overet i Pejling 111°.

- II. Baaken *Sandö stängmärke* paa c. 65° 30',1 N. 22° 13',6 E. er gjort større og er nu forsynet med et rødt, diagonaltstillet Kors. Baaken er flyttet c. 26 m mod Nord i Ledelinien Retning.

(U. f. s. Nr. 55/2678. Stockholm 1943.)

**364. Finland. Södra Kvarken. Farligt Omraade. Advarsel.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/7 1944, Punkt 2 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 60° 20',7 N. 19° 18',7 E. | c) 60° 12',5 N. 19° 04',7 E. |
| b) 60° 20',5 N. 19° 04',7 E. | d) 60° 12',5 N. 19° 19',0 E. |

(N. f. S. Nr. 52/2859. Berlin 1943.)

**365. Tyskland. Dausig Bugt. Westerplatte N. Mindre Dybde rapporteret.**

*Position.* c. 54° 26',2 N. 18° 40',5 E.

*Detaller.* Dybde: 8,9 m.

(N. f. S. Nr. 52/2847. Berlin 1943.)

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

**366. (T). Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.**

*Position.* c. 56° 07',7 N. 12° 18',9 E.

*Detaller.* I Indløbet til *Gilleleje* Havn spærres Løbets W.-lige Halvdel af en Sandbarre med under 2,4 m Vand.

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, der markerer Løbets W.-Side, er flyttet E. efter. Mellem Stagen med Kost og den hvide Stage med 1 Halmvisk er Dybden 3,5 m.

**367. (P). Danmark. Sundet. Københavns Havn. Sydhavnen. Belvederekanalen. Spærring udlægges.**

*Position.* 55° 39' (20") N. 12° 33' (27") E., c. 120 m N. for *Frederiksholmsløbet*.

*Detaller.* I *Belvederekanalen* vil paa ovennævnte Plads blive udlagt en Spærring.

**368. Danmark. Store-Bælt. Korsør Havn. Oplysning om Dybde.**

*Position.* c. 55° 20' N. 11° 08' E.

*Detaller.* 1. E. for *Korsør Sobatteri* er Dybden forøget fra 6,0 m til 7,0 m fra Grænsen for Uddybningen til 8,0 m og indtil 10—20 m fra Bolværket ved *Sobatteriet*. S. for *Korsør Slotstaarn* er ingen Forandring foretaget i Dybdeforholdene i Havnens W.-lige Del.

2. c. 50 m E. for *Halsskov Bro* er Dybden aftaget fra 7,0 m til c. 6,5 m.

*Kort etc.* Nr. 140. Havnelods, Side 118.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**369. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Sømærker forandret.**

1. *Position.* 55° 56' (48") N. 11° 58' (00") E.

*Detaller.* Sømærket *Jydegrund SE* er forandret fra en hvid Stage med 2 Halmviske til en hvid Stage med 1 Halmvisk.

2. *Position.* 55° 56' (44") N. 11° 59' (20") E.

*Detaller.* Sømærket *Kirkegrund E* er forandret fra en hvid Stage med 1 Halmvisk til en hvid Stage med 2 Halmviske.

*Kort etc.* Nr. 116 B og 116. Danske Lods II, Side 170. Søm.-Fort. Side 48, Nr. 11 og 13.

**370. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Fyr atter tændt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/150 1944.

*Position.* c. 55° 49',6 N. 10° 04',1 E.

*Detaller.* *Hjarnø* Ledefyr er efter endt Reparation atter tændt.

**371. Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Glatved Kalkbrud Udskibningsbro genopført.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1005 1941.

*Position.* c. 56° 18',0 N. 10° 51',8 E.

*Detaller.* *Glatved Kalkbrud* Bro er genopført.

Broen er c. 65 m lang. Dybden ved Brohovedet er 4—5 m.

*Kort etc.* Nr. 112, 103 og 102. Danske Lods II, Side 139. Havnelods, Side 76.

**372. Danmark. Kattegat. Anholt NW. Vrag rapporteret.**

*Position.* c. 56° 47',0 N. 11° 10',5 E.

*Detaller.* Et Vrag, hvis Stævn rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 51/2804. Berlin 1943.)

**373. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Vraglystønde atter i Orden.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 52/1879 1943 og 1/5 1944.

*Position.* 56° 54' 09" N. 10° 30' 17" E., c. 4 Sm 142° fra *Hals Barre Fyr*.

*Detaller.* Vraglystønden er atter i Orden.

**374. Danmark. Kattegat. Østre-Flak E. Vrag rapporteret.**

*Position.* c. 56° 57',0 N. 11° 10',5 E.

*Detaller.* Et Vrag, hvis Stævn rager c. 5 m op over Vandet, og som er afmærket med en Bøje, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 51/2803. Berlin 1943.)

**375. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønde atter paa Plads.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/210 1943.

*Position.* 56° 41' (04") N. 8° 14' (25") E.

*Detaller.* *Sælhundeholm Lob Nr. 1* Lystønde er atter udlagt paa Plads.

**376. (T). Sverige. Skagerrak. Mjölskär Fyr. Fyrkarakter midlertidigt forandret.**

*Position.* c. 58° 25' N. 11° 12' E.

*Detaller.* Paa Grund af Beskadigelse viser *Mjölskär Fyr* i *Sotefjorden* midlertidigt hvidt Lys mod SW. i Stedet for rødt Lys. Fyret vil blive istandsat, saasnart Omstændighederne tillader det.

(U. f. s. Nr. 55/2726. Stockholm 1943.)

**377. Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I. Al Passage er forbudt Dag og Nat gennem følgende Sejlløb:

1. *Steinsund* mellem Øerne

a) *Andøy* paa c. 58° 06',6 N. 7° 59',0 E. og

b) *Bragdøy* — c. 58° 07',0 N. 8° 00',0 E.

2. *Bragdøyrenden* mellem Øerne

a) *Svensholm* paa c. 58° 07',3 N. 7° 59',5 E. og

b) *Dybingen* — c. 58° 07',5 N. 8° 00',3 E.

II. Under Indsejling til og Udsejling fra Vesthavnen *Kristiansand Syd* skal man følge SW.-Siden af Øen *Odderøy* ved *Odderøy Fyr* inden for en Afstand af 150 m fra Øen.

I Tiden Kl. 1800—0700 er Ind- og Udsejling forbudt. Skibe, der overtræder Forbudet, bliver beskudt.

(N. f. S. Nr. 50/2751. Berlin 1943.)

(Se Ekstra-Tillæg.)

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****378. Island W.-Kyst. Ólafsvík og Grundarfjörður. Nye Fyr tændt.**

1. *Position.* 64° 53' 30" N. 23° 40' 10" W.

*Detaller.* Paa nævnte Plads er ved *Ólafsvík* tændt et nyt Vinkelfyr, som viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 2,7 m høj, hvid Fyrbygning med sorte Felter.

2. *Position.* 64° 56' 42" N. 23° 18' 00" W.

*Detaller.* Paa nævnte Plads er i *Grundarfjörður* tændt et nyt Vinkelfyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 23,8 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 2,7 m høj, hvid Fyrbygning med sorte Felter.

*Kort etc.* Nr. 42, 41 og 26. Islandske Lods, Side 75 og 76. Fyr-Fort. Nr. 943 A. og 944 A.

(U. f. s. Nr. 55/2695. Stockholm 1943.)

## Ekstra-Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**379. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr ENE. Vrag afmærket.**

*Position.* c.  $56^{\circ} 07',2$  N.  $11^{\circ} 21',3$  E., c. 5,3 Sm  $62^{\circ}$  fra *Sjællands Rev Fyr*.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket en Mastetop rager op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag.

**380. Danmark. Kattegat. Skagen Havn S.  $\frac{1}{2}$  W. Vrag rapporteret.**

*Position.* c.  $57^{\circ} 39',0$  N.  $10^{\circ} 35',0$  E., c. 4 Sm S.  $\frac{1}{2}$  W. for *Skagen Havnefy*.

## MAANEDSOVERSIGT

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

#### Danmark.

1944

- 1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.  
 1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
 1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.  
 1/4 Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske* Farvande.  
 1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i *danske* og nærliggende Farvande.

#### I. Østersøen.

1944

- 1/6 Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.  
 1/7 } Østersøen, E.-lige Del. Mincomraander.  
 2/364 }  
 1/8 *Danmark. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn* Indsejling. Tilsanding.  
 2/358 *Danmark. Hollændergrund W.* Lystønde forsvundet.  
 1/10 *Danmark. Fakse Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/11 *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.  
 1/12 *Danmark. Bornholm. Listed Havn.* Havnearbejder. Advarsel.  
 1/13 *Danmark. Bornholm. Neksø Havn.* Ledefyr midlertidigt slukket.  
 1/14 *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.  
 1/15 *Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen.* Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.  
 1/16 *Sverige. Karlskrona W.-lige* Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.  
 1/17 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sejladshindringer.  
 1/18 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.  
 1/19 *Sverige. Karlskrona S.-lige* Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.  
 1/20 *Sverige. Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.  
 2/360 *Sverige. Kalmarsund.* Sejlløb uddybet. Sejladsforskrift.  
 1/22 *Sverige. Kalmarsund. Sillåsen.* Midlertidigt Fyr tændt.  
 1/23 *Sverige. Öland E.* Oplysninger om Sejlads og Afmærkning. Miner udlagt.  
 1/24 *Sverige. Arholma og Landsort.* Anvisninger angaaende Ankring.  
 1/25 *Sverige E.-Kyst.* Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.  
 1/26 *Sverige. Oxelösund.* Skydeøvelser.  
 1/27 *Sverige. Oxelösund. Marsviken.* Bombkastningsøvelser.  
 1/28 *Sverige. Gotland. Färösund.* Forbud mod Ankring.  
 1/29 *Sverige. Gotland E.-Kyst. Färösund.* Indsejling spærret.  
 1/30 *Sverige. Hävringe—Kråkelund.* Miner udlagt.  
 1/31 *Sverige. Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Oxelösund.* Forbud mod Ankring.  
 1/32 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko.* Lodsfartøjs Plads.  
 1/33 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär.* Forbudte Lob.  
 1/34 *Sverige. Stockholms Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.  
 1/35 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden.* Ankring og Fortøjning forbudt.  
 1/36 *Sverige. Stockholms Skærgaard.* Skydeøvelser.  
 1/37 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan.* Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.  
 1/38 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.  
 1/39 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Lindalssundet E.* Sejladsforskrift.  
 1/40 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.



## 1944

- 1/41 Sverige. *Södra Kvarken*. Minespærring. Advarsel.  
 1/42 Sverige. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.  
 1/43 Sverige. *Bottniske Bugt. Löfstabukten N.* Skydeøvelser.  
 1/44 Sverige. *Bottniske Bugt. Skutskär ENE.* Skydeøvelser.  
 1/45 Sverige. *Bottniske Bugt. Gävle.* Sejløb spærret. Afmærkning inddraget.  
 1/46 Sverige. *Bottniske Bugt.* Udsendelser fra Radiofyr midlertidigt forandret.  
 1/47 Finland. *Skärgårdshavet. Åland.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter.  
 1/48 Estland. *Rooger Wiek.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/49 Estland. *Riga Bugt.* Spærret Omraade.  
 1/50 Letland. *Riga Bugt. Dünamünde W.* Spærret Omraade.  
 1/51 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.  
 1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidigt slukket.  
 1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Lodstvang.  
 1/54 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Sejladsforskrifter.  
 1/55 Tyskland. *Warnemünde—Gedser.* Forbud mod Ankring.  
 1/56 Tyskland. *Memel Anduvning.* Sejladsforskrift.  
 1/57 Tyskland. *Memel Anduvning.* Skydeomraade.  
 1/58 Tyskland. *Königsberger Seekanal.* Sejladsforskrift.  
 1/59 } Tyskland. *Pillau Anduvning.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/60 }  
 1/61 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
 1/62 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt.  
 1/63 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbudt Omraade.  
 1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.  
 1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen.* Sejladsforskrift.  
 1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen.* Signal ved Passage af *Hela*.  
 1/67 Tyskland. *Danzig Bugt.* Skydeøvelser.  
 1/68 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.  
 1/69 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Skydeøvelser.  
 1/70 Tyskland. *Funkenhagen—Jershöft* Forbudt Omraade  
 1/71 Tyskland. *Nest* Skydeøvelser  
 1/72 Tyskland. *Kolberg NE.* Spærret Omraade.  
 1/73 Tyskland. *Kolberg N.* Skydeomraade.  
 1/74 Tyskland. *Swinemünde.* Advarsel til Søfarende.  
 1/75 Tyskland. *Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff.* Tilsanding. Sejladsforskrift.  
 1/76 Tyskland. *Rügen E.-Kyst.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/77 Tyskland. *Darszer Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/78 Tyskland. *Stralsund W.-lige Sejløb. Prohner Wiek.* Skydeomraade.  
 1/79 Tyskland. *Warnemünde. Warnow.* Uddybningsarbejder.  
 1/80 Tyskland. *Warnemünde W.* Skydeøvelser.  
 1/81 Tyskland. *Lübeck Bugt.* Forbudt Omraade.  
 1/82 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE.* Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.  
 1/83 Tyskland. *Kieler Bugt.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/84 Tyskland. *Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW.* Oplysning om Flaade. Advarsel.  
 1/85 Tyskland. *Kieler Fjord.* Undervandshindringer. Advarsel.  
 1/86 Tyskland. *Kieler Fjord. Bülk NE.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/87 Tyskland. *Kiel Havn. Holtenau Red.* Forbud mod Ankring.  
 1/88 Tyskland. *Kiel Havn. Mollenort W.* Sømærker midlertidigt udlagt.  
 1/89 Tyskland. Passage gennem *Kielerkanalen*.  
 1/90 } Tyskland. *Eckernförde Fjord.* Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.  
 1/91 }

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

## 1944

- 2/366 Danmark. *Sundet. Gilleleje Havn.* Dybde i Indløb midlertidigt aftaget.  
 1/93 Danmark. *Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Kabel udlagt.  
 1/94 Danmark. *Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Advarsel.  
 1/95 Danmark. *Sundet. Helsingør Havn.* Signalstation indtil videre nedlagt.  
 1/96 Danmark. *Sundet. Humlebæk Havn.* Dybde aftaget.  
 1/97 Danmark. *Sundet. Sletten Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/98 Danmark. *Sundet. Taarbæk Havn.* Dybde aftaget.  
 1/99 Danmark. *Sundet. Middelgrund.* Grænser for Losseplads forandret.  
 1/100 Danmark. *Sundet. Middelgrund W.* Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.  
 1/101 Danmark. *Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.  
 1/102 Danmark. *Sundet. Københavns Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/103 Danmark. *Sundet. Københavns Yderhavn.* Fyr midlertidigt slukket.  
 1/104 Danmark. *Sundet. København.* Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.

## 1944

- 1/105 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Bøje midlertidigt udlagt.  
 2/367 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen.* Spærring udlægges.  
 1/106 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr* midlertidigt nedlagt.  
 1/107 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang.* Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 1/108 *Sverige. Sundet. Sejlruiter* afmærket. Sejlsforskrifter.  
 1/109 *Sverige. Sundet.* Sejlroute for Vinteren.  
 1/110 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr.* Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.  
 1/111 *Sverige. Sundet. Hålsingborg.* Oplysning om Ankring og Fiskeri.  
 1/112 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Oplysning om Uddybningsarbejder.  
 1/113 *Sverige. Sundet. Flinterenden.* Fyrskib og Lystønder udlagt.  
 1/114 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrøm* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.  
 1/115 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsvund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.  
 1/117 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masnedsundbroen.*  
 1/118 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen.* Duc d'Alber knækket af Isen.  
 1/119 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro.* Dybde aftaget.  
 1/120 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/121 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund.* Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.  
 1/122 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerso Havn.* Dybde aftaget.  
 1/123 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn.* Dybde aftaget.  
 1/124 *Danmark. Store-Bælt. Korsør.* Havnefyr ødelagt.  
 1/125 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.  
 1/126 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/127 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn.* Forbud mod Ankring.  
 1/128 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn* Indsejling. Dybde.  
 1/129 *Danmark. Store-Bælt. Omo Havn* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/130 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.  
 1/131 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/132 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg* Anduvning. Spidstønde udlagt.  
 1/133 *Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs.* Fyr midlertidigt fjernet.  
 1/134 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 1/135 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.  
 1/136 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn.* Tilsanding.  
 1/137 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbudt Omraade.  
 1/138 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn.* Tilsanding. Advarsel.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1944

- 1/139 *Danmark. Kattegat.* Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat.*  
 1/140 *Danmark. Kattegat. Raageleje NNW.* Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.  
 1/141 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/142 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.  
 1/143 *Danmark. Isefjord.* Gravede Rende over *Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.  
 1/144 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i *Trafikhavn.*  
 1/145 *Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejl-anvisning. Advarsel.  
 1/146 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Fyr midlertidigt slukket.  
 1/147 *Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller Fyr.* Taagesignal og Radiofyr midlertidigt i Uorden.  
 1/148 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/149 *Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarno Bro.* Brohoved og Dækmole opføres.  
 1/151 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælviig Bro.* Dybde aftaget.  
 1/152 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.  
 1/153 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Ledefyr midlertidigt i Uorden.  
 1/154 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/155 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/156 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.  
 1/157 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Havnearbejder. Sejlsforskrift.  
 1/158 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin III.* Kran væltet og afmærket.  
 1/159 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/160 *Danmark. Kattegat. Grenaa* Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.  
 1/161 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord* Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.  
 1/162 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservecfyrskib.

## 1944

- 1/163 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.  
 1/164 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.  
 1/165 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/166 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/167 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.  
 1/168 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.  
 1/169 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.  
 1/170 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.  
 1/171 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.  
 1/172 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 1/173 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.  
 1/174 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/175 Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.  
 1/176 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.  
 1/177 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.  
 1/178 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Due d'Alber fjernet af Isen.  
 1/179 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.  
 1/180 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 1/181 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.  
 1/182 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.  
 1/183 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.  
 1/184 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.  
 1/185 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.  
 1/186 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.  
 1/187 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/188 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.  
 1/189 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.  
 1/190 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/191 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.  
 1/192 Sverige. Skagerrak. Fyskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.  
 1/193 Norge. Oslofjord. Drobak—Enge. Sejladsbestemmelser.  
 1/194 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.  
 2/377 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1944

- 2/211 Norge. Øst-Finmark. Vardo E. Mineomraade. Advarsel.  
 2/212 Norge. Varangerfjord. Vadsø SW. Forbud mod Ankring.  
 2/213 Norge. Varangerfjord. Vadsø. Ankringsforbud.  
 2/214 Norge. Færlige Omraader. Advarsel.  
 2/215 Norge. Kamøy Fjord. Mineomraade.  
 2/216 Norge. Porsanger Fjord. Mineomraade.  
 2/217 Norge. Vest-Finmark. Færligt Omraade. Advarsel.  
 2/218 Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.  
 2/219 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.  
 2/220 Norge. Lyngensfjord. Mineomraade.  
 2/221 Norge. Tromsø og Sandesund. Forbud mod Ankring.  
 2/222 Norge. Senja og Troms. Malangen—Grotøydjupet. Mineomraade. Advarsel.  
 2/223 Norge. Troms. Finnesrenna. Bestemmelser for Gennemsejling.  
 2/224 Norge. Vågsfjord. Harstad. Forbud mod Ankring.  
 2/225 Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/226 Norge. Lofoten. Svølvær. Alarmitilstand.  
 2/227 Norge. Lofoten. Skråven S. Passage gennem Saltværsleden forbudt.  
 2/228 Norge. Skagstadsund. Forbud mod Ankring.  
 2/229 Norge. Folla. Spærret Omraade.  
 2/230 Norge. Bodø Anduvning. Tvængsruter.  
 2/231 Norge. Bodø W. Spærret Omraade.  
 2/232 Norge. Sallstraumen og Sundstraumen. Sejladsforskrift.  
 2/233 Norge. Stifjord—Fugloyfjord. Mineomraade.  
 2/234 Norge. Vestfjord. Fugloyvær—Måloy—Skarholm. Mineomraade.  
 2/235 Norge. Glomfjord. Sejladsforskrift.  
 2/236 Norge. Sor-Helgeland. Vefsenfjorden. Spærret Omraade.  
 2/237 Norge. Vikten—Vega. Mineomraade.  
 2/238 Norge. Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.  
 2/239 Norge. Sor- og Nord-Trøndelag. Smola—Vikna. Mineomraade. Advarsel.  
 2/240 Norge. Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet. Mindre Dybde rapporteret.  
 2/241 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.  
 2/242 Norge. Sor-Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.

- 1944  
2/243 Norge. *Bjugnfjord. Uthaug.* Natspærring.  
2/244 Norge. *Trondheimsleia.* Mineomraade.  
2/245 Norge. *Trondheim Omraade.* Spærringsbestemmelser.  
2/246 Norge. *Trondheim Fjord.* Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.  
2/247 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red.* Forbud mod Ankring.  
2/248 Norge. *Trondheim Red.* Skibsfartsforskrift.  
2/249 Norge. *Trondheimsfjorden. Gulosen.* Sejladsforskrift.  
2/250 Norge. *Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet.* Grund.  
2/251 Norge. *Hitteren S.* Forbud mod Ankring.  
2/252 Norge. *Freifjord.* Forbud mod Ankring.  
2/253 Norge. *Hustadviken.* Spærret Omraade.  
2/254 Norge. *Kristiansund.* Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.  
2/255 Norge. *Julsund.* Forbud mod Ankring.  
2/256 Norge. *Ålesund. Giskoy N.* Natspærring.  
2/257 Norge. *Ålesund.* Natspærring.  
2/258 Norge. *Ålesund.* Forbud mod Ankring.  
2/259 Norge. *Giskosund og Kjerringsund.* Spærrede Omraader.  
2/260 Norge. *Møre—Romsdal. Gurskeo E.* Spærret Omraade.  
2/261 Norge. *Stadlandet.* Mineomraade.  
2/262 Norge. *Gorsen.* Sejladsforskrift.  
2/263 Norge. *Sandsfjord. Gjerdesvika.* Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.  
2/264 Norge. *Gulensfjord. Nordgulen.* Forbud mod Sejlads.  
2/265 Norge. *Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden.* Spærrede Omraader.  
2/266 Norge. *Florøy Anduvning.* Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.  
2/267 Norge. *Florøy Anduvning.* Natspærring.  
2/268 Norge. *Florøy Anduvning. Vrag.* Forbud mod Ankring.  
2/269 Norge. *Florøy.* Afspærringsbestemmelser.  
2/270 Norge. *Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord.* Mineomraade.  
2/271 Norge. *Granesund.* Gennemsejling forbudt.  
2/272 Norge. *Fens- og Sognefjord Anduvning.* Mineomraade.  
2/273 Norge. *Granesund.* Natspærring.  
2/274 Norge. *Masfjord.* Løb spærret.  
2/275 Norge. *Hjeltefjord og Byffjord.* Forbud mod Ankring.  
2/276 Norge. *Hordaland.* Kontrolstationer. Advarsel.  
2/277 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W. Solsviksund.* Natspærring.  
2/278 Norge. *Bergen Omraade.* Fyr upaalidelige.  
2/279 Norge. *Hordaland. Bergen Havn.* Klargøring af Lanterne.  
2/280 Norge. *Bergen Anduvning.* Spærrede Omraader.  
2/281 Norge. *Bergen Anduvning.* Spærret Omraade. Sejladsforskrift.  
2/282 Norge. *Bergen S.-lige Indsejling.* Forbud mod Ankring.  
2/283 Norge. *Samnangerfjord.* Forbudte Omraader.  
2/284 Norge. *Lerøyosen.* Mineomraade.  
2/285 Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane.* Spærring af Havne. Advarsel.  
2/286 Norge. *Hjeltefjorden.* Mineomraade.  
2/287 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W.* Spærrede Omraader. Advarsel.  
2/288 Norge. *Grimstadfjord.* Natspærring.  
2/289 Norge. *Fusefjord. Hatvikbuk.* Sejladsforskrift.  
2/290 Norge. *Bjørnefjord og Lysefjord.* Forbud mod Ankring.  
2/291 Norge. *Selbjørnfjord.* Farligt Omraade.  
2/292 Norge. *Selbjørnfjord Anduvning.* Mineomraade.  
2/293 Norge. *Sirafjord—Sletta.* Mineomraade.  
2/294 Norge. *Rogaland. Haugesund. Vibransøysund.* Gennemsejling forbudt.  
2/295 Norge. *Rogaland. Haugesund.* Spærret Omraade.  
2/296 Norge. *Talgjefjord. Mastrafjord.* Mineomraader.  
2/297 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
2/298 Norge. *Byffjord. Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.  
2/299 Norge. *Listerfjord og Hitterøysund.* Natspærring.  
2/300 Norge. *Farsund.* Gennemsejling forbudt.  
2/301 Danmark. *Hansthalm.* Redningsstation midlertidigt nedlagt.  
2/302 Danmark. *Vorupør.* Fyr midlertidigt slukket.  
2/303 Danmark. *Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn.* Dybde aftaget.  
2/304 Danmark. *Graadyb.* Sandforskydning. Advarsel.  
2/305 Danmark. *Graadyb. Tørre Bjælke S.* Tilsanding. Sømærke midlertidigt inddraget. Advarsel.  
2/306 Danmark. *Graadyb. Lystønde* midlertidigt udlagt. Lystønde midlertidigt flyttet.  
2/307 Danmark. *Esbjerg Havn.* Oplysning om Dybdeforhold.  
2/308 Danmark. *Mano W.* Sømærke midlertidigt udlagt.  
2/309 *Lister Dyb. Romo—Sild.* Forbud mod Ankring.  
2/310 Tyskland. *Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.  
2/311 Holland. Forbudte Omraader.  
2/312 Holland. Sejladsforskrift.  
2/313 Holland. *W.-Schelde. Vlissingens ydre Red.* Forbud mod Ankring. Advarsel.

1944

## XI. Bekendtgørelser m. m.


- 2/314 *Skagerrak. Nordsoen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.  
2/315 *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen.* Fiskeri. Advarsel.
- Danmark.*
- 2/316 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.  
2/317 Bekendtgørelse angående Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.  
2/318 Bekendtgørelse om Hømmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 2/319 Nødmeldinger fra Skibe.  
2/320 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
- 2/321 } Bekendtgørelse angående Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraador i  
2/322 } *danske* Farvande.  
2/323 }
- 2/324 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *danske* Havne til *Sverige*.  
2/325 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.  
2/326 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.
- Norge.*
- 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.  
2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.  
2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.  
2/330 *Norge* S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
- Sverige.*
- 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.  
2/332 Neutralitetslobet. Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.  
2/333 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.  
2/334 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.  
2/335 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
- 2/336 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.  
2/337 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.  
2/338 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.  
2/339 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.  
2/340 *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.  
2/341 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.  
2/342 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.  
2/343 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.  
2/344 *Göteborg* og *Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.  
2/345 Midlertidige Lodsfarvande.
- Tyskland.*
- 2/346 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.  
2/347 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.  
2/348 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.  
2/349 Afstandssignal. Advarsel.  
2/350 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.  
2/351 Tægsesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangen dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
- 2/352 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.  
2/353 Afmærkning. Advarsel.  
2/354 Oplysning om Sommertid.  
2/355 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.  
2/356 Signal for Afmagnetisering.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

**Fødevandsforvarmere**

**Fødevandsfiltre**

**Evaporatorer**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

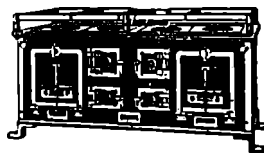
HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spilledampturbiner. — Stirling Vandværkskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN 6.Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****AARHUS****AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUSTelefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION”**ODENSE****CHR. CLEMMENSEN**

Grundlagt 1866

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

Telegr. Adr.: "Clemmensen"

Telf. 14 og 33  
Statstelefon 33**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.  
2830

Tlf. Adr. Friis

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

**C. HOPPE & CO.**

Partners:

C. Hoppe  
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:  
988-688Telgr. Adr.  
Brokerhoppe**FREDERICIA****JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464  
The Bee Code, New & Old, Scott's Code 10th Ed. Lombard Code**RANDERS****CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**RUDKØBING**

Erik Andersens Eff.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tlf.-Adr.: „Skibsmægleren”

Telefoner: 169 - 173

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 4

FREDAG 21. JANUAR 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Det mest karakteristiske Træk paa de oversøiske Markeder er den stadig vedvarende Tonnageknaphed, der især kommer til Udtryk, saasnart det drejer sig om Transportbehov af ikke-krigs vigtig Karakter. De engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheders Tildeling af Tonnage for Laster, der ikke har med Krigsførelsen eller med Krigshusholdningen at gøre, er blevet mindre og mindre i de sidste Uger, hvilket kunde tyde paa, at et eller andet alt andet overskyggende Formaal lægger Beslag paa al den Tonnage, der kan skaffes frem. Hvad dette Formaal er, kan naturligvis kun blive Gætteværk, men paa Baggrund af den storpolitiske Udvikling, der kulminerede med Churchill's, Roosevelt's og Stalins Møde i Teheran, profilerer man næppe meget forkert, hvis man gaar ud fra, at det er de Allieredes Invasionsforberedelser, der bevirker Tonnageknapheden.

Men har de Befragtere af ikke-krigs vigtige Varer, der er afhængige af Tonnagetildelinger fra de engelske eller amerikanske Skibsfartsmyndigheder det vanskeligt, saa er de Købmænd, der søger Skibsrum mellem neutrale eller ikke-krigsførende Lande, endnu vanskeligere stillet. Tidligere kunde der dog af og til falde en engelsk eller amerikansk kontrolleret Baad af til dem, men i Øjeblikket er de helt henvist til at skaffe deres Tonnagebehov opfyldt gennem neutrale Skibe, og de Fragter, som neutral Tonnage kan opnaa, ligger derfor ogsaa paa et helt andet Niveau end de Rater, der er gældende i de engelske og amerikanske Interesseomraader. Tendensen i de faa neutrale Trades viser derfor ogsaa en udpræget Fasthed, selv om dette maaske ikke altid kommer til Udtryk gennem de Rater, der noteres for de forskellige Laster, men Grunden hertil synes at være den, at der tit og ofte betales langt mere i Fragt, end hvad Forretningen officielt publiceres at være afsluttet til. Særlig svenske Redere har forstaaet at opnaa fuld Markedsværdi for deres Skibe.

Om de enkelte Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Nyheder. De amerikanske Skibsfartsmyndigheder har givet yderligere Tildelinger til Malmfarten fra Indien, Afrika og Sydamerika til Northern Range, ligesom der har været livlig Aktivitet i Kulfarten fra Hampton Roads til Kuldepoterne paa de vestindiske Øer og brasilianske Havne. Sukkerfarten fra Cuba til Golfen og Northern Range viser stadig stærk Interesse for Tonnage, men Tildelingerne har været ret sparsomme paa det sidste. Ændringer i de gældende Rater har ikke fundet Sted.

Paa de engelske Markeder er Efterspørgslen efter Tonnage for Kul fra Østkysten og Wales til de forskellige tidligere nævnte Destinationer stadig lige stor. Raterne er uforandrede. Der kan ligeledes placeres Tonnage for Salt saavel fra Spanien som fra Rødehavszonen til Calcutta til uforandrede Rater.

I vore hjemlige Farvande er Aktiviteten ikke overvældende stor. Der har kun været begrænset Aktivitet i Kul- og Koksarten fra Tyskland til danske Havne. Trælastfarten er forbi for denne Sæson, men for mindre Tonnage gives der forskellige Beskæftigelsesmuligheder i Farten mellem Danmark/Norge og omvendt. De øvrige Østersømarkeder er uden særlige Træk.

### DE SIDSTE DANSKE SKIBSFORLIS

Damperen *Agda*, der sejlede i Paketfart i Horsens Fjord mellem selve Horsens og Øerne, er forlist ud for Endelave, hvortil den skulde være ankommet en halv Time senere. Inde paa Øen hørte man en Eksplosion, og samtidig slukkedes Skibets Lanterner.

Om Bord paa *Agda* befandt sig foruden Besætningen, der var paa fire Mand, 10 Passagerer, der alle omkom ved Forliset. De Omkomne er:

Skibsfører *Carl Edvard Mortensen*, Endelave, Maskinmester *Leo Hansen*, Horsens, Fisker *Harald Petersen*, Endelave, og Matros *O. Lundgreen*, Nygade 3, Horsens, Mejerist *Svend E. Petersen*, Søn af den omkomne Fisker *H. Petersen*, og Mejeristens Kæreste, Frk. *Karen Margrethe Røgler*, Faster i Vestjylland, Gaardejer *Ejnar Hoe*, Endelave, og dennes 14-aarige Søn *Carl Johan*, Missionær Frk. *Anna Søndberg*, Hellerup, Tømremester *Niels Krogh Rasmussens Hustru Agnes*, Endelave, Mejerist *Poul Zederkopff Hansen*, Endelave, Skibsfører *Valdemar Sørensen*, Endelave, Fabrikant *Darling Nielsen*, Horsens, og Husbestyrerinden paa Fabrikantens Gaard paa Endelave, Frk. *Ellen Petersen*, der er hjemmehørende i Søndre Vissing.

Ruteskibet *Agda* var det ene af Horsens Dampskibsselskabs to Skibe. Dets Søsterskib, *Horsens*, der har gjort Ture til Samsø og Kalundborg, er en lille Smule større, men af samme Type.

*Agda* var et lille Skib. Det maalte 21 Register tons netto, og det var bygget i 1896 i Kiel. Skibet var meget populært i Horsens, blandt hvis Befolkning det mest var kendt som Udflugtsskib.

\*

Motorgaleasen *Bodil*, tilhørende Graasten Rederi ved Kaptajn Richelsen, ført af Kaptajn *Alfred Hansen* fra Fruens Bøge ved Odense, er den 21. December 1943 afsejlet fra København til Hasle.

Da den endnu ikke er ankommet til sit Bestemmelsessted, og Rederiets Efterlysning ikke har givet noget Resultat, frygter man for, at Skibet er forlist. Kaptajn Hansen havde sin Hustru, en fynsk Dame, med om Bord, Besætningen bestod af to unge Mænd, den ene fra Esbjerg, den anden fra Hobro.

### GODSMÆNGDEN OG DEN HJEMMEVÆRENDE HANDELSFLAADE

I Statistiske Efterretninger meldes følgende om den samlede Godsmængde og den hjemmenværende Handelsflaade.

Den samlede Godsmængde, der er omsat over danske Havne, har i de tre første Kvartaler af 1943, for hvilken Periode der nu foreligger Oplysninger, været en Del større end i det foregående Aar. Stigningen i hele Periodens Omsætning falder dog væsentlig paa Januar Kvartal alene, da Farten i dette Kvartal i 1942 var meget ringe paa Grund af Ishindringer, medens der i 1943 ikke var Vanskeligheder af denne Art. Bortset fra de særlige Forhold i Januar Kvartal, har der været nogen Tilbagegang i Havnenes Omsætning med Udlandet, medens Transporterne mellem danske Havne



indbyrdes er steget, navnlig som Følge af Brunkuls-farten

Ogsaa i 1943 var Størstedelen af den danske Handelsflaade uden Forbindelse med Hjemlandet, hvorfor der heller ikke for dette Aar foreligger Oplysninger om Handelsflaadens Størrelse, Beskæftigelse og Fortjeneste. De Skibe, der er under Rederiernes Kontrol, og som udgør henved en Tredjedel af den samlede Handelstonnage, har ogsaa i det forløbne Aar i det væsentlige været fuldt beskæftiget i Fart paa Østersøen og tilgrænsende Farvande. Det i Fart paa Ulandet indtjente Fragtbeløb har udgjort ca. 85 Mill. Kr. ligesom i 1942, da Skibene paa den ene Side i stigende Omfang har sejlet mellem danske Havne og paa den anden Side har haft længere Sejltid.

Statsbanernes Godsbefordring var gennem hele Aaret væsentlig større end Aaret før. Stigningen skyldes navnlig Transporterne af Tørv og Brunkul i Forbindelse med, at den fortsatte Indskrænkning af Lastbiltrafikken stadig tvinger mere Godstransport over paa Jernbanerne.

#### HJEMSENDELSEN AF FORLISTE DANSKE SØMÆND FRA UDLANDET

Handelsministeriet har udsendt følgende Skrivelse vedrørende Hjemsendelsen af forliste danske Sømand fra Ulandet.

Som det vil være bekendt, er Bestemmelsen i Sømandslovens § 41 angaaende *Hjemsendelse fra Ulandet af forliste danske Sømand*, Hyre under Hjemsendelsen samt Erstatning for Effekter hidtil blevet forstaaet saaledes, at Ordet »Søulykke« ikke antages at omfatte Forlis som Følge af Krigsbegivenheder, f. Eks. Torpedering, Minesprængning, Luftbombardement og lignende.

Da det imidlertid er fundet tvivlsomt, om den hidtidige Forstaaelse af den nævnte Bestemmelse er ganske stemmende med Billighed med Hensyn til Dækning af Omkostningerne ved Hjemsendelse af krigsforliste Søfolk, af Erstatning for Effekter, der er mistet ved Krigsforlis og Udredelse af Arbejdsløshederstatning i Anledning af Forlis, og da de tilsvarende Bestemmelser i saavel den norske som den svenske Sømandslov fortolkes som ogsaa omfattende Krigsforlis, har Handelsministeriet taget Spørgsmaalet om Bestemmelsens rette Forstaaelse op til fornyet Prøvelse og er herefter kommet til det Resultat, at det maa anses for rettest fremtidig at forstaa Bestemmelsen i den danske Sømandslovs § 41 i Overensstemmelse med Forstaaelsen af de tilsvarende Bestemmelser i den norske og den svenske Sømandslov, saaledes at Retsenhed mellem de skandinaviske Lande paa dette Omraade opnaas.

Udenrigsministeriet, der udreder Hjemsendelsesudgifterne vedrørende i Ulandet forliste Søfolk, har for sit Vedkommende kunnet tiltræde, at man fremtidig — indtil Spørgsmaalet maatte finde endelig Afgørelse ved Domstolene — indtager det Standpunkt, at Krigsforlis maa anses som omfattet af Udtrykket »Søulykke« i Sømandslovens § 41.

#### GROSSERER THEOPHILUS HANSEN DØD

Grosserer *Theophilus Hansen* er død, 60 Aar gammel, af en Hjertelidelse.

Grosserer *Theophilus Hansen* var oplært i Kulbranchen i Skotland og begyndte selv Forretning i denne Branche, da han var vendt tilbage til Danmark. Han vandt sig Navn som en dygtig Forretningsmand og var siden 1929 Leder af *Hovedstadens Kulimport*.

Iøvrigt var han meget kendt som Opdrætter af fuldblods Heste paa sin Ejendom Langagergaard ved Trørød.

#### KONSUL JACOB CLEMMENSEN DØD

Skibsmægler, Konsul *Jacob Clemmensen*, Odense, er død, 68 Aar gammel, efter længere Tids Sygdom.

Konsul Clemmensen var Søn af afdøde Skibsmægler Chr. Clemmensen. Han uddannede sig i en Aarrække i forskellige Mægler- og Befragtningsfirmaer i Frankrig, Tyskland, England, Belgien og Rusland og var i

nogle Aar Leder af danske Filialer i Libau og London. Kort efter Aarhundredskiftet vendte han hjem til Danmark og fik i 1901 kgl. Bestalling som Skibsmægler. Samtidig indtraadte han i Faderens Firma som Kompagnon. Et Par Aar senere blev ogsaa hans Broder, Uffe Clemmensen optaget som Kompagnon i det fædrene Firma. De to Brødre drev Firmaet videre med stor Dygtighed.

Jacob Clemmensen blev i 1902 fransk Konsul, og under og efter forrige Verdenskrig var han tillige konstitueret som italiensk Konsul. I en Aarrække var han Formand for Provinsmæglernes Forening og var ved sin Død Æresmedlem af denne. Han var ligeledes i en Aarrække Formand for Alliance Française. Han var Ridder af Dannebrog og dekoreret med en Række udenlandske Ordener.

#### SVENSKEREDERE ØNSKER REVISION AF SKATTELOVENE

Under Hensyn til Vigtigheden af, at Sveriges Handelsflaade i alle de Farvande, hvor den har været beskæftiget før Krigen, ogsaa efter denne kan være fuldt konkurrencedygtig overfor de udenlandske Handelsflaader, mener *Sveriges Rederforening*, at det vil være af den allerstørste Betydning, at der snarest gennemføres saadanne Ændringer i Skattelovene, at Rederierne faar Mulighed for at foretage betryggende Henlæggelser til Fremskaffelse af nødvendig ny Tonnage. Foreningen har derfor hos Regeringen ansøgt om Revision af Skattelovene, saaledes at Forslag herom forelægges Rigsdagen i Aar.

#### DEN SVENSKEREDERE TRANSOCEANE TRAFIK

I Henhold til en Beslutning, der er blevet truffet paa *Svenska Transmarina Linjekonferensen*, har de i denne Konference deltagende Rederier delt Virksomheden mellem sig paa følgende Maade.

*Ostasiatiska Kompaniet*: Fjerne Østen og Indien. *Nordstjernen*: Hele Sydamerika samt Central- og Nordamerikas Vestkyst. *Transatlantic*: Australien og Afrika samt Andel i Trafiken paa Nordamerikas Atlanterhavskyst. *Svenska Amerika-Mexicolinjen*: Nordamerikas Østkyst samt Cuba og den mexikanske Golf. *Svenska Amerikalinen*: Nordamerikas Atlanterhavshavne.

#### NYE MAALEREGLER FOR SKIBE?

Den britiske Fagpresse beskæftiger sig for Tiden med Spørgsmaal om at indføre nye Enhedsregler i Skibsmaalningen, bl. a. for at faa et mere rationelt Grundlag for Beregningen af Havne- og Kanaludgifter. Spørgsmaalet er som bekendt ikke nyt, og naar det nu igen tages op, skyldes det, at Præsidenten for *Institution of Engineers and Shipbuilders in Scotland*, Mr. *Stephen*, i en Tale har rejst Kravet om Maalereglernes Ændring. Han fandt det nuværende Tidspunkt for gunstigt til en saadan Foranstaltning og advarede mod at lade Lejligheden gaa ubenyttet hen.

Stephen udtalte, at det nuværende Grundlag for Beregningen af Skibenes Tonnage og Havneafgifter var fuldstændig falsk. Som Eksempel nævnedes han de tre kæmpeskibe *Queen Mary*, *Queen Elizabeth* og *Normandie*, som har de samme Hoveddimensioner, men helt forskellig Nettotonnage. Da Havneafgifterne retter sig efter Nettotonnagen, maa de tre Skibe betale forskellige Afgifter, skønt de optager nøjagtig den samme Plads i New Yorks Havn.

Stephen foreslaar som den enkleste Metode til Udregning af et Skibs afgiftspligtige Tonnage kun at regne med tre Faktorer, nemlig Længden, Bredden og Deplacementet. Da disse Faktorer er meget lette at regne ud, kunde man derved opnaa fælles Maaleregler for hele Verden.

Iøvrigt tager Beregningen af Nettoregistrertonnagen megen Tid og afstedkommer Forvirring. Desuden fører de gældende Regler til Bygning af mindre sødygtige Skibe.

## Vidtgaende Forslag til en forbedret Sømandsuddannelse.

*Foreningen til Søfartens Fremme har i længere Tid arbejdet med Planer om en forbedret Sømandsuddannelse, og der er nu indsendt et interessant Forslag til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.*

Foreningen til Søfartens Fremme har som bekendt gennem længere Tid haft Sømandsuddannelsen til den danske Handelsflaades Mandskab til Overvejelse, og efter Henstilling fra de nautiske Foreninger blev Emnet taget op til indgaaende Drøftelse. Fra Foreningens Side har man nu til Søfartsministeriet sendt en længere Redegørelse, hvori man stiller Forslag om en gennemgribende Revision af Sømandsuddannelsen.

I Forslaget hedder det blandt andet:

De nu eksisterende Uddannelsessteder — Damp- og Motorskibet — kan ikke sidestilles med Sejlskibet. Tempoet og de forholdsvis smaa Besætninger, som jo væsentligst bestaar af den ministerielt bestemte Minimumsbesætning, tillader kun daarligt, at denne i Arbejdstiden beskæftiges med andet end de for Skibets Drift nødvendige Vedligeholdelsesarbejder, saavel i Søen som ved Land. De relativt faa Dage i Søen er Sømanden jo hovedsageligt beskæftiget med Styling og Udkig samt Rengøring, og ved Land gaar hans Tid ogsaa navnlig til Rengøring og til Vagt i Lasterne. Op- og Nedrigning af Lossegrejterne og disses Vedligeholdelse paahviler dog Dæksbesætningen. Men beklageligvis gives der saa at sige aldrig Lejlighed til Baadtjeneste, hverken i Søen eller ved Land, og til Færdigheder i denne Tjenestegren burde der dog til enhver Tid stilles uafviselige Krav.

Efter indgaaende Behandling af Spørgsmaalet har Bestyrelsen nu udarbejdet Forslag til Virkeliggørelse af Tanken om en effektiv Uddannelse af den danske Sømandsstand. Forslaget deler sig i to Afdelinger, dels tagende Sigte paa *den unge Sømænd, der vil gaa Dæksvejen*, og dels paa *den Sømænd, der allerede har sejlet paa Dækket*. Begge de i Forslaget nævnte Skoler er tænkt afsluttede med en Prøve, der benævnes henholdsvis *Ungmandsprøven* og *Matrosprøven*, ved hvilken sidste Sømanden skulde erhverve Certifikat for at kunne udmønstre som Matros.

I Tilslutning til disse konkrete Forslag knytter Foreningen nogle enkelte Bemærkninger.

Med Hensyn til Søfarterhvervet har Interessen for Uddannelsen af det hertil hørende Dækspersonel kun kunnet spores, naar det drejede sig om Officerernes — Navigatorernes — Uddannelse, medens der i Virkeligheden kun har været vist ringe Interesse for at sikre Erhvervet en paa Basis af grundig Oplæring uddannet *menig Mandskabsstamme*, men efterhaanden som Tiden har medført, at alle andre Erhverv har indset Nødvendigheden af at etablere en ganske anderledes grundlæggende Uddannelse af de vordende Haandværkere, end Tilfældet var tidligere, dels for at skabe større Respekt om det enkelte Fag og dels for sideløbende hermed at højne Haandværkerklassen, saa synes en tilsvarende grundig Uddannelse af Sømandsstandens menige Dækspersonel ikke at have paakaldt Interesse, i hvert Fald i forbavsende ringe Grad.

Ser man paa Uddannelsen til Erhvervene i Land, ligger det jo saaledes, at Lærlingen her er i Lære gennem flere Aar, for de fleste Fags Vedkommende i 3—4—5 Aar, og Lærlingen slippes ikke af Syne i al denne Tid, hvor han er under stadigt Tilsyn af sin Læremester i Virksomheden, ligesom Lærlingens Deltagelse i Aftenskoler og paa tekniske Skoler danner et meget væsentligt Supplement til hans Oplæring, ogsaa i rent dannelseesmæssig Henseende, og der sørges i det hele taget for en social Højnelse og Afpudsning af den unge Mand. Hertil kommer, at han ved Livet

i Land har rig Lejlighed til at holde sit Legeme sundt og sportsligt trænet, og endelig maa det nævnes, at Hjemmelivet virker beskyttende mod, at han kommer ud for saadanne svære moralske Belastninger, som Tilfældet ofte er for den unge Sømænd. Det siger sig selv, at Samfundet kun er daarligt tjent med ikke i Tide at have dette for Øje.

Man er inden for Bestyrelsen selvsagt paa det rene med, at man ikke kan drage nogen direkte Sammenligning mellem Uddannelsesmulighederne til Haandværkerhvervene paa Land og Sømændens Erhverv, idet dennes Kaar i mangt og meget adskiller sig saa væsentligt fra Arbejderens i Land; men just derfor



*Foreningens Formand, Kommandørkaptajn, Baron Niels Iuel-Brockdorff.*

anser Bestyrelsen det for paakrævet nu at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa det formentlig nødvendige i at søge Uddannelsesmulighederne ogsaa for dette Erhvervs Udøvere — Sømændene — undersøgt til Bunds og Rammerne for en hensigtsmæssig Plan herfor tilrettelagt i Overensstemmelse med, hvad der maa anses for praktisk og gennemførligt, idet det er dens Opfattelse, at der ved Sagkundskabens Medvirken maa kunne fastsættes en Norm for, hvad et Skibs Dæksbesætning skal kunne præstere i visse Færdigheder, og man vil gerne i første Række udtale, at det maa anses for at være af stor Betydning, at enhver ung Mand skal gennemgaa en til Kravene svarende Skole, inden han udmønstrer som Ungmand.

Da Besætningens Størrelse, som jo alt nævnt, er at betragte som et Mindstemaal, er det vigtigt, at ogsaa den helt unge Mand er virkelig duelig, da der, ikke mindst under farefulde Situationer, maa kunne regnes med, at den egentlige Dæksbesætning er Opgaven voksen, saa den voksne Mands Arbejde ikke skal besværliggøres af den Unge uden nogen praktisk Erfaring. Enhvers Uduelighed kan her faa katastrofale Følger.

Det er jo ikke muligt at gennemføre en »Lærlinguddannelse« til Søs som en tilsvarende til Lands, idet Sømændens Arbejdspladser jo er spredt over hele Jorden, men der er formentlig intet til Hinder for, at den vordende Sømænd kan gennemgaa en Skole af passende Varighed, og af største Vigtighed maa det forekomme, at Letmatrosen ogsaa gennemgaa en Skole med en afsluttende Prøve, forinden han udmønstrer som Matros, og det vil være det naturligste at lægge *Matrosprøven* i umiddelbar Tilknytning til nævnte Skole. Ogsaa ligesom Aftenskolen er gratis for Lærlingen i Land, bør ogsaa Skolen, henholdsvis Ungmandsskolen og Matrosskolen, være gratis for Eleven,

og da han sjældent vil være hjemmehørende paa det Sted, hvor Skolen afholdes, bør ogsaa Logis og Kost være gratis. Skolen bør saaledes nærmest være en Kostskole, ved hvilken der tilmed opnaas den Fordel, at Eleverne kan holdes under ensartet Disciplin.

Det ligger nær — i Forbindelse med det her rejste Problem — at fæste Blikket paa den af Rigsdagen i Juni 1942 vedtagne »Lov om Ungdomsskoler for den ufaglærte Ungdom«. I Lovens § 1 hedder det: »at Undervisningen tager Sigte paa at give unge Mennesker Forstaaelse af Vilkaarene for det Erhvervsliv, i hvilket de er indtraadt, og af det Samfund, hvortil de hører, samt udvide og udbygge deres Kundskaber og derigennem ogsaa bidrage til deres karaktermæssige Udvikling«.

Imidlertid synes der ikke ved dette Lovforslags Forelæggelse at have været tænkt paa den Ungdom, der skal søge sit Virke paa Havet, men ogsaa til denne Del af den danske Ungdom vil der i den kommende Tid blive stillet store Krav, og det er derfor af den største Betydning, at den dygtiggør sig til at møde dem.

#### De to foreslaaede Prøver

I Øjeblikket skal en Ungmand »være fyldt 16 Aar og have faret til Søs i mindst 12 Maaneder som Dreng eller have deltaget i et Togt med Skoleskib«. Disse Krav foreslaas ændret til: »En Ungmand skal være fyldt 16 Aar og enten have bestaaet en af Handelsministeriet fastsat Prøve, »Ungmandsprøven«, efter mindst 2 Maaneders Undervisning paa en Sømandsskole, samt have sejlet mindst 10 Maaneder som Dreng, hvoraf mindst 4 Maaneder skal være med Sejlskib, eller have sejlet mindst 12 Maaneder som Dreng, hvoraf mindst 3 Maaneder med et af Handelsministeriet anerkendt Skoleskib, der er berettiget til at afgive Bevis for Aflæggelse af Ungmandsprøven«.

For Matrosenes Vedkommende lyder de nuværende Krav paa, at man skal være fyldt 18 Aar og have forrettet Dækstjeneste i søgaaende Skibe i mindst 36 Maaneder. Denne Bestemmelse foreslaas rettet til: »En Matros skal være fyldt 18 Aar og have sejlet til Søs i søgaaende Skibe i mindst 36 Maaneder, hvoraf mindst 12 Maaneder som Letmatros, samt efter mindst 24 Maaneders Sejladts have bestaaet en af Handelsministeriet fastsat Prøve, »Matrosprøven«. Forberedelse til nævnte Prøve foregaar paa en Skole, »Matrosskolen«, hvor Sømanden skal have deltaget mindst 6 Uger i

Undervisningen. Bliver en dansk Sømand paamønstret i Udlandet som Matros uden at have bestaaet Matrosprøven, skal den, saafremt Sømanden fortsat ønsker at udmønstre som Matros, aflægges første Gang han afmønstrer i dansk Havn.«

#### Udgiften og dens Fordeling

Forslaget indeholder udførlige Bestemmelser om det Timetal, der paa Ungmandsskolen og Matrosskolen skal tildeles de forskellige Fag. Det foreslaas, at der oprettes en selvejende Institution, »Den danske Sømandsskole«, som foreløbig opretter en Skole paa Sjælland og en i Jylland, senere muligvis endnu en Skole paa Fyn. Staten betaler alle Kostudgifter og Lærertilskud — der ansættes en fast Lærer for hver 15 Elever — og anskaffer alt Undervisningsmateriel ved Starten af hver Skole. Kommunen leverer Skolebygning med alt fast Inventar og sørger for Drift og Vedligeholdelse af Bygning, Grund og alt Inventar. Rederne yder et aarligt Tilskud paa ca. 24.000 Kr. derved, at Afgiften til Navigatoruddannelsen forhøjes fra 16 til 20 Øre pr. Netto-Registerton. Institutionens Bestyrelse foreslaas sammensat af 1 Repræsentant for Dansk Dampskibsrederiforening, 1 for Foreningen til Søfartens Fremme, 1 for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og Dansk Sejlskibsrederiforening, 1 for Alm. dansk Skibsførerforening og Københavns Skipperforening, 1 for Dansk Styrmandsforening, 1 for Sømandenes Forbund, 1 for Handelsministeriet og 1 for hver Kommune, hvor en Sømandsskole oprettes.

Udgifterne til Driften af Skolerne anslaaes til 7 Kr. pr. Elevdag, svarende til en aarlig Udgift for hver Skole paa 25.000 Kr. for Kommunen og 78.000 Kr. for Staten. Anskaffelsesudgiften for hver Skole anslaaes til 125.000 Kr. for Kommunen og 100.000 Kr. for Staten. For Tiden er det jo særlig dyrt at bygge og særlig svært at skaffe Materialer, men til Gengæld er Tilgangen til Sømandserhvervet ogsaa saa meget mindre end normalt, at man mener at kunne klare sig med de bestaaende Skoler og Skoleskibe, forudsat at »Georg Stage« gennemfører to Togter om Aaret i Stedet for eet. Under normale Forhold regner man rent skønsmæssigt med, at ca. 600 Drengene om Aaret gaar til Søs, og at ca. 400 af dem vil søge til Skoler og Skoleskibe.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Dansk Speditør-Forbund

Dansk Speditør-Forbund har afholdt ordinær Generalforsamling, hvor Formanden, Generalkonsul *Ingwersen*, aflagde Beretning. Han omtalte de Vanskeligheder, som Speditørerne er underkastet, ganske særlig Toldklarererne, og opfordrede Medlemmerne til energisk at forberede Fremtiden, idet man maa forudse, at der endog i meget betydelig Grad vil blive Brug for Speditør-Assistance.

De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Speditør *Hugo Goldschmidt*, København, og Speditør *Andreas Andresen*, Padborg, genvalgtes, og Speditør *B. C. Lundberg* nyvalgtes. Til Nordisk Speditør-Forbunds Styrelse genvalgtes Generalkonsul *C. B. Ingwersen* og Direktør *August Gihm*, og som Suppleant *Herman Ove Haugsted*, og Speditør *Andreas Andresen* nyvalgtes. Forskellige Lovændringer vedtoges, og Mødet sluttede med Afsendelse af en Hilsen til Kolleger i de andre nordiske Lande.

#### Motorgaleasen sunket

Motorgaleasen *Else* af Odense, der var paa Rejse fra Fakse Ladeplads med Gødningskalk til Assens, stødte, da den befandt sig i Nærheden af Omø, paa en eller anden Genstand, hvorved den sprang læk.

Skipperen, *Ejnar Hansen*, Stige, forsøgte at sætte den paa Grund, men det mislykkedes, og man satte derfor Nødraketter op. De blev set af nogle Fiskere, der fik bjergtet Skipperen og hans Medhjælper.

*Else* er sunket, og Svitzer er ankommet til Stedet for at undersøge Muligheden for Bjergning.

#### Dødsfald

Tidligere Skibsfører i D. D. P. A., Kaptajn *M. P. Skov*, Nyborg, er død efter længere Tids Sygdom, 67 Aar gammel. Han var i en meget ung Alder kommet i Selskabets Tjeneste. Som Fører af Skonnerten »Nordlyset« virkede han i Aarene fra 1905 til 1915 som dets Agent i de islandske Farvande. Derefter blev han Fører af det 500 Tons store Tank-Barkskib »Astrid«, og efter at dette Skib var solgt i 1926, sejlede han i Nord- og Østersøfart, indtil han for 5—6 Aar siden tog sin Afsked. Han efterlader Enke og tre voksne Børn. — Mens han var Fører af »Astrid«, udførte han og Besætningen en Sømandsdaad. I tæt Taage kolliderede Skibet med et Isbjerg og fik en stor Lækage i styrbords Bov lige i Vandlinjen, men man klarede Situationen ved at flytte om paa Ballasten, saa Lækagen kom oven Vand og kunde udfyldes med Planke og Brædder og Cement. Man brugte omtrent hele Ferskvandsbeholdningen til Støbningen med Cement, men efter to Dages Forløb var Cementen tør, og ved Brug af Pumpeperne naaede man New York i god Behold.

#### Stødt mod Vrag i Storm

Ved et i Sø- og Handelsretten afholdt Søforhør er det blevet oplyst, at Motorsejleren *Karen* af Marstal under Rejse fra Aalborg til København med Raajern og Tørvokks ved Hals Barre tømmede mod et Vrag, der laa afmærket i Renden. Dpsk. *Mogens S.* af Svendborg kom til Hjælp. I første Omgang sprang Trossen, men næste Gang

lykkedes det at faa *Karen* fri fra Vraget, og da Skibet var tæt, fortsatte det alene til København.

#### Dækslasten gik over Bord

Fører af Damperen *Dagny* af Lemvig har i Søretten i København afgivet Forklaring i Anledning af, at Skibet paa Rejse fra Gøttenhafen til København med en Ladning Koks har mistet 85 Tons, der var paa Dækket.

Skibet var afsejlet fra Lastepladsen Onsdag den 5. Januar. Dagen efter fik det orkanagtig Storm af Vest. Kl. ca. 11 brød en mægtig Braadsø over Skibet og bortførte hele Dækslasten i Styrbordsside, og lidt efter tog en anden Sø Resten af Dækslasten paa nær 20 Tons. Skibet laa med stærk Slagside, og man aabnede Lænseportene, for at Resten af Dækslasten kunde flyde ud og derved rette Skibet op, da der var meget stor Fare for baade Skib og Ladning, medens det laa med Slagside.

Kaptajnen tilføjede, at Dækslasten havde været 6—7 Fod høj, men den var sikret paa sædvanlig Maade med Støtter, Brædder og Traadvæv.

Den øvrige Besætning bekræftede Kaptajnens Forklaring.

#### Storkutter til Atlanterhavs-Fiskeri

Mellem Nyborg Skibsværft og Skipper *Chr. Venø*, Esbjerg, er afsluttet Kontrakt om Bygning af en ny Storkutter, der bliver en af Danmarks mest moderne indrettede. Kutteren skal efter Krigen benyttes til Fiskeri i Nordatlanten og bliver paa mellem 75 og 80 Tons. Motoren bliver paa 300 HK., men desuden forsynes Kutteren med en Hjælpmotor paa 25 HK., der skal trække Spillene. Kutteren faar Plads til 15—20 Tons Is, men da det ikke er nok, faar Kutteren installeret et lille Fryseanlæg. Kutteren vil antagelig komme til at koste ¼ Mill. Kr., og det er Mening, at den skal have 8 Mand Besætning.

#### Flere Beddinger i Aalborg

Indenfor Smaaskibsarten i Aalborg arbejder man paa at faa udvidet Ophalerbeddingerne i Vestre Baadehavn.

I Øjeblikket er ca. 100 Smaaskibe i Størrelsen mellem 20 og 200 Tons indregistreret i Aalborg, og man regner med, at alle skal paa Bedding mindst 1 Gang aarligt. Da den omtalte Ophalerbedding er den eneste af sin Art i Aalborg og er utilstrækkelig til at dække Behovet, oplever man det Særsyn, at Aalborgskibene benytter Beddinger i Grenaa, Thisted eller Lemvig. I Grenaa er der f. Eks. Beddinger til 7—8 Skibe ad Gangen.

Der er nu Mulighed for, at Aalborg Kommune vil tage Spørgsmaalet om Udvidelse af Beddingerne op som et Led i Efterkrigstidsbeskæftigelsen.

#### Saxkøbing Havn

Saxkøbing Havns Budget for 1944—45 balancerer med et Driftsoverskud paa 6000 Kr. mod 14.000 Kr. for indværende Aar. Havne- og Bropege er uforandret budgetteret til 100.000 Kr. Til Vedligeholdelsesarbejder budgetteres 43.500 Kr. imod 30.500 Kr. i Aar, men til Gengæld beregnes der lidt mindre Afskrivninger og Henlæggelser.

#### Søforklaring i Rønne

Kaptajn *Anton Ratia* og tre Mand af Besætningen fra den finske Damper »Raune« har i Rønne afgivet Søforklaring vedrørende Skibets Rejse fra Kotka til Rønne med Trælast. Ved Afgangen den 9. Januar havde Skibet ikke Slagside, men efterhaanden som Dækslasten i det haarde Vejr blev overiset, fik det indtil 18 Grader Slagside, som truede med yderligere at forøges, fordi Vandet trængte ind i Bunkerne. Der blev kastet 8—9 Std. af Dækslasten over Bord, hvorved Slagsiden formindskedes til 11—12 Grader. Den 14. Januar toges Lods om Bord, og da Skibet ca. 200 m fra Bølgebryderne ved Rønne sagtnede Farten, mistede det Styreoven paa Grund af Vind og Strøm, hvorfor man lod begge Ankre gaa. Under Hejsningen af Styrbords Ankeret liskedes Sirenekablet, hvorved der skete nogen Skade, som udbedredes gennem Mæglerfirmaet Torben Hansen & Co.

#### Rederiet »Melfar«

Sejlskibsrederiet »Melfar«, der blev stiftet for et Aars tid siden, har holdt Generalforsamling. Det oplystes, at Aaret er forløbet godt. Selskabets Skib, m.s. »Edith«, har været fuldt beskæftiget. Driftsregnskabet slutter med et Overskud paa 19.000 Kr. Der udbetales 5 pCt. til Aktionærerne.

BRUG  KUN

**Hempels** Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

#### Færgeren »Sjælland«s Reparation

Statsbanernes Søfartsafdeling har nu udarbejdet Beskrivelse over Reparationsarbejderne paa Motorfærgeren »Sjælland« og de Forbedringer, der samtidig ønskes gennemført, og Arbejdet vil antagelig blive udbudt i Licitation i den nærmeste Fremtid.

#### Aarhus Skipperforening

Lods *C. Høy*, Aarhus, er valgt til Formand for Aarhus Skipperforenings Hjælpekasse efter Overassistent *K. E. Jørgensen*, der efter 18 Aars Formandsgerning ønskede at trække sig tilbage.

#### Svensk Dødsfald

Tidligere mangeaarig Overtoldinspektør *A. Rudenberg*, Malmø, er død, 68 Aar gammel. Han var født i Malmø og ansat ved Toldvæsenet i sin Fødeby fra 1895 til 1919 og igen fra 1925 til sin Afsked i 1940.

#### Den grundstødte svenske Damper skæres midt over

Den ud for Arkø grundstødte Stockholms-Damper »Tom« bliver nu skaaret midt over, hvorefter man haaber at kunne bjerge hele Agterskibet, som ikke har faaet nogen Skade ved Grundstødningen. Skroget skæres over ved det vandtætte Skod foran Maskinrummet ved Hjælp af Svejsesapparat, der ogsaa kan benyttes under Vandet.

#### Japansk Skibsbygning

Af de 7 Fragtmotorskibe paa hver 9400 BRT., som det japanske Storrederi Nippon Yusen Kaisha bestilte i 1942, er ifølge »Hamburger Fremdenblatt« de 3 nylig afleveret, mens de resterende 4 vil blive leveret i en nær Fremtid. Skibene er 154,4 m lange og 19 m brede, og deres Dybgaaende er 8,5 m. Hovedmaskineriet udvikler 9600 HK. og giver Skibene en Fart af 18 Knob, saa at de kan udføre Rejsen Yokohama-London paa 33 Dage. Kølerummet er paa 300 Kubikmeter. Maskineriet bestaar af to enkeltvirkende 2-Takts, 6-cyl. Dieselmotorer paa hver 4800 HK.

## PERSONALIA

#### 25 Aars Jubilæum

Paa Tirsdag kan Skibsreder *A. H. Petersen*, Svendborg, fejre 25 Aars Jubilæum som Medlem af Bestyrelsen i Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe. Det var Ærø-Kredsen, der i Januar 1939 valgte ham til Kredsforsmand. Siden 1935 har han beklædt Formandsposten i Foreningen.

#### Maskinisteksaminer

Maskinisteksaminerne ved Københavns Maskinistekole er nu afsluttet. Til den almindelige Maskinisteksamen mødte 110 Elever, hvoraf 84 bestod, og til den udvidede Maskinisteksamen mødte 73 Eksaminander, hvoraf 63 bestod. Tre af fire til Motorpasserprøven indstillede Eksaminander bestod.

#### Eksamen ved Marstal Navigationsskole

Skibsførereksamen: Indstillet 3 Eksaminander, som alle bestod: Edv. H. Jørgensen, Marstal, 91 Points, Robert S. Kristensen, Marstal Landsogn, 140 Points, Niels A. Nielsen, Bogo, 84 Points.

Radiotelegrafister: Indstillet 3 Eksaminander, hvoraf de nedennævnte to bestod: H. P. K. Espensen, Ærøskøbing, 5,9 Points, 2. Kl., P. D. Grumsen, Hals, 6,2 Points, 2. Kl.

#### Sølvbryllup

Skibsfører paa Store Nordiskes Kabeldamper *Eduard Suenson*, Kaptajn *Folmer* og Frue, fejrer i Dag — Fredag — deres Sølvbryllup.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. R. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PB. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsning

PENSIONS-FORSIKRINGS-ANSTALTEN  $\frac{1}{3}$   
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.

Hovedkontor: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

## 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

DE  
FORENEDE  
BUGSERSELSKABER  
KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13  
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Elnarship



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassetiere

Forlæng U. Katalog

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 20. Januar 1944.

Nr. 3.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre mod Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Med dette Nummer følger:

Indholdsfortegnelse over »Efterretninger for Søfarende 1943«.

## I. Østersøen.

381. (T). Danmark. Bornholm. Rønne Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

*Position.* c. 55° 05',7 N. 14° 41',4 E.

*Detaller.* Rønne Havn Taagesignal med Diafon paa W.-Enden af Bølgebryderen paa *Søndre-Rev*, er efter Paasejling midlertidigt ude af Virksomhed.

382. (T). Sverige. Yttre Stengrund. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt flyttet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/283 1943.

*Position.* c. 56° 09',6 N. 16° 03',4 E.

*Detaller.* I Anledning af gentagne Grundstødninger henledes de søfarendes Opmærksomhed paa, at Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* i 1940 indtil videre blev flyttet W. efter til ovennævnte Plads. (U. f. s. Nr. 1/7. Stockholm 1944.)

383. Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djuprånna. Skansgrundet og Krongrundet Fyr facadebelyst.

*Positioner.* a) c. 56° 39' N. 16° 23' E.

b) c. 56° 41' N. 16° 24' E.

*Detaller.* Den nederste Del af Fyrbygningerne ved a) *Skansgrundet* og b) *Krongrundet* Fyr er blevet facadebelyst. (U. f. s. Nr. 1/6. Stockholm 1944.)

384. Sverige. Kalmarsund. Sömärke flyttet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1580 1943, Punkt 5, udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I Forbindelse med Aabningen af det 8,0 m dybe Løb gennem *Kalmarsund* er den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa 56° 44',09 N. 16° 29',72 E. flyttet til 56° 44',11 N. 16° 29',75 E.

*Kort* Nr. 181.

(U. f. s. Nr. 1/5. Stockholm 1944.)

- 385. Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborg Fyr. Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde. Navneforandringer.**  
*Positioner.* a) c. 56° 55' N. 18° 09' E.  
 b) c. 56° 52' N. 18° 07' E.  
*Detaller.* Navnene paa a) *Hoborg Fyr* og b) *Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde* er forandret til henholdsvis *Hoburg Fyr* og *Hoburgs rev Lys- og Fløjtetønde*.  
 Kort Nr. 181 og 182.  
 (U. f. s. Nr. 1/8. Stockholm 1944.)
- 386. (T). Sverige. Kråkelund SSE. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.**  
*Position.* c. 57° 22',5 N. 16° 46',7 E.  
*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads, SSE. for *Kråkelund*, udlagte Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt inddraget.  
 (U. f. s. Nr. 1/76. Stockholm 1944.)
- 387. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebukten. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Bomhusgrundet* c. 60° 41' N. 17° 13' E. *Sörgrundet.* *Mellanskansrännan.* *Herosgrund* c. 60° 43' N. 17° 17' E.  
 (U. f. s. Nr. 1/75. Stockholm 1944.)
- 388. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.**  
*Position.* c. 63° 32' N. 20° 27' E.  
*Detaller.* *Vegagrundet* Lystønde er inddraget for Vinterperioden.  
 (U. f. s. Nr. 1/3. Stockholm 1944.)
- 389. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Følgende Fyr er slukket for Vinterperioden:  
 Fyrene i *Ume älv* c. 63° 45' N. 20° 19' E. *Bergudden.* *Stora Fjäderägg* Bifyr. *Ratan södra.* *Rataskär* c. 64° 00' N. 20° 54' E.  
 (U. f. s. Nr. 1/2. Stockholm 1944.)
- 390. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/201 1944 udgaar.  
*Position.* N. for 64° 25' N.  
*Detaller.* Samtlige svenske Fyr N. for ovennævnte Breddegrad er slukket for Vinterperioden.  
 (U. f. s. Nr. 1/1. Stockholm 1944.)
- 391. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen. Udsendelse fra Radiofyr ophørt for Vinteren.**  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/201 1944, Anm. udgaar.  
*Position.* c. 65° 19' N. 22° 22' E.  
*Detaller.* Radioudsendelserne fra *Rödkallen* Fyr er indstillet for Vinterperioden.  
 (U. f. s. Nr. 1/72. Stockholm 1944.)
- 392. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Nye Sømærker.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Følgende nye Sømærker er udlagt:  
 a) En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 09' 40" N. 24° 58' 45" E.  
 b) En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 60° 09' 43" N. 24° 58' 40" E.  
 (U. f. s. Nr. 1/4. Helsingfors 1944.)
- 393. Finland. Finske Bugt. Våtskärs Havn. Vrag afmærket.**  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 49/1785 1943.  
*Position.* c. 60° 17',3 N. 26° 08',3 E.  
*Detaller.* Vraget paa ovennævnte Plads er afmærket med en grøn Vragvager, udlagt c. 15 m E. for Vraget.  
 (U. f. s. Nr. 1/3. Helsingfors 1944.)

**394. Estland. Finske Bugt. Lahepere Bugt. Skydeomraade.**

*Positioner.* a)  $59^{\circ} 20',5$  N.  $24^{\circ} 13',7$  E. c)  $59^{\circ} 22',8$  N.  $24^{\circ} 11',7$  E.

b)  $59^{\circ} 22',7$  N.  $24^{\circ} 08',1$  E. d)  $59^{\circ} 20',8$  N.  $24^{\circ} 14',7$  E.

*Detaller.* Skydeomraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er dagligt spærret for al Sejlads i Skydetiden, Kl. 0800—1100.

(N. f. S. Nr. 1/10. Berlin 1944.)

**395. Letland. Backofen NW. Vragafmærkning forandret.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1662 1943.

*Position.* Vragets Plads: c.  $57^{\circ} 16',8$  N.  $21^{\circ} 20',8$  E.

*Detaller.* Vraglystønden, der viste grønt Et-Blink, er ombyttet med en Vragvager.

(N. f. S. Nr. 2/108. Berlin 1944.)

**396. Tyskland. Memel Anduvning. Oplysning om Vrag.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1378 1943.

*Position.* Vraglystønden: c.  $55^{\circ} 43',75$  N.  $21^{\circ} 02',8$  E.

*Detaller.* Mindste Dybde over Vraget, der er afmærket med en Vraglystønde, som viser grønt To-Blink, er 14 m.

(N. f. S. Nr. 2/107. Berlin 1944.)

**397. Tyskland. Cranz N. Spærret Omraade.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Området inden for en Linie gennem nedennævnte Punkter er spærret for Sejlads og Fiskeri:

a) c.  $55^{\circ} 06'$  N.  $20^{\circ} 30'$  E. c) c.  $55^{\circ} 00'$  N.  $20^{\circ} 20'$  E.

b) c.  $55^{\circ} 00'$  N.  $20^{\circ} 30'$  E. d) c.  $55^{\circ} 06'$  N.  $20^{\circ} 20'$  E.

(N. f. S. Nr. 1/2. Berlin 1944.)

**398. (T). Tyskland. Rügen W. Gellenstrom. Sejlløb forandret.**

*Positioner.* a) Spirtønde *G*: c.  $54^{\circ} 30',4$  N.  $13^{\circ} 03',4$  E.

b) — Tønde *M*: c.  $54^{\circ} 29',1$  N.  $13^{\circ} 03',6$  E.

*Detaller.* Paa Strækningen mellem Tøndeparrene *G* og *5* og Tøndeparrene *M* og *10* har Sejlløbet forskudt sig indtil 25 m i E.-lig Retning. Løbets normale Bredde, 50 m, findes stadigt, og Afmærkningen er anbragt ved Løbets Sider; derimod falder *Vierendehlgrund* Ledefyrnien paa ovennævnte Strækning for Tiden ikke sammen med Sejlløbets Midtfarvandslinie. Uddybningsarbejder vil foreløbig ikke blive udført.

(N. f. S. Nr. 2/47. Berlin 1944.)

**399. Tyskland. Eckernförde Bugt. Afmærkning ved Losseplads inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1685 1940.

*Position.* c.  $54^{\circ} 27',4$  N.  $9^{\circ} 54',2$  E.

*Detaller.* De 2 graamalede Spidstønder, mærket *Baggerschütt* er inddraget.

*Kort* Nr. 185 og 126.

(N. f. S. Nr. 1/42. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****400. Danmark. Sundet. Københavns Havn S. Oplysning om Fiskerhavn.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 6/434 1943.

*Position.* c.  $55^{\circ} 38',5$  N.  $12^{\circ} 32',5$  E.

*Detaller.* S. for Slusedæmningen S. for *Københavns Havn* er W. for Sejlløbet bygget en Fiskerhavn med et større, S.-ligt Bassin med 3,0 m Dybde og et mindre, N.-ligt Bassin med Dybde 2,5 m. Til Havnens S.-lige Bassin fører fra Sejlløbet S. for Sluseanlægget et 3,0 m dybt og 40 m bredt Løb, fra hvilket der udgaar et 2,5 m dybt og 20 m bredt Sideløb til Havnens N.-lige Bassin. Under Sejlads mod Havnen er Løbene paa Stb. Side afmærket med røde Stager med opadvendte Koste, paa Bagbords Side med hvide Stager med Tværtræ.

*Kort etc.* Nr. 134, 133, 132 og 130. Danske Lods III, Side 53. Havnelods, Side 125 og 133. Søm.-Fort. Side 58, Nr. 9 A.

(Se Tillæg.)



## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 401. Danmark. Kattegat. Hesselo S. Rapporteret Vrag forgæves eftersøgt.

*Position.* c. 56° 04' N. 11° 43' E., c. 8 Sm S. for *Hesselo*.

*Detaller.* Et Vrag, der rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads, har forgæves været eftersøgt.

## 402. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr ENE. Oplysning om Vrag.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/379 1944.

*Position.* 56° 07' 07" N. 11° 21' 13" E.

*Detaller.* Vraget, af hvilket en Mastetop rager op over Vandet, ligger sunket paa ovennævnte Plads og er afmærket med en grønmalet Spirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, samt med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt henholdsvis c. 60 m og c. 20 m NNE. for Vraget.

*Kort* 103, 102 og 100.

## 403. (P). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro. Oplysning om Brobygningsarbejder.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/149 1944.

*Position.* c. 55° 49',3 N. 10° 04' E.

*Detaller.* Opførelsen af et Brohoved og en Dækmole ved Yderenden af *Hjarnø* Bro er afsluttet med Undtagelse af, at der endnu mangler Betondækplader paa Brohovedet og Læmolen samt Spor og Drejeskive paa Brohovedet, hvilke Arbejder ikke vil blive udført før Efteråret 1944.

*Kort etc.* Nr. 113, 114 og 103. Danske Lods II, Side 193. Havnelods Side 96.

## 404. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NW. Vrag forgæves eftersøgt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/209 1944.

*Position.* c. 56° 51',5 N. 11° 17',8 E., c. 11 Sm 320° fra *Anholt Havn* Fyr.

*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads rapporterede sunkne Vrag har forgæves været eftersøgt.

## 405. Danmark. Kattegat. Skagen Havn S. ½ W. Vrag fjernet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/380 1944.

*Position.* c. 57° 39',0 N. 10° 35',0 E., c. 4 Sm S. ½ W. for *Skagen* Havnefyr.

*Detaller.* Vraget er fjernet.

## 406. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.

*Position.* c. 57° 03',8 N. 9° 58',4 E.

*Detaller.* Dybden ved de N.-ligste 8—9 m af Bolværket ved *Aalborg Portland-Cementfabrik* ved *Rørdal*, hvor den officielle Dybde er angivet til 7,5 m, er midlertidigt aftaget og er nu 4,7 m ved Bolværkets N.-ligste Hjørne.

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

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/189 1944.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I *Tyborøn* Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,8 m, i *Svaneholm* Fyrlinie: 5,8 m, i *Sælhundeholm Løb*: 3,5 m, i *Gaasholm Løb*: 2,5 m, i *Svaneholm Løb*: 1,4 m og i *Kobbersø Løb* 2,3 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 5,8 m over *Havrevlen* og 5,8 m i *Svaneholm* Fyrlinie og 3,5 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a) 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 3,8 m.
- b) 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 3,8 m.
- c) 56° 42' (36") N. 8° 13' (30") E. — 1,5 m.
- d) 56° 42' (55") N. 8° 12' (50") E. — 3,8 m.

*Kort* Nr. 104.

(Se Tillæg.)

# Efterretninger for Søfarende.

1943.

---

Udgivet

af

Det kongelige Søkort-Arkiv.



---

59de Aargang.

---

J. H. Schultz A/S  
Universitets-Bogtrykkeri  
København  
1944

# Indholdsfortegnelse

over

## Efterretninger for Søfarende

1943.

---

Følgeblade til E. f. S. (Oversigtskort m. m.) med Nr. 3.

### Danmark.

	Løbe-Nr.			Løbe-Nr.
Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibo	1	Vraglystdr. erstattes for Vinteren forsøgsvis		
Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystdr.		med Jernspirtdr. med hvidt eller rødt		
m. m. ....	2	Blinklys. Advarsel. ....	5	
Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebælts-		Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyr-		
broen og Storstrømsbroen ....	3	skibe, Lystønder og andre Sømærker i		
Advarsel vedr. Afmærkningen i indre danske		danske Farvande. 6 250. 251. 342. 452.	496	
Farvande ....	249	652. 706. 759. 799. 847. 995. 1151. 1285	1285	
Ombytning af Lystønder med Vintersømær-		Afmærkning i indre danske Farvande atter i		
ker paabegyndt. ....	4	Orden ....	746	

### I.

### Østersøen.

	Løbe-Nr.			Løbe-Nr.
<b>Østersøen.</b>		<i>Lolland S.-Kyst. Nysted W. Skydeøvelser</i>		615
Opl. om Operationsomraader. ....	7	<i>Nysted W. Skydeomr. opr. og afm. 473;</i>		690
<i>Østersøen, E.-lige Del. Mineomraader 8;</i>		<i>do. ....</i>		616
<i>Lolland. Windau NW. Mineomr. frigivet</i>		<i>Gedser S. Rødsand Rende Kltd. genudl. 566;</i>		
<i>1060; Mineomr. ....</i>	1593	<i>do. midlt. i Uorden 801; do. atter i Orden</i>		
<b>Danmark.</b>		<i>1087; do. væltet 1152; do. atter i Orden</i>		
<i>Langeland S. Vrag. ....</i>	497	<i>1286; do. væltet 1373; do. atter i Orden. .</i>	1396	
<i>Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn Ind-</i>		<i>Gedser SSE. Vrag 736; do. fj. Afm. ind. .</i>	931	
<i>sejl. Tilsanding. ....</i>	800	<i>Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indsejl.</i>		
<i>Lolland S.-Kyst. Svanevær Mølle nedr. ....</i>	1252	<i>Dybde midlt. aft. 10; Opl. om Dybde 932;</i>		
<i>Lolland S.-Kyst. Rodby Havn. Opl. om</i>		<i>Dybde atter norm. ....</i>	1851	
<i>Dybde i Indsejl. 9; Søm. forsv. Opl. om</i>		<i>Hestehoved Fyr E. Vrag 1234; do. ....</i>	1376	
<i>Dybde i Indløb 297; Søm. genudl. Dybde</i>		<i>Møn Fyr S. Vrag afm. 737; Opl. om Vrag</i>		
<i>i Indløb. aft. 424; Dybde i Indløb. aft. 472;</i>		<i>Pl. 747; Vrag fj. 962; Afm. ind. ....</i>	1047	
<i>Oprensningsarb. paabegyndt. Søm. midlt.</i>		<i>Møn SE. Vrag afm. ....</i>	1823	
<i>ind. 709; Oprensningsarb. afsl. Søm. gen-</i>		<i>Gronsvund E. Tolkedyb Lys- og Fltd. ind f.</i>		
<i>udl. 972; Dybde i Indsejl. aft. 1416; Op-</i>		<i>Vinter ....</i>	1854	
<i>rensningsarb. paabegyndt. Søm. midlt.</i>		<i>Klintholm Havn SSE. Vrag rapp. 1491; do.</i>		
<i>ind. ....</i>	1635	<i>forg. eftersøgt ....</i>	1535	
<i>Rodby Havn SE. Skydeøvelser. Adv. ....</i>	453	<i>Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aft.</i>		
		<i>11; do. 454; Dybde att. norm. ....</i>	1031	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Hellehavn Nakke Fyr E. Vrag rapp.</i>	1808	<i>Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindr.</i>	22
<i>Hollændergrund W. Lystd. omb. m. Stage for Vinter. 252; Lystd. genudl.</i>	543	<i>Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner</i>	23
<i>Bogestrom N. Vrag rapp.</i>	1871	<i>Karlskrona Indsejl. Våmmöviken Fyr sl. f. Vinter 346; do. atter t.</i>	544
<i>Fakse Bugt. Fakse Havn Indsejl. Afm. atter p. Pl.</i>	498	<i>Karlskrona Skærgaard. Kabler udl. Forb. mod Ankring.</i>	900
<i>Fakse Havn. Dybde aft. 12; Oprensningsarb. iværksat 802; do. afsl. Opl. o. Dybde.</i>	996	<i>Utklippan E. Rosenklintsgrund. Søm. genudl.</i>	1049
<i>Fakse Bugt. Rodvig Havn.</i>	253	<i>Klotet. Yttre Stengrund. Lys- og Fltdr. ind. f. Vinter 302; do. genudl.</i>	577
<i>Bornholm W.-Kyst. Ronne Lys- og Fltd. midlt. ind. 1324; do. genudl.</i>	1492	<i>Utlången N. Ungskär. Nyo Fyr t.</i>	1448
<i>Ronne Havn Indsejl. Vrag 1348; do. fj.</i>	1394	<i>Karlskrona E.-lige Skærgaard. Søm. fl.</i>	1872
<i>Hammerhavnen. Dybde i Indsejl. midlt. aft. 13; do. 778; do. 883; Dybde i Indsejl. atter norm. 1235; Dybde i Indløbet aft. 1726; do. atter norm.</i>	1852	<i>Lys- og Fltd. Yttre Stengrund midlt. fl.</i>	283
<i>Hammerhavnen. Fyrbelysn. midlt. for.</i>	14	<i>Utlången—Landsort. Neutralitetssløbet. Afm. for. 617; do.</i>	779
<i>Bornholm NE.-Kyst. Tejn Havn E. Opl. om Vrag.</i>	1498	<i>Öland W.-Kyst. Degerhamn SW. Søm. fl.</i>	655
<i>Listed Havn. Havnarb. Adv.</i>	1536	<i>Degerhamn Indsejl. Tilsanding. Opl. om Dybde.</i>	1755
<i>Bornholm E.-Kyst. Svaneke Fyr for. 15; do. Nekso Havn. Ledefyr midlt. sl.</i>	254	<i>Mörbylånge Indsejl. Opl. om Dybde.</i>	1687
<i>Bornholm S.-Kyst. Dueodde N. Fyr for. 17; do.</i>	298	<i>Kalmarsund. Utgrunden. Fyrsk. ind. f. Vinter. 303; do. genudl.</i>	711
<i>Hvide Mæhrn. Søm. forsv. 343; do. genudl.</i>	605	<i>Dybden i Gennemsejlingsrende foreget. Sejladsforskr. 1579; Opl. om Dybde i Gennemsejlingsrende.</i>	1616
<i>Dueodde WSW. Vrag 687; do. fj.</i>	1347	<i>Sejlløbet uddybet.</i>	1873
<i>Christiansø. Sejladsforskrift.</i>	18	<i>Vraglystd. og Vragvager ind.</i>	1636
<i>Christiansø N. Undervandshindr. rapp.</i>	1800	<i>Kalmarsunds djupränna. Lystdr. ind. f. Vinter 304; do. genudl.</i>	545
		<i>Forb. mod Ankring og Fiskeri.</i>	1417
		<i>Fyr for.</i>	1824
		<i>Afm. for.</i>	1580
		<i>Kalmarsunds djupränna. Skansgrundet Fyr. Fartbestem.</i>	1050
		<i>Sejlløbet Kalmarsund—Färjestaden. Søm. midlt. udl.</i>	1614
		<i>Kalmarsunds djupränna. Søopmaaling-arbejde. Adv.</i>	1335
		<i>Nyt Fyr t. Afm. for.</i>	255
		<i>Søm. og Baake fl.</i>	284
		<i>Ombøjningen Fyr. Forb. mod Ankring.</i>	426
		<i>Kalmarsund djupränna E. Farv. att. aabnet f. Sejlad.</i>	1727
		<i>Kalmar Havn. Opl. om Søm. Rett. i svenske Søkort.</i>	712
		<i>Sejladsforskrift. Uddybningsarb.</i>	24
		<i>Lossepl. Lystd. ind.</i>	1336
		<i>Kalmarsunds djupränna. Krongrundet Fyr. Taagesign. u. a. Virksomh. 347; do. atter i Orden.</i>	654
		<i>Vraglystd. udl. 1337; do. ind.</i>	1418
		<i>Kalmarsund N.-lige Del. Afm. midlt. for. 1581; mindre Dybde obs. 1615; Afm. for.</i>	1688
		<i>Lystd. midlt. udl.</i>	1582
		<i>Sillåsen. Midlt. Fyr t.</i>	1154
		<i>Lystd. ind. f. Vinter 305; do. genudl.</i>	545
		<i>Slottsbredan. Fyr midlt. t.</i>	1449
		<i>Mönsterås Indsejl. Lodstj. midlt. indst. 306; do. genopt.</i>	509
		<i>Sejlløbet til Mönsterås. Fyr sl. f. Vinter 307; do. atter t.</i>	510
		<i>Mönsterås Indsejl. Søm. udl.</i>	1810
		<i>Blå Jungfrun Fyr for. 1061; do.</i>	1689
		<i>Oskarshamn. Furön. Lodstj. midlt. indst. 308; do. genopt.</i>	511
		<i>Furöns Lodsstation. Ledefyr opf.</i>	1617
		<i>Ölands norra grund. Opl. om Grund 1419; Søm. udl.</i>	1450
		<i>Öland E.-Kyst. Skyde- og Bombekastnings-øvelser.</i>	998

## Sverige.

<i>Midlt. Slukning af visse Fyr samt Ophør af Taagesign. og Udsendelser fra Radiofyr 848; Östergarn og Faludden Fyr atter t. Taagesign. udsendes.</i>	1421
<i>Trelleborg—Falsterbokanalen. Sejlansvisn. af Hensyn t. Minefaren.</i>	299
<i>Kämpingebukten. Søm. ind.</i>	300
<i>Vragtd. ind. f. Vinter 344; Vrag fj. Vrag-afm. ind.</i>	1397
<i>Skäre Fyr midlt. sl.</i>	1809
<i>Trelleborg. Lystd. ind. midlt.</i>	986
<i>Trelleborg—Smygehuk. Sejlansvisn.</i>	455
<i>Trelleborg—Sandhammaren. Drivgarusfiskeri</i>	899
<i>Trelleborg redd. Lys- og Fltd. midlt. omb. med Lystd. 1550; Lys- og Fltd. genudl.</i>	1686
<i>Trelleborg SE. Vrag afm. 425; Vrag fj. Afm. ind.</i>	1754
<i>Smygehuk SW. Kullagrund. Lys- og Fltd. midlt. omb. med Lystd. 987; Lys- og Fltd. genudl.</i>	1048
<i>Ystad redd Lys- og Fltd. midlt. ind. 1287; do. genudl.</i>	1446
<i>Ystad. Mørklægningsøvelse.</i>	345
<i>Kåseberga Fyr for.</i>	1447
<i>Simrishamn. Vragvager ind.</i>	988
<i>Ahus S. Skyde- og Bombekastningsøvelser. Ahus Indsejl. Lystdr. og Kltd. ind. f. Vinter 301; do. genudl.</i>	576
<i>Afm. for.</i>	997
<i>Lägerholmen Fyr for.</i>	989
<i>Karlshamn Indsejl. Afm. for.</i>	990
<i>Karlskrona W.-lige Indsejl. Skibsfartshindr. udl. Adv.</i>	19
<i>Karlskrona Anduvn. Undervandshindr. rapp. 1557; do. forg. eftersøgt.</i>	1613
<i>Karlskrona Skærgaard. Almö udde Baake omb.</i>	1245
<i>Sejladshindr.</i>	20
<i>Søm. midlt. udl.</i>	21

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Miner udl. ....	26	<i>Stockholms Skærgaard</i> og Farvandet ved	
Neutralitetsløbet. Søm. midlt. ind. ....	710	<i>Oxelösund</i> . Forbud mod Ankring. ....	36
Opl. o. Sejlløb og Afm. ....	25	<i>Nyköping ESE</i> . Skydeøvelser. Adv. ....	397
Vraglystd. ind. f. Vinter 335; do. genudl.	546	Skiftning af Lods foregaar midlt. ved <i>Vik-</i>	
<i>Gotland W.-Kyst</i> . <i>Västergarn</i> . Baake ned-		<i>sten</i> . Ankringsforb. midlt. delvis oph. ....	37
blæst 618; do. genopf. .... <sup>1</sup> .....	1811	<i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Arholma</i> . <i>Svenska</i>	
<i>Skansudde</i> Fyr midlt. t. 1420; do. atter sl.	1874	<i>Högarna</i> . <i>Huvudskär</i> . Forb. Løb. ....	38
<i>Visby N.</i> Skydeøvelser. ....	933	Miner udl. Adv. ....	39
<i>Gotland N.-Kyst</i> . <i>Fårösund</i> . Miner udl.		Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 353; do. genudl.	657
Adv. ....	31	Lystd. ind. f. Vinter 354; <i>Tilljandersknallt</i>	
<i>Fårösund</i> . <i>Broa</i> Færgeleje. Fyr t. ....	1288	Lystd. genudl. og fl. ....	656
<i>Fårösund</i> . Forb. m. Ankring. ....	32	Fyr midlt. sl. ....	852
<i>Skärsände</i> Redningsst. fl. ....	1289	<i>Nyköping E.</i> Skydeøvelser. Adv. ....	428
<i>Gotland E.-Kyst</i> . <i>Fårösund</i> . Indsejl. sp. ....	1338	<i>Nyköping</i> Indsejl. Fyr atter t. Lystd.	
<i>Fårösund S.</i> Skyde- og Bombkastnings-		genudl. ....	716
øvelser. ....	849	Sejlløbet <i>Södertälje—Landsort</i> . Lystd. ind.	
<i>Slite—Östergarn</i> . Skydeøvelser. ....	850	f. Vinter 310; do. genudl. ....	658
Søm. midlt. ind. ....	748	<i>Dragets kanal</i> . Luftledn. ....	1015
<i>Herrevik</i> Fyr atter sl. 391; do. midlt. t. ....	619	Sejlløbet <i>Södertälje—Sävösund—Oxelösund</i> .	
<i>Gotland S.-Kyst</i> . <i>Hoborgs rev</i> . Lys- og Fltd.		Lystdr. genudl. ....	659
ind. f. Vinter 427; do. genudl. ....	691	<i>Järflotta NE</i> . Lystd. ind. f. Vinter. ....	355
<i>Utlängan—Landsort</i> . Lystdr. ind. Bifyr t.		<i>Nättarö</i> . Nyt Fyr t. 901; do. for. ....	1584
348; Lystdr. genudl. Bifyr sl. ....	578	<i>Landsort—Dalarö</i> Sejlløb. <i>Östra Röko</i> .	
<i>Hävringe—Kråkelund</i> . Miner udl. ....	33	Lodsstartøjs Pl. ....	456
<i>Arkö</i> Baake SE. Nyt Fyr. ....	1551	Skydeøvelser og Bombkastningsøvelser. .	1104
<i>Ekö</i> . Fyr sl. f. Vinter 392; do. atter t. ....	512	<i>Härsfjärden</i> . Ankr. og Fortøjn. forb. ....	40
Sejlløbet <i>Idö—Kråkelund</i> . Fyrbelysn. for. .	934	<i>Huvudskär NE</i> . Skydeøvelser. ....	717
<i>Utlängan—Landsort</i> . <i>Lilla Utterklubben</i> Fyr		Bombkastningsøvelser. ....	1637
sl. f. Vinter. ....	393	<i>Stora Vindåsen</i> . Lystd. genudl. ....	692
<i>Kungsgrund SSW</i> . Vraglystd. udl. ....	713	<i>Nämndöfjärden</i> . <i>Kofoten</i> Fyr S. Sejlads-	
Sejlløbet <i>Idö—Blackan</i> . Fyr for. ....	1646	bestemmelse. ....	1451
<i>Västervik</i> Indsejl. Fyr midlt. sl. 1527; do.		<i>Sandhamn</i> . Højspændingskabel udl. An-	
atter t. ....	1583	kringsforbud. ....	625
Sejlløbet <i>Storkläppen—Idö</i> . <i>Finnkartan</i> Fyr		<i>Stockholms Havn</i> . <i>Hammarbyslusen</i> . Slu-	
for. ....	1459	sebredde midlt. formindsket. ....	579
<i>Häradsjär</i> . Midlt. Fyr t. 1398; <i>Häradsjär</i>		<i>Stockholms Havn</i> og <i>Alvik</i> . Forb. m. Be-	
Fyr for. ....	1528	røring af Tømmerflaader. ....	515
Sejlløbet <i>Arkö—Häradsjär</i> . <i>Barösund</i> . Lods-		<i>Lilla Värtan</i> . Lystdr. udl. Forb. m. An-	
fartøj udl. 34; do. ind. 394; do. genudl. .	780	kring. ....	41
<i>Kungsgrund—Arköbådan</i> . Neutralitetsløbet.		<i>Lidingön—Fjäderholmarna</i> . Kabel udl.	
Afm. for. ....	714	Ankringsforbud. ....	1482
<i>Harstena</i> . <i>Själgrunden</i> ved <i>Strupskär</i> . Forb.		<i>Fjäderholmarna</i> . Forb. Omr. ....	42
Omr. ....	991	<i>Lilla Värtan</i> . Søm. fl. ....	1618
Sejlløbet <i>Arkö—Mem</i> . Fyr sl. f. Vinter 349;		<i>Lilla Värtan</i> . Afmagnetiseringsst. ....	1875
do. atter t. ....	621	<i>Lilla Värtan</i> . Søm. udl. 781; Søm. fl. ....	1585
Fyr sl. f. Vinter 309; do. atter t. ....	620	<i>Stockholm</i> . Løbet gennem <i>Klaraviken</i>	
<i>Arholma</i> og <i>Landsort</i> . Anv. ang. Ankring. .	27	midlt. lukket. ....	1176
<i>Arkö E.</i> Skydeøvelser. Adv. ....	513	<i>Stora Höggarn</i> . Fartbestem. f. Sejlads i	
<i>Gränsö sten</i> Lystd. Fyrlanterne fj. f. Vinter		<i>Isrende</i> . ....	356
350; do. genanbrøgt. ....	622	Undervandskabel udl. Forb. mod Ankring	1586
Opl. o. Omraade, over hvilket Skydn. fra		Sejlløbet <i>Lindalsundet—Gälnöport</i> . Vrag	
Flyvomaske mod Luftmaal kan finde Sted	28	fj. Vragafm. ind. ....	853
<i>Utlängan—Landsort</i> . <i>Hävringe</i> . Lys- og		<i>Lindalsundet E.</i> Sejladsforskr. ....	782
Fltd. midlt. udl. p. Fyrskibs Pl. ....	35	Sejlløbet <i>Furusund—Trälhavet</i> . Søm. fl. .	1422
<i>Välärgrund SE</i> . Lys- og Fltd. ind. f. Vinter		Sejlløbet <i>Stora Möja—Granhamnsfjärden</i> .	
395; do. genudl. ....	623	Lys- og Fltd. ind. f. Vinter. ....	357
<i>Norrköping</i> . Luftfyr for. ....	1051	Lys- og Fltd. genudl. 760; do. forsv. ....	1778
<i>Hävringe</i> Indsejl. <i>Hävringe nedre</i> Fyr for-		Lystd. genudl. ....	1290
synet med sort Bælte. ....	1246	<i>Vaxholm</i> Fæstningsomr. Miner udl. ....	43
<i>Norra Kränkan</i> Fyr for. 1399; do. ....	1493	<i>Söderarms- og Furusundslobene</i> . <i>Stångören</i>	
<i>Gäddan SE</i> . Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 352;		Radiofyr. Signal for. ....	1016
Lys- og Fltd. omb. med Lystd. ....	715	<i>Arholmaløbet</i> . Forb. mod Ankring. ....	1825
<i>Algersgrundet</i> . Lystøndes Lanterne fj. f. Is		<i>Arholmaløbet</i> . Undervandskabel udl. An-	
285; Lystd. ind. f. Vinter 396; do. genudl.	624	kringsforbud. ....	358
<i>Oxelösund S.</i> Skydeøvelser. ....	851	<i>Ålandshavet</i> . Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 359;	
Sejlløbet <i>Sävsundet—Oxelösund</i> . Fyr sl. f.		do. genudl. ....	693
Vinter 351; do. atter t. ....	514	<i>Öregrundsskærgaard</i> . <i>Väddö kanal</i> . Fyr for.	256
<i>Sävsundet</i> . <i>Sävsundet</i> Fyr for. 935; do. ....	992	<i>Väddö Kanal</i> midlt. lukket. ....	468
<i>Oxelösund</i> . Skydeøvelser. ....	29	<i>Väddö Kanal</i> . Fyr for. 626; Fyr rep. ....	1253
<i>Marsviken</i> . Bombkastningsøvelser. ....	30	<i>Södra Kvarken</i> . Minespærring. Adv. ....	44

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Öregrund's Skærgaard</i> . Lystd. genudl.....	761	<i>Bodens</i> Kystradiostation atter i Virksomh...	786
Midlt. Sejllob og Lodsfarv.....	45	<i>Rödskallen</i> Radiofyr atter i Virksomh.....	860
<i>Öregrundsgrepen</i> . <i>Öregrund</i> Radiofyr. Signal for.....	1017	<i>Luleå</i> Anduvn. Skydeøvelser 46; do.....	1062
<i>Grepen</i> Fyrsk. Lodsvirksomh. atter indst. 286; do. genopt.....	762	<i>Storön</i> . Nyo Fyr t.....	1812
<i>Öregrundsgrepen</i> . <i>Bottniske Bugt</i> . Fyrskibo og Lystdr. ind. f. Vinter 311; do. genudl.	718	<i>Kalix</i> Anduvn. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.....	47
<i>Öregrundsgrepen</i> . <i>Grepen</i> Fyrsk. omb. med Reserverfyrsk. f. Vinter.....	1460	<i>Malören</i> . Lodstj. indst. f. Vinter.....	1813
		Sejlløbet E. om <i>Seskarö</i> . Søm. udl.....	1257
		<i>Seskarö</i> . Højspændingskabel udl. Ankringsforbud.....	581
		<i>Seskarö</i> N. Afm. for.....	1052
<b>Bottniske Bugt.</b>		<b>Finland.</b>	
<b>Sverige.</b>		Sejlanvisn. 48; <i>Lillharu</i> Fyr atter t.....	
<b>Bottniske Bugt.</b>		<b>Bottniske Bugt.</b>	
Fyrsk. ind. f. Vinter.....	287	Fyr sl. f. Vinter.....	257. 258. 260. 314
Fyrskibe genudl.....	856. 857. 905		315. 316. 317. 318. 319
Fyr sl. f. Vinter 398; do.....	429	Fyr atter t.....	803. 906
Fyr atter t.....	580. 628. 629. 721. 858. 859	Lystdr. ind. f. Vinter.....	259
Kyst-, Lede- og Havnefyr sl. f. Vinter 288; do.....	312	Lystdr. genudl.....	940
Lystdr. ind. f. Vinter.....	1779. 1826. 1827	<i>Kemi</i> Havneomraade. <i>Veitsiluoto</i> Sejllob.	
Lystdr. genudl.....	785. 854. 855. 903. 1177	Nye Ledebaaker opf.....	1828
	1223. 1247. 1248. 1292	<i>Kemi</i> og <i>Nahkiainen</i> Fyrskibe genudl.....	1083
<i>Löfstabukten</i> . Skydeøvelser.....	719. 902. 1254	<i>Raahé</i> ( <i>Brahestad</i> ). <i>Lapaluoto</i> . Nyt Søm. udl.....	1293
<i>Gävlebukten</i> . <i>Skutskär-Harnäs</i> Havn. Lodstjeneste midlt. oph.....	1105	<i>Snipan</i> Fyrskib genudl. 907; do.....	1146
<i>Skutskär</i> ENE. Skydeøvelser.....	1255	<i>Rötgrund</i> — <i>Ytteruddskär</i> . Nyo Ledebaaker..	1647
<i>Gävle</i> . Sejllob sp. Afm. ind.....	1256	<i>Vasa</i> Indsejl. Søm. ind.....	1401
<i>Gävle</i> Havn. Lystdr. genudl.....	660	<i>Vasa</i> Havneomraade. Nyt Sejllob. Nyo Søm.....	1483
Lystdr. udl. i Stedet for Fyrskibe.....	783	<i>Rönnskärs</i> Sejllob. Søm. fl.....	1484
<i>Norrsundet</i> . Kabel udl. Forb. mod Ankring	1728	<i>Vasa</i> Havneomr. Fyr for.....	1780
<i>Gåshällan</i> Fyr erst. med nyt Fyr. Baake fj. 1423; do.....	1552	Sejlløbet <i>Ladoaggrund</i> — <i>Sveltgrund</i> . Grund afm.....	1427
<i>Storjungfrun</i> Fyr for.....	1377	<i>Storkallegrund</i> Fyrskib genudl.....	924
<i>Storjungfrun</i> Fyr. Bifyr for.....	1106	<i>Töjby</i> Lasteplads. Dybde i Sejllob aft. Afm. for.....	1594
<i>Ljusnefjärden</i> . <i>Vallvik</i> Indsejl. Nyo Fyr t.	661	<i>Kaskö</i> Indsejl. Fyrbelysn. og Afm. for.....	1558
<i>Söderhamn</i> NE. <i>Fiske</i> og <i>Vitgrund</i> Fyr for..	1424	Nyt Sejllob afm.....	804
<i>Hudiksvall</i> Anduvn. Opl. om Grund.....	1452	<i>Kristinestad</i> Indsejl. Nye Ledebaaker.....	805
<i>Gävlebukten</i> . <i>Karskär</i> Indsejl. Fyr midlt. sl.	1425	Sejlløbet <i>Kajakari</i> — <i>Santakari</i> . Dybde formindsket. Søm. midlt. udl.....	1179
Neutralitetsløb og Afm. for.....	662	<i>Mäntyluoto</i> Havneomr. Nyo Ledefyr t. Fyr for.....	1781
<i>Sundsvall</i> Indsejl. <i>Draghällan</i> Fyr for. 663; do. er for.....	1178	<i>Räfsö</i> . Fyr for.....	1428
<i>Sundsvallsbukten</i> . <i>Granön</i> Fyr midlt. sl. 1529; do. atter t.....	1876	<i>Luvia skärgård</i> . <i>Pietarkari</i> . Midlt. Fyr. t... 399	
<i>Alnösundet</i> . Vandlekn. udl. Ledefyr t. Ankringsforb.....	784	<i>Raumo</i> Indsejl. Fyr for.....	884
<i>Härnösand</i> . Radiost. midlt. lukket 430; do. atter i Virksomh.....	627	<i>Rauma</i> Fyrskib genudl. 1147; do. midlt. ind. 1587; do. genudl.....	1595
<i>Högbonden</i> Fyr for.....	1291	<i>Ljökki</i> . Nye Ledebaaker opf. 1429; Søm. ind. 1430; Nye Ledebaaker opf.....	1485
Udsendelser fra Radiofyr midlt. for.....	999	<i>Lökö</i> . Søm. for.....	806
Neutralitetsløbet. Afm. for.....	936	<i>Nystad</i> Indsejl. <i>Haanperänkari</i> Fyr for.....	807
<i>Bonden</i> Fyr for.....	1224	<i>Ristikari</i> ( <i>Kirsta</i> ) Fyr for.....	808
<i>Nordmalingsfjärden</i> . Grund.....	1339	<i>Stånggrund</i> ( <i>Tankokari</i> ) Søm. udl.....	1225
<i>Norra Kvarken</i> . <i>Norrbyuskär</i> . Nye Fyr t. Ledebaaker fj. 1400; do.....	1426	Nyt Sejllob afm. Sejllob og Afm. for.....	1696
<i>Östra Kvarken</i> . Søm. genudl.....	904	<i>Kaurissalo</i> . <i>Muustaklupu</i> . Nyt Fyr t.....	1782
<i>Holmögadd</i> . Udsendelse af Radiotaagesign. indst. f. Vinter 313; Radiofyr atter i Virksomh.....	720	<i>Skärgårdshavet</i> . <i>Aland</i> . Minor udl. Sejladsforskr.....	49
<i>Skellefteåbukten</i> . Sejlløbet til <i>Örviken</i> . Søm. for.....	937	<i>Mariehamn</i> Indsejl. <i>Granö</i> Fyr fl.....	885
<i>Stor-Rebbens</i> Fiskerihavn. Nye Fyr t. Fyr sl.	1530	<i>Mariehamn</i> . Nyt Fyr t.....	809
<i>Luleå</i> <i>Skærgaard</i> . Bombekastningsøvelser..	938	<i>Askö</i> . Ledebaaker fl.....	810
<i>Luleå</i> E. <i>Hindersöfjärden</i> . Skydeøvelser..	993	Sejlløbet <i>Pungö</i> — <i>Askösund</i> . Nyo Søm. udl.....	1155
<i>Nederkalix</i> <i>Skærgaard</i> . Skyde- og Bombekastningsøvelser.....	939	<i>Björkskär</i> . <i>Björkö</i> . Sejllob for.....	811
		Nye Ledebaaker.....	1156
		<i>Bomarsund</i> . Nyt Søm. udl.....	812

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Flisö</i> . Ledefyr for..... 908	<i>Reval</i> Anduvn. Kabler udl. Forb. mod Ankring..... 1651
<i>Flisösund</i> Fyr for..... 909	<i>Reval Bugt</i> . Kabler udl. Forb. mod Ankring 1662
<i>Nötö</i> Fyr for..... 1596	<i>Rooger Wiek</i> . Forb. mod Ankring og Fiskeri 1537
<i>Långholm</i> Fyr for..... 886	<i>Odensholm (Osmussaar)</i> SE. Kabel udl. Forb. mod Ankring..... 1697
<i>Enklänge</i> . Nye Ledefyr..... 532	<i>Nukkö—Vorms Kanal og Moonsund</i> . Kabler udl. Forb. mod Ankring..... 1698
<i>Fiskö</i> . Nye Søm. udl..... 1486	<i>Nukkö—Worms Kanal</i> . Vrag..... 1653
<i>Snöbådan</i> Fyr for..... 887	<i>Moon- og Wormssund</i> . Vrag..... 1654
<i>Skiftet. Rödkär</i> Fyr for..... 888	<i>Moon Sund</i> . Vrag..... 1538
Sejlløbet <i>Lohm—Utö</i> . Nyt Søm. udl.... 1597	Opl. om Vrag..... 1561
<i>Skärgårdshavet. Åbo Skärgård. Ingeniör</i>	<i>Dagö S. Soëlo Sund</i> . Kabel udl. Forb. mod Ankring..... 1609
<i>Peltersson</i> Fyr for..... 813	<i>Dago SW.-Kyst</i> . Vrag..... 1655
Sejlløbet <i>Lövsjär—Åbo. Purha</i> Fyr for. 814	<i>Ösel NW.-Kyst</i> . Kabel udl. Forb. mod Ankring..... 1700
<i>Gullkrona—Brännskär—Lohm. Søm. for. Åbo Skärgård. Sejlløbet Erstan—Åbo. Nye Søm. udl.</i> ..... 1648	<i>Riga Bugt. Sp. Omr.</i> ..... 1258
Sejlløbet <i>Åbo—Hangö</i> . Fyr for..... 1063	<i>Arensburger Bugt</i> . Kabel udl. Forb. mod Ankring..... 1701
Sejlløbet <i>Hangö—Åbo. Pargasport. Afm. for.</i> ..... 816	<i>Testama Bugt</i> . Kabel udl. Forb. mod Ankring..... 1702
Sejlløbet <i>Jungfrusund—Lohm. Nye Varder opf.</i> ..... 889	<i>Pernau Bugt</i> . Vragafm. for..... 1656
Sejlløbet <i>Utö—Hangö. Nyt Søm. opf.</i> ... 1107	
Sejlløbet <i>Jungfrusund—Hangö. Nyt Løb aabnet og afm.</i> ..... 1180	
Sejlløbet <i>Fläckgrund—Kimitokanal. Dybde for. Afm. for.</i> ..... 1181	
<b>Finske Bugt.</b>	
<i>Hangö Skärgård</i> . Nyt Fyr t..... 817	
<i>Andalskär</i> Fyr for..... 818	
<i>Hästö</i> . Nyt Søm. udl..... 766	
Sejlløbet <i>Hangö—Porkkala</i> . Fyr for. 1064; do. Rettelse..... 1108	
<i>Espingskär övre</i> Fyr for. 063; <i>Espingskär nedre</i> Fyr for..... 964	
<i>Jussarö</i> . Baaker opf. 1226; <i>Jussarö. Busö. Baaker opf.</i> ..... 1227	
<i>Busö</i> . Afm. for..... 965	
Løbet <i>Djupkubb—Österholm</i> . Afm. for.... 1228	
Sejlløbet <i>Stor Ängestö—Porkkala</i> . Afm. for. 1559	
<i>Vormö. Stickellandet</i> . Nyt Fyr. t..... 1783	
Sejlløbet <i>Porkkala—Helsingfors</i> . Søm. fl. 533; Søm. ind. 534; Nyt Søm. udl..... 535	
Ledebaaker for..... 1740	
Grund afm..... 819	
Sejlløbet <i>Kytö—Karlö</i> . Opl. om Ledebaaker. Søm. fl..... 1504	
Sejlløbet <i>Gråhara—Östergrund—Tallörn</i> . Opl. om Grund. Nyt Søm. udl. Ledebaaker fl. 1741	
Lystd. midlt. udl..... 1784	
<i>Pellinge</i> . Nyt Søm. udl..... 1660	
<i>Äggskär</i> Fyr for..... 820	
<i>Stor Pellinge—Skvättan</i> . Nye Søm. udl.... 1855	
<i>Pellinge. Skvättan</i> . Ledebk. ødel. Midlt. Ledebk. opf..... 1856	
<i>Pernå Bugt</i> . Nye Ledebkr..... 1857	
<i>Vätskärs Havn</i> . Vrag..... 1785	
<i>Vätskär</i> . Søm. fl..... 1786	
<i>Kotka Öliehavn</i> . Nyt Søm. udl..... 1742	
<i>Kotka. Svensksund</i> . Nye Ledebaaker opf.. 1431	
<i>Kotka</i> Indsejl. <i>Kukouri</i> Fyr. Adv..... 1858	
<i>Pirköyri</i> Fyr for..... 821	
<i>Tiutinen</i> Fyr for..... 822	
<i>Haapasaari. Vahakari</i> Fyr for..... 823	
<i>Fredrikshamn</i> Indsejl. <i>Villaniemi</i> Fyr for.. 824	
<b>Estland.</b>	
Kabler udl. Forb. mod Ankring..... 1649	
<i>Ekkholm (Mohni)—Pärispea</i> . Kabel udl. Forb. mod Ankring..... 1650	
<b>Letland.</b>	
<i>Irben Stræde. Lyserort N. Undervandshindr. rapp.</i> ..... 1598	
<i>Riga Bugt. Dünamünde</i> . W. Sp. Omr.... 1599	
<i>Sloka</i> . NNW. Vrag..... 1657	
Gr. afm..... 1658	
<i>Kolkasrags</i> . Vrag..... 1659	
<i>Domesnäs W.</i> Vrag..... 1660	
<i>Windau</i> Anduvn. Vrag..... 1661	
Vrag afm..... 1829	
<i>Backofen NW</i> . Vrag..... 1662	
<i>Steinort NW</i> . Vrag..... 547	
<i>Libau</i> . Baaker. Kendelige Punkter. Undervandshindr. findes ikke..... 1182	
<i>Steinort S. Maalt Mil</i> . Baaker opf..... 973	
<i>Libau</i> . Forb. mod Ankring og Fiskeri.... 1703	
<i>Libau</i> Forhavn. Vrag..... 1663	
<i>Libau W</i> . Vrag..... 1600	
<i>Libau</i> Anduvn. Fast Skydeomr..... 1601	
<b>Tyskland.</b>	
Signaler forb. i tyske Farv..... 50	
<i>Östersøen</i> . Sommerafm. udl. 630; Vinterafm. 1830	
W.-lige <i>Östersö</i> . Fyr midlt. sl..... 51	
W.-lige <i>Östersö</i> . Lodstvang..... 52	
W.-lige <i>Östersö</i> . Sejladsforskr..... 53	
<i>Warnemünde—Gedser</i> . Forb. mod Ankring 54	
<i>Memel</i> Anduvn. Sejladsforskrift..... 1379	
Forb. Omr. 239; do. 320; Lystd. sl. 321; Dybde over Vrag..... 1194	
Vrag afm..... 1378	
Skydeomraade..... 55	
<i>Memel</i> .	
Signal..... 1859	
<i>Seetief</i> . Søm. udl..... 1704	
<i>Kurische Nehrung. Wingkap</i> . Baake opf... 825	
<i>Pillau</i> Anduvn. Forb. mod Ankring og Fiskeri..... 56	
Forb. mod Ankring og Fiskeri..... 57	
<i>Pillau</i> . Forb. mod Ankring og Fiskeri.... 1706	
<i>Pillauer Rinne</i> . Tilsanding. Søm. fl..... 1705	
<i>Königsberger Seekanal</i> . Sejladsforskrift.... 1860	
Afm. for. 1259; Rettelse 1294; Duc d'Alber fj..... 1402	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindr. udl. Adv.</i> .....	58	<i>Greifswalder Boddén. Rudén W. Kabel udl.</i> 1665; Kabeltdr. udl. ....	1831
<i>Pillau W. t. S. Skibsfartshindr. udl.</i> .....	59	<i>Rügen E.-Kyst. Thiessow. Lodsst. midlt. oph. Signaltj. midlt. indst.</i> .....	1296
<i>Spærret Omr. Sejladsforskr. 60; Spærring af Omr. oph.</i> .....	941	<i>Kabelfolt. Forb. m. Ankr. og Fiskeri.</i> ...	69
<i>Kahlberg. Forb. Omr.</i> .....	61	<i>Sassnitz. Forb. m. Ankring og Fiskeri.</i> ..	1711
<i>Kahlberg. Forb. mod Ankring og Fiskeri.</i>	62	<i>Sassnitz Fyr E. t. N. Vragafm. for.</i> .....	724
	1195	<i>Darsser Ort W. Forb. m. Ankr. og Fiskeri.</i>	70
<i>Skydeøvelser</i> .....	63. 516. 664	<i>Stralsund W.-lige Sejlløb. Barhöft NE. Tilsanding 548; Dybde aft. 666; do. 1110; Tilsanding 1350; Sejlløb oprenset.</i> .....	1494
<i>Neufahrwasser Anduvn. Skydeøvelser.</i> ...	1380	<i>Prohner Wiek. Skydeomr. 1381; do. 1462; Grænser for.</i> .....	1666
<i>Gotenhafen. Sejladsforskrift</i> .....	64	<i>Søm. undertiden forsynet med Lanterner.</i>	1832
<i>Skydeøvelser</i> .....	1505	<i>Fyr ødel.</i> .....	975
<i>Gotenhafen. Forb. mod Ankring og Fiskeri</i> .....	1707	<i>Allenhagen. Fast Skydeomr. 401; Signalmast. Adv.</i> .....	1539
<i>Signal ved Passage af Hela</i> .....	694	<i>Warnemünde. Warnow. Dybde aft. 695; Uddybningsarbejder.</i> .....	768
<i>Putziger Wiek. Forb. Omr. og Ankerpl. Opl. om Ankerpl.</i> .....	65	<i>Warnemünde W. Diedrichshagen. Skydeøvelser 976; Skydetid for.</i> .....	1667
<i>Putziger Wiek. Skydeøvelser</i> .....	66	<i>Wismar Bugt. Tarnewitz Spærreomraade. Fltd. omb.</i> .....	1111
<i>Putzig SE. Fast Skydeomr.</i> .....	1295	<i>Lübeck Bugt. Forb. Omr.</i> .....	1506
<i>Putziger Wiek. Putziger Deepke. Tilsanding</i> .....	722	<i>Pelzerhaken Fyr SE. Forb. Omr. Opl. om Afm.</i> .....	71
<i>Heisternest Sejlløb. Tilsanding 723; Sejlløb atter oprenset.</i> .....	1461	<i>Stein Riff. Lossepl. afm. Adv.</i> .....	1862
<i>Grossendorf. Skydeomr. 1562; Rett.</i> .....	1602	<i>Hohwachter Bugt. Putlos Skydeomr. Signalmast genopat.</i> .....	380
<i>Rixhöft N. Midlt. Forb. mod Sejlads og Fiskeri.</i> .....	1708	<i>Putlos Skydeomr. for. 1351; do.</i> .....	1564
<i>Stilo NE. Vrag afm.</i> .....	861	<i>Kieler Bugt. Schönberg Bk. NNW. Opl. o. Flaade. Adv.</i> .....	73
<i>Leba W. Vrag 943; do. afm.</i> .....	1089	<i>Kieler Fjord. Stein NW. Lossepl. afm.</i> ....	432
<i>Leba NW. Skydeomr.</i> .....	1000	<i>Undervandshindringer. Adv.</i> .....	74
<i>Rügenwalde Indsejling. Tilsanding 457; Dybde atter norm.</i> .....	942	<i>Kieler Bugt. Kabelfolt. Forb. m. Ankr. og Fiskeri.</i> .....	72
<i>Kolberg E. Sp. Omr.</i> .....	431	<i>Kieler Fjord. Bülk NE. Forb. m. Ankr. og Fiskeri.</i> .....	75
<i>Nest. Skydeøvelser</i> .....	67	<i>Kiel Havn. Möltenort W. Søm. midlt. udl.</i>	433
<i>Funkenhagen—Jershöft. Forb. Omraade.</i> ...	1709	<i>Forb. m. Ankr. og Fiskeri.</i> .....	1712
<i>Kolberg NE. Sp. Omr.</i> .....	1603	<i>Afm. for.</i> .....	518
<i>Kolberg N. Skydeomr.</i> .....	1861	<i>Hollenau Red. Forb. m. Ankring.</i> .....	667
<i>Kolberg W. Skydeøvelser. Adv. 322. 400. 665. 767. 862. 974. 1109. 1236. 1349. 1432.</i>	1605	<i>Kiel Krigshavn omraade. Ændring i Bestemmelser</i> .....	1297
<i>Rügenwalde—Kolberg. Sp. Omr.</i> .....	1604	<i>Passage gennem Kielerkanalen</i> .....	76
<i>Pommerske Bugt. Dievenow NE. Opl. om Vragafm.</i> .....	1065	<i>Kielerkanalen. Forb. m. Ankr. og Fiskeri.</i>	1729
<i>Rügenwalde. Midlt. Skydeomr.</i> .....	910	<i>Eckernförde Fjord. Forb. Ankringsomr. Forb. Sejl. omr. 77; do.</i> .....	78
<i>Oder. Stettin. Forb. mod Ankring og Fiskeri</i>	1710	<i>Stien. Sommerafm. udl.</i> .....	1032
<i>Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskr.</i> .....	1563	<i>Schleimünde NE. t. E. Vrag 1190; Vrag fj.</i>	1196
<i>Swinemünde. Adv. t. Søfarende.</i> .....	68		
<i>Afm. fl. Opl. o. Dybde 582; Signalst. for Advarsels- og Spærresign. fl.</i> .....	1183		
<i>Pommerske Bugt. Greifswalder Oie. Vrag afm.</i> .....	1664		
<i>Stralsund E.-lige Sejlløb. Søm. for.</i> .....	863		

## II.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Sundet.</b>		<i>Ellekilde Hage NW. t. N. Vrag afm. 725; Opl. om Vrag Pl. 749; Vrag fj. 841; Afm. ind.</i> .....	925
<b>Danmark.</b>		<i>Lappegrund Fyrskib S. Rapp. Undervandshindr. forg. efters.</i> .....	842
<i>Sundet N.-lige Anduvn. Vagtskib</i> .....	79	<i>Helsingør Nordhavn. Fyr midlt. i Uorden.</i>	1001
<i>Gilleleje N. Søm. i Uord. 389; do. atter i Ord.</i>	402	<i>Helsingør Havn. Signalst. indt. videre nedl.</i>	926
<i>Gilleleje Havn Indsejl. Søm. bortdr. 536; do. genudl.</i> .....	549	<i>Havnearb. Kabel udl. 80; Havnearb. iværksat. Adv. 81; Havnearb. Adv.</i> ...	1463
<i>Gilleleje Havn. Dybde i Indsejl. midlt. aft. 550; Dybde atter norm.</i> .....	1237	<i>Nye Færgeløjer bygget. Opl. om Fyrbelysning 1090; Fyr t.</i> .....	1668
<i>Hornbæk Havn. Dybde midlt. aft. 551; do. atter norm.</i> .....	1249		



Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Humlebæk E.</i> Fortøjningsbøje udl. 787; do. ind. .... 1743	<i>Drogden Fyr W.</i> Opl. om Vrag. Afm. ind. 865; Opl. om Vrag. .... 1199
<i>Humlebæk E.</i> Søm. genudl. 788; do. for. 826; do. ind. .... 1744	<i>Drogden Fyr SW.</i> Vrag afm. 830; Opl. om Vrags Pl. 866; Vrag fj. 1019; Afm. inddr. 1198
<i>Humlebæk Havn.</i> Dybde aft. .... 82	<i>Drogden Fyr S. t. E.</i> Vrag 1499; do. afm. 1507; Opl. om Vrags Pl. 1640; Vrag fj. .... 1789
<i>Sletten Havn</i> Indsejl. Dybde midlt. aft. .... 83	<i>Drogden Fyr SW.</i> Vraglanterne midlt. sl. 790; do. 1084; do. atter t. 1112; Afm. for. 1639
<i>Rungsted E.</i> Søm. genudl. 789; do. for. 827; do. ind. .... 1745	<i>Drogden Fyr SW. t. S.</i> Vrag afm. 843; Opl. om Vrags Pl. 867; Vragbølsning midlt. sl. 1230
<i>Vedbæk Havn</i> Indsejl. Sejløb for. 84; Dybde atter normal. Midlt. Afm. ind. .... 769	<i>Drogden Fyr SW. t. S.</i> Vrag 1353; do. afm. 1404; Vrag fj. 1531; Vragafm. ind. .... 1553
<i>Vedbæk.</i> Kabler og Kabelbaaker fj. .... 1382	<i>Drogden Fyr S.</i> Vrag 1192; do. afm. .... 1260
<i>Taarbæk Havn E.</i> Kapsejladsmærke udl. .... 944	<i>Kalveboderne S.</i> Lys- og Fltd. omb. m. Vinterøsm. 290; Lys- og Fltd. genudl. .... 552
<i>Taarbæk Havn.</i> Dybde aft. .... 85	<i>Kalveboderne.</i> Opl. om Pulle. .... 1757
<i>Skovshoved Havn E.</i> Kapsejladsmærke udl. .... 945	<i>Køge Bugt. Avedøre.</i> Skydning. Adv. .... 91
<i>Hellerup Lyshaaedahavn.</i> Søm. genudl. 828; do. ind. f. Vinter. .... 1801	<i>København Havn S.</i> Fiskerihavn u. Bygn. .... 434
<i>Tuborg Havn</i> Indsejl. Søm. i Uord. 911; do. atter i Orden 1091; Søm. i Uord. 1315; do. atter i Orden. .... 1374	<i>Køge Bugt. Moseø SE.</i> Vrag afm. 1113; Opl. om Afm. af Vrag 1316; Vrag fj. 1487; Vragvager ind. .... 1500
<i>Middelgrund.</i> Grænser for Lossepl. for. .... 86	<i>Kendeligt Punkt fj.</i> .... 1834
<i>Middelgrund W.</i> Kloakledn. Midlt. Skakts opf. 912; Fyr t. .... 1325	<i>Stevns E.-Kyst. Bogeskov</i> Bølgebryderistandsat. Opl. o. Afm. .... 261
<i>København. Trekroner E.</i> Bøjer og Kabler udl. Forb. m. Ankr. .... 87	<i>Sejlsads m. v. i Sundets S.-lige Del</i> 92; do. .... 553
<i>Skudehavn.</i> Anlægsbro, Bedding og Due d'Alber opf. 688; Rettelse .... 738	
<i>Kalkbrænderihavn.</i>	
<i>Nyt Dækværk og Bolværk opf. Uddybning.</i> .... 829	
<i>Revshaleø W.</i> Opl. om Dybde .... 1018	
<i>Stubben</i> Bølgebryder. Baaker opf. .... 1610	
<i>Kronløb.</i> Dybde aft. .... 88	
<i>København Havn.</i> Forb. m. Ankr. og Fiskeri 89; do. .... 583	
<i>Lynetteleb</i> uddybes. Adv. 90; Uddybningsarb. afsl. Afm. atter i Orden 977; Opl. om Afm. Bostømmelser om Sejlads og Fiskeri. Løbetro under Opf. .... 1066	
<i>Yderhavn.</i> Fyr midlt. sl. .... 1787	
<i>Stormvarsels- og Kulingssign. indst. indtil videre</i> .... 1638	
<i>Bolværkskred</i> 423; do. udbedret. .... 651	
<i>Præm midlt. udl. i Løbet under Langebro.</i> 1238	
<i>Kalvebod Brygge.</i> Kulkraner under Rep. Adv. .... 890	
<i>Bøje midlt. udl.</i> .... 1403	
<i>Revshaleø E.</i> Søm. ind. .... 1814	
<i>Flakfort W. t. N.</i> Vrag afm. 864; Vrag fj. 1053; Afm. inddr. .... 1197	
<i>Flakfort Fyr</i> midlt. nedl. .... 469	
<i>Middelgrund Fort S. t. W.</i> Vrag afm. 891; Opl. om Vrags Pl. 913; Vrag fj. Afm. ind. .... 966	
<i>Hollænderdyb. Middelgrund Fort S. t. E.</i> Vrag rapp. 892; do. forg. efters. .... 927	
<i>Vrag nedspr. Afm. ind.</i> .... 323	
<i>Sundbyøster</i> Pælebro omdannet til Badebro. .... 1433	
<i>Kastrup.</i> Afm. midlt. i Uorden 1191; do. atter i Orden. .... 1229	
<i>Flakfort SW.</i> Vrag afm. 324; Vrag forsv. Vragvager ind. .... 696	
<i>Saltholm NE.</i> Opl. om Vrags Pl. 289; do. 361; Vrag nedspr. Vragafm. ind. .... 1352	
<i>Amager E.-Kyst. Sundby Sejlforenings Havn.</i> Afm. genudl. .... 978	
<i>Kastrup Skibsbro NE. t. E.</i> Vrag rapp. 1768; do. fj. .... 1788	
<i>Nordre-Rose NW.</i> Undervandshindr. rapp. .... 1756	
<i>Dragør Havn.</i> Taagesign. midlt. ude af Virksomhed .... 1833	
<i>Dragør S.</i> Areal inddæmmet. .... 631	
	<b>Sverige.</b>
	<i>Sundet N.-lige Indg. Skibsfartshindr. udl. Midlt. Afm. Adv.</i> .... 93
	<i>Sømærker udl. ved Sejlruiter. Sejlsadsforskr. 94; Sejlrote f. Vinter 325; Lystdr. omb. m. Stager f. Vinter 336; Sejlruiter afm. Sejlsadsbest. 499; Lystdr. v. Sejlrote genudl. 584; Afmærket Sejlrote Malmö—Kullen. Rett. t. E. f. S. Nr. 8/499 1943 994; Afm., ved Sejlrote midlt. omb. 1054; Ændr. i Afm. af Sejlrote 1114; do.</i> .... 1758
	<i>Sejlrote f. Vinteren</i> .... 325
	<i>Kullen Fyr.</i> Sign. for Vrag midlt. indst. .... 1340
	<i>Kullen Radiofyr. Klartvejrudsendelser oph. indtil videre</i> .... 868
	<i>Hälsingborg.</i> Opl. o. Ankr. og Fiskeri. .... 95
	<i>Kopparverket.</i> Baaker opf. .... 1464
	<i>Kopparverket.</i> Fyr midlt. sl. 1184; do. atter t. 1434
	<i>Råå W.</i> Vrag afm. 403; Vrag bortspr. Vragafm. ind. .... 1250
	<i>Malmöredd Fyrsk. midlt. omb. med Reservefyrsk. 1317; Fyrsk. genudl. Reservefyrsk. ind.</i> .... 1435
	<i>Malmö.</i> Lys- og Klt. midlt. omb. 914; do. genudl. .... 1020
	<i>Taagesign. midlt. ude af Virksomh. 1115; do. atter i Virksomhed</i> .... 1157
	<i>Trafiksignaler ved Malmö store Tærdok.</i> .... 668
	<i>Lystd. midlt. ind.</i> .... 763
	<i>Lystdr. midlt. ind. og omb. 1021; Lystd. genudl. 1067; Lystd. midlt. omb. med Stage 1068; Lystd. genudl. 1116; Lystd. midlt. omb. med Stage 1117; Lystd. genudl.</i> .... 1231
	<i>Opl. o. Uddybningsarb.</i> .... 96
	<i>Kabler. Forb. m. Ankring</i> .... 458
	<i>Flinterenden.</i> Fyrskib og Lystdr. udl. 97; Lystdr. omb. med Lys- og Fltdr. .... 1055
	<i>Vraglystd. ind. f. Vinter 337; do. genudl.</i> .... 791
	<i>Limhamn.</i> Areal under Opfyldelse. Søm. udl. .... 1022
	<i>Höllviken.</i> Lystdr. ind. f. Vinter 338; Lystdr. genudl. 362; do. .... 435

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Falsterbokanalen</i> . Fyr og midlt. Fyr t. 474; Nyt Fyr t. Midlt. Fyr sl. 869; Nye Fyr	1453	<i>Guldborg Sund</i> . <i>Lolland</i> . <i>Guldborg Bro</i> .	
<i>Falsterbokanalen</i> Anduvn. Duc d'Albe midlt. opf. ....	98	Dybde aft. ....	107
Baako opf. ....	1790	<i>Knudshoved</i> . Mølle fj. Vindmotorer opf. ...	671
<i>Falsterbokanalen</i> . Molehoved og Dagmærker facadebelyst. ....	1690	<i>Vigso N.</i> Vragafm. ind. ....	1405
Neutralitetsløbet. Søm. ind. ....	1640	<i>Knudshoved S. t. W.</i> Vrag 846; do. afm. 893; Opl. om Vrag 1406; Dybde over Vrag. ...	1509
<i>Skånør Fyr W.</i> Vrag afm. ....	1260	<i>Knudshoved Rev W.</i> Mærke upaalideligt. ...	1122
<b>Smaalandsfarvandet.</b>		<i>Lolland N.-Kyst</i> . <i>Taars Vig</i> . Skydeomr. opr. og afm. 476; do. ....	634
<b>Danmark.</b>		<i>Askø E. t. S.</i> Vrag 1318; do. fj. ....	1611
<i>Bogestrom Lys- og Fltd.</i> genudl. ....	554	<i>Femø N.</i> Vrag afm. 792; Opl. om Vrag. ...	1033
<i>Bogestrom</i> . Søm. forsv. 575; do. gonudl. ...	606	<i>Sjælland S.-Kyst</i> . <i>Bisserup Hage</i> . Opl. om Sten. ....	1290
<i>Bogestrom</i> gravede Rende. Mindre Sand- forskydn. Søm. fl. ....	99	<i>Lolland N.-Kyst</i> . <i>Kragenæs Havn</i> Indsejl. Dybde midlt. aft. 109; Dybde atter norm.	947
<i>Bogestrom E.-lige</i> Iudløb. Dybde aft. ....	632	<i>Urne</i> Fiskerihavn. Dybde midlt. aft. ...	108
<i>Bogestrom</i> gravede Rende. Undervands- hindr. rupp. 459; do. forg. eftersøgt. ...	585	<i>Vejrø SW.</i> Vrag nedapr. Vragafm. ind. ....	1025
<i>Sandvig</i> Fiskerihavn. Ledefyr opr. 1501; Rottelse. ....	1508	<i>Vejrø Lys- og Fltd.</i> genudl. 607; do. omb. med Vintersøm. ....	1863
<i>Bogestrom</i> . <i>Nyord Havn</i> . Duc d'Albe væltet. Vragvager udl. 567; Duc d'Albe fj. Vrag- vager ind. ....	1118	<i>Raago Flak NW.</i> Vrag afm. 1731; do. fj. ....	1815
<i>Kalvehave NE.</i> <i>Sondre-Knigge</i> . Opl. om Dybde. ....	1713	<i>Helleholm Fyr ESE.</i> Vrag nedapr. Vrag- vager ind. ....	1716
Undervandshindr. rupp. ....	669	<i>Omo Sund</i> . Fyrbelysn. midlt. for. Sejlansvisn.	460
<i>Ulsund</i> . Mærke udgaar. ....	1714	<i>Agersø Havn</i> . Dybde aft. ....	110
<i>Kalvehave—Koster</i> Færgefart nedl. Opl. om Fyrbelysn. ....	1119	<i>Tusehage</i> . Søm. i Uorden 418, do. atter i Ord.	477
<i>Kalvehave—Koster</i> . Kabel fl. ....	1565	<i>Skælskør</i> Indsejl. Ledefyr væltet 707; do. genopf. ....	831
Midlt. Bestem. ang. Sojl. under den under Bygn. vær. Vejbro over <i>Ulsund</i> mellem <i>Kalvehave</i> og <i>Koster</i> . ....	100	<i>Skælskør</i> Indsejl. Forb. mod Sejlads med stor Fart. ....	1319
<i>Ulsund</i> . Bro under Bygn. Adv. 101; Best. vedr. Gennemsejl. af <i>Ulsundbroen</i> for. Midlt. Afm. ind. 844; Midlt. Afm. ind. ...	967	Afm. for. 608; do. ....	708
<i>Ulsundbroen W.</i> Søm. for. 845; do. ....	946	<i>Skælskør</i> . Kendeligt Punkt. ....	770
<i>Grønsund</i> . Gravet Rende over <i>Tolkebarren</i> . Opl. o. Dybde. .... 102. 363. 510. 633.	750	<i>Egholm Flak NE.</i> Søm. i Uord. 405; do. atter i Orden. ....	478
1102. 1200. 1383. 1488. 1606.	1715	<b>Store-Bælt.</b>	
Søm. i Uord. 404; do. atter i Orden. ....	436	<b>Danmark.</b>	
<i>Tolkedyb</i> . <i>Flæskegrund W.</i> Søm. midlt. i Uorden 1261; do. atter i Orden. ....	1298	<i>Kalundborg Fjord</i> . Vraglystd. omb. m. Spir- td. med Lys 406; Vratlystd. genudl. ....	609
<i>Borgsted Fyr</i> for. 103; do. ....	568	<i>Gisseløre</i> . Søm. midlt. forsv. 1760; do. genudl. ....	1791
<i>Bogo Havn</i> . Færgelje u. Bygn. 104; Bygn. af Færgelje udf. Rende til Havnen uddybet. Færgefart etabl. ....	1120	Afm. for. ....	1201
<i>Stubbekøbing Fyr</i> . Lysevne forøges 105; do. forøget 586; Opl. o. Lysgrænser. ....	670	<i>Hindsholm NE.</i> Skydeøvelser. ....	1085
<i>Stubbekøbing Havn</i> . Færgelje u. Bygn. 106; Bygn. af Færgelje udf. Færgefart etabl. ....	1121	<i>Mullerup Havn</i> . Dybde aft. ....	832
<i>Bogo S.</i> Afm. for. 1326; do. ....	1354	<i>Kerteminde Bugt</i> . <i>Risinge Hoved W.</i> Skyde- øvelser. Adv. 479; Skydeplads afm. ....	1158
<i>Masnedø ESE.</i> Vrag rupp. 262; do. fj. ....	475	<i>Knudshoved N.</i> Skydeplads afm. ....	1159
<i>Masnedø Kalv W.</i> Vrag. ....	1069	<i>Sprogø Fyr</i> elektrificeret. ....	480
<i>Masnedø</i> . Brosign. m. Kugler midlt. indst. 587; do. atter i Virksomh. ....	1023	<i>Halskov Rev S.</i> Skibsfartshindr. afm. ....	1002
<i>Masnedøværkets Havn</i> . Havnearb. ....	1024	<i>Korsør</i> . Havnefyr ødel. ....	111
<i>Masnedø</i> . Kendeligt Punkt. ....	520	<i>Korsør Yderhavn</i> . Dybde aft. 112; do. ....	948
<i>Bredegrund SSE.</i> Vrag afm. 1730; Afm. for. 1759; Vrag bortfj., Opl. om Afm. 1853; Vrag fj. ....	1877	<i>Nyborg Fjord</i> Anduvn. <i>Slipshavn</i> . Spidstr. og Kabler udl. Forb. m. Ankring og Fiskeri. ....	113
<i>Masnedø</i> WNW. Nye Søm. udl. 500; Opl. om Søm.s Pl. ....	569	<i>Nyborg Fjord</i> . Søm. midlt. i Uord. ....	407
<i>Guldborg Sund</i> . <i>Guldborgbroen</i> . Duc d'Albor knækket af Isen. ....	378	<i>Slipshavn W. t. S.</i> Skibsfartshindr. afm. 915; do. fj. Afm. ind. ....	1355
		<i>Nyborg</i> Indsejl. Dybde midlt. aft. ....	501
		<i>Nyborg Havn</i> . Forbud mod Ankring. ....	1588
		<i>Nyborg Telegraf</i> . Kendeligt Punkt udg. af Kortot. ....	1327
		<i>Vresen E.</i> Vrag forg. eftersøgt. ....	1092
		<i>Vengeancegrund N.</i> Vrag 1407; do. fj. ....	1717
		<i>Vengeancegrund N.</i> Opl. o. Sømærkes Pl. 114; Søm. atter paa Pl. ....	949
		<i>Vengeancegrund Lys- og Fltd.</i> genudl. 610; do. omb. m. Vintersøm. ....	1835

	Løbe-Nr.
<i>Agersø Flak W. Søm. midlt. forsv. 968, do. genudl. 1003; do. midlt. forsv. 1489; do. genudl. ....</i>	1769
<i>Vresen SSE., Bøje udl. 379; do. ind. ....</i>	408
<i>Smørstakke Løb W. Nyt Sømærke udl. ....</i>	570
<i>Smørstakke Løb E. Søm. fl. ....</i>	635
<i>Langeland W. Lystdr. genudl. 611; do. omb. m. Vintersøm. ....</i>	1836
<i>Lundeborg Havn Indsejl. Dybde. ....</i>	115
<i>Langeland W. Elsehoved S. t. E. Vrag 672; do. afm. ....</i>	607
<i>Farvandet mellem Langeland og Fyn. Turo E. Skydeomr. ....</i>	950
<i>Turo Rev. Søm. midlt. i Uord. 409; do. annulleret. ....</i>	437
<i>Omo Havn Indløb. Dybde midlt. aft. ....</i>	116
<i>Hov Fyr E. t. S. (ESE.). Vrag 1328; do. afm. 1384; Opl. om Vrag Pl. ....</i>	1408
<i>Hov Fyr ESE. Vrag afm. 726; Opl. om Vrag Pl. ....</i>	751
<i>Omo SSW. Dybde over Vrag. Vragafm. ind. ....</i>	1123
<i>Tranekær NE. Vrag rapp. 537, do. afm. 555; Opl. o. Dybde over Vrag 588; Vrag nedspr. Vragvager ind. ....</i>	1660
<i>Tranekær ENE. Vraglystd. omb. m. Spirted. med Lys 339; Opl. om Vrag Afm. ....</i>	804
<i>Tranekær E. Skibsfartshindr. rapp. 263; do. forg. eftors. ....</i>	364
<i>Onsevig NW. t. W. Vrag 916; do. afm. 1004; Opl. om Vrag Plads 1034; Vrag fl. ....</i>	1691
<i>Onsevig WNW. Vrag afm. ....</i>	1320
<i>Tranekær Fyr ESE. Vraglystd. udl. ....</i>	521
<i>Langelandsbælt. Spodsbjærg E. t. N. 1/2 N. Vrag 470; Spodsbjærg E. t. S. Vrag afm. 481; Opl. om Pl. 522; Vraglystd. midlt. sl. 951; do. atter i Orden 1005; do. midlt. sl. 1395; do. atter i Orden. ....</i>	1409
<i>Nakskov Fjord. Taars Fyr W. Vrag 1174; Vrag afm. 1300; Opl. o. Vrag Pl. 1356; Vrag fj. Vragvager ind. ....</i>	1619
<i>Søm. midlt. ikke p. Pl. 538; do. atter p. Pl. 6,3 m Renden. Opl. om Afm. 833; Afm. for. ....</i>	1035
<i>Keldsnor E. Vrag fj. Afm. ind. ....</i>	326

**Farvandet Syd for Fyn.**

**Danmark.**

<i>Rudkobing Løb. Sio SE. Bøjer midlt. udl. Adv. 1070; do. ind. ....</i>	1718
<i>Sio N. Bagfyr. Opl. om Fyrs Pl. ....</i>	1262
<i>Turo SE. Vrag afm. 589; Opl. om Vrag Pl. 636; Vragbelysn. i Uorden 1036; do. atter i Orden 1093; Vrag fj. 1124; Vragvager ind. ....</i>	1283
<i>Skaarupøre Sund. Højspændingskabel udl. ....</i>	365
<i>Lunkebugt. Slotshage. Vrag afm. 1532; Afm. for. 1670; Vrag fj. Afm. ind. ....</i>	1770
<i>Svendborg Sund. Maarodde W. Opl. o. Gr. 438; do. ....</i>	556
<i>Gamle Hestehauge Anlægsbro odelagt. ....</i>	1802
<i>Kristiansminde Fyrlinie. Fyrpæle ommalet Vindeby W. Bøjer udl. midlt. Adv. 502; Bøjer ind. ....</i>	1071
<i>Lehnskov Pynt—Skaro. Telefonkab. udl. Kabelbaaker opf. ....</i>	1620
<i>Taastrup—Skaro. Kabel opt. Kabelbaaker fj. ....</i>	1621

	Løbe-Nr.
<i>Klording. Opl. o. Dybde ... 117. 340. 410. 523. 698. 834. 1126. 1239. 1490. 1671</i>	117. 340. 410. 523. 698. 834. 1126. 1239. 1490. 1671
<i>Æroskobing Havn. Opl. o. Dybde. ....</i>	118
<i>Skjoldnæs N. t. E. Vrag fj. ....</i>	1037
<i>Svelmo S. Undervondshindr. 590; do. forg. oftersøgt. ....</i>	690
<i>Faaborg SE. Hanse Bugt. Skydeøvelser. Adv. 673; Skydeomr. ....</i>	952
<i>Faaborg Anduvn. Spidstd. udl. ....</i>	119
<i>Faaborg Indsejl. Rett. til Danske Lods III</i>	1329
<i>Kendelige Punkter fj. ....</i>	1803
<i>Dyreborg—Bjorno. Kabel opt. Kabelbaaker fj. ....</i>	1622
<i>Langelang Flak. Lystd. bortdr. 419; do. genudl. ....</i>	439
<i>Søm. ind. f. Eftorsyn 1026; do. genudl. ....</i>	1175
<i>Ljø—Avernako. Knastegrund. Søm. forsv. 120; do. genudl. ....</i>	264

**Lille-Bælt.**

<i>Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Flensborg. Skydeøvelser. ....</i>	1094
---	------

**Danmark.**

<i>Bjørnsknude S. Vraglystd. ind. f. Vinter. Opl. o. Dybde over Vrag 265; Vrag nedspr. Vraglystd. ind. ....</i>	327
<i>Vejle Fjord. Albueknæ. Bro og Duc d'Alber midlt. opf. 121; do. fj. ....</i>	1301
<i>Tralle Næs. Fyr midlt. fj. ....</i>	482
<i>Bogense Havn Indsejl. Dybde midlt. aft. ...</i>	612
<i>Bogense Havn. Fyr midlt. fl. Adv. 122; Dybde midlt. aft. Fyr midlt. fl. Adv. 1185; Bogense Fyr atter anbragt paa Pl. 1541; Opl. o. Dybde. ....</i>	1542
<i>Lille-Bælt N.-lige Indgang. Lystdr. ind. ...</i>	700
<i>Strib NE. Vrag afm. 291; Vrag fj., Afm. ind. ....</i>	764
<i>Strib Havn. Sunket Vrag. Adv. 979; Vrag afm. ....</i>	1816
<i>Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afm. Adv. ....</i>	1533
<i>Hejlsminde Havn. Tilsanding. ....</i>	123
<i>Brandso NW. Vrag 917; do. afm. ....</i>	1127
<i>Brandso SE. Vrag afm. ....</i>	1128
<i>Assens N. Skydeomr. afm. ....</i>	1263
<i>Aaro S. Vrag fj. 591; Vragvager ind. ....</i>	674
<i>Sandvig. Halk Skydeterræn. Sign. f. Skarpskydn. Adv. 124; Skydeøvelser. Adv. ...</i>	675
<i>Aabenraa Fjord. Forb. Omr. ....</i>	1837
<i>Helnæs W. Vrag 341; do. afm. 539; do. fj. 637; Vragvager ind. ....</i>	676
<i>Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Adv. ....</i>	125
<i>Als E.-Kyst. Traneodde Fyr ommalet. ....</i>	1672
<i>Mommark Færgehavn. Tilsanding. Adv. 126; do. ....</i>	963
<i>Mommark Færgehavn midlt. sp. for Trafik 1027; do. atter aaben. ....</i>	1148
<i>Flensborg Fjord. Als. Mølle fj. ....</i>	677
<i>Middelgrund S. Lystd. genudl. 593; do. omb. m. Vintersøm. ....</i>	1864
<i>Østerhage. Lystd. omb. m. Vintersøm. 266; do. genudl. 592; do. omb. m. Vintersøm. ...</i>	1878

**Tyskland.**

<i>Flensborg Fjord. Flensborg. Skydeøvelser. Adv 450; do. ....</i>	1094
--	------

## III.

## Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Kattegat.</b>			
<i>Kattegat. Skagerrak. Adv. f. Fiskero</i> . . . . .	127	<i>Spodsbjerg NW. Vrag afm. 640; Vrag ned-spr. Vragvager ind.</i> . . . . .	1467
<b>Danmark.</b>			
<i>Gilleleje Havn N. t. E. Opl. om Vrag 1761; Vrag fj.</i> . . . . .	1817	<i>Griben N. Vrag splittet. Afm. inddr.</i> . . . . .	1204
<i>Gilleleje Flak N. Fyrsk. NNW. Vragafm. ind. Dybde over Vrag</i> . . . . .	1589	<i>Sjællands Rev Fyr E. t. N. Vrag rapp. 1762; do. forg. efters.</i> . . . . .	1793
<i>Gilleleje Flak N. Fyrskib NNW. Opl. o. Vrag</i> . . . . .	411	<i>Sjællands Rev Fyr. Opl. om Udseende</i> . . . . .	895
<i>Gilleleje NNW. Vrag afm. 1149; do.</i> . . . . .	1202	<i>Hasenøre—Sjællands Rev. Netsp. udl. Sejl-anv. Adv.</i> . . . . .	133
<i>Nakkehoved Fyr NNW. Vrag afm. 870; Opl. om Vrag Plads 918; Opl. om Dybde over Vrag 969; Vrag fj. 1028; Afm. ind.</i> . . . . .	1056	<i>Sejersø NW. Lys- og Fltd. genudl. 613; do. omb. med Vintersøm.</i> . . . . .	1818
<i>Nakkehoved Fyr NW. Vrag</i> . . . . .	1057	<i>Samsø E.-Kyst. Ballen Havn Indsejl. Opl. o. Dybde 134; Dybde atter norm. Lods.</i> . . . . .	954
<i>Raageleje NNW. Opl. om Pulle. Midlt. Afm. udl.</i> . . . . .	1641	<i>Ballen Havn. Fyr midlt. sl.</i> . . . . .	1607
<i>Raageleje NW. Vrag rapp. 1642; do. afm. 1692; Opl. om Vrag Pl.</i> . . . . .	1865	<i>Lushage Lystd. E. t. N. Undervandshindr. 1205; do. forg. efters.</i> . . . . .	1302
<i>Gilleleje Flak N. Fyrskib W. t. S. Vrag rapp. 292; Opl. o. Pl. 380; Vrag afm. 461; Vrag fj. 928; Afm. ind.</i> . . . . .	1006	<i>Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Adv.</i> . . . . .	1264
<i>Gilleleje WNW. Skibsfartshindr. rapp. 503; do. forg. efters.</i> . . . . .	524	<i>Rasnæs Puller Fyr. Taagesign. og Radiofyr midlt. i Uorden.</i> . . . . .	1454
<i>Melby N. Skydeøvelser</i> . . . . .	1465	<i>Falske Bolsaks Lys- og Kltid. genudl. 614; do. omb. m. Vintersøm.</i> . . . . .	1839
<i>Hesselo E. t. S. Vrag rapp. 293; do. fj.</i> . . . . .	557	<i>Odense Fjord N. Vrag fj. Vragafm. ind.</i> . . . . .	1265
<i>Hesselo SE.-Rov. Søm. forsv. 1792; do. gen-udl.</i> . . . . .	1804	<i>Odense Fjord. Adv. under Isforhold</i> . . . . .	1819
<i>Isefjord Anduvn. Grønne Revle N. Lys- og Fltd. genudl. 594; do. omb. med Vinter-søm.</i> . . . . .	1838	<i>Bregner Fiskerihavn. Dybde midlt. aft.</i> . . . . .	955
<i>Bestem. ang. Brugsfartøjers Sejlads fra Ise-fjorden ud i Kattegat</i> . . . . .	128	<i>Odense Kanal. Oprensningsarb. paabeg. 135; do. afsluttet</i> . . . . .	558
<i>Isefjord. Hundested Havn. Opl. o. Dybde.</i> . . . . .	129	<i>Lumbystrand udtørret. Vindmotorer nedr. Pumpest. opf. Baaker fl. Duc d'Alber opf. Opl. om Dybde i Hasselø Lob 1266; Hasselø Forbaaker fl.</i> . . . . .	1623
<i>Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udl.</i> . . . . .	130	<i>Odense Kanal. Odense Havn. Elektrisk Højspændingsluftledn. etabl.</i> . . . . .	294
<i>Gravede Rende over Lynæs Sand. Opl. o. Dybde 131. 412. 525. 678. 793. 980. 1203. 1357. 1466. 1590.</i> . . . . .	1095	<i>Horsens Fjord Anduvn. Søm. midlt. i Uorden 641; do. atter i Orden</i> . . . . .	701
<i>Lynæs. Skydeøvelser. Adv. 1072; do.</i> . . . . .	1096	<i>Horsens Fjord. Hjarnø Bro. Brohoved og Dækmole opf.</i> . . . . .	1386
<i>Lynæs Havn Indsejl. Søm. udl.</i> . . . . .	1358	<i>Hjarnø Fyr indtil videre sl.</i> . . . . .	1747
<i>Roskilde Fjord. Søm. fl.</i> . . . . .	1385	<i>Lystdr. og Kltid. ind. f. Vinter. 367; Lystdr. omb. m. Tdr. f. Vinter. 420; Lystdr. og Kltid. genudl.</i> . . . . .	835
<i>Kulhus Rende. Undervandshindr. rapp. 540; do. forg. eftersøgt.</i> . . . . .	638	<i>Sælgrund. Søm. i Uord. 871; do. atter i Orden</i> . . . . .	1099
<i>Frederiksværk Staalvalseværks Havn Anduvn. Afm. midlt. ikke p. Pl. og i Orden</i> . . . . .	413	<i>Sælgrund N. Lystd. fl.</i> . . . . .	1341
<i>Jorden S. Søm. bortdr. 1321; do. genudl.</i> . . . . .	1375	<i>Vesborg SE. Vraglystd. ind. f. Vinter 295; Vrag nedspr. Vraglystd. ind. 328; Vrag-vager ind.</i> . . . . .	1388
<i>Roskilde Havn Indsejl. Varpetd. ind.</i> . . . . .	1240	<i>Vesborg SE. Undervandshindr. rapp. 1342; do. forg. eftersøgt</i> . . . . .	1387
<i>Jægerspris. Skydeøvelser. Adv. 526. 1007. 1097.</i> . . . . .	1160	<i>Vesborg Fyr SE. Vrag afm. Opl. om Pl.</i> . . . . .	1624
<i>Bramsnæs Vig. Ejby Fiskerihavn. Opl. o. Dybde</i> . . . . .	981	<i>Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas Anduvn. Søm. bortdr. 136; Søm. genudl.</i> . . . . .	982
<i>Bramsnæsvig. Skydn. m. Torpedoer. Adv.</i> . . . . .	771	<i>Kolby Kaas NW. Vrag fj. 1008; Vragafm. ind.</i> . . . . .	1129
<i>Holbæk Havn. Dybde midlt. aft. 132; Dybde i Indsejlingsfyrlinje normal. Opl. om Dybde i Trafikhavn</i> . . . . .	919	<i>Samsø W.-Kyst. Tanderup Mølle nedr.</i> . . . . .	541
<i>Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Adv. 267; 366. 483.</i> . . . . .	639	<i>Sælvig Bro. Dybde aft.</i> . . . . .	137
<i>Inderbredning. Holbæk Fjord. Skydeøvel-ser. Adv.</i> . . . . .	1098	<i>Maarup Havn. Tilsanding. Opl. o. Dybde</i> . . . . .	138
<i>Rørvig S. Mærke ubrugeligt</i> . . . . .	1330	<i>Aarhus Bugt. Heshjærg Grund. Søm. bort-drevet 727; do. genudl.</i> . . . . .	752
		<i>Aarhus Havn. Taagesign. midlt. i Uorden 836; do. atter i Orden 929; do. midlt. i Uorden 1130; do. atter i Orden</i> . . . . .	1186
		<i>Østre-Møle Taagesign. midlt. i Uord. 381; do. atter i Orden</i> . . . . .	421

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Aarhus Radiofyr. Radiofrekvens for. 241;</i>		<i>Hals Barre Fyr SE. Vraglystd. i Uorden...</i>	1879
<i>Radiofyr midlt. ude af Virksomhed...</i>	1719	<i>Hals Barre Fyr SE. Vraglystd. omb. med</i>	
<i>Ledefyr midlt. i Uorden.....</i>	1625	<i>Spirtd. med Lys 271; Vraglystd. genudl...</i>	574
<i>Forb. mod Ankring og Fiskeri.....</i>	1720	<i>Østre-Flak SE. t. S. Vragvager fl. 1030;</i>	
<i>Taagesign. midlt. i Uord. 1566; do. atter i</i>		<i>Vrag fj. 1161; Vragvager ind.....</i>	1271
<i>Orden.....</i>	1608	<i>Asaa Havn Indsejl. Dybde aft.....</i>	143
<i>Bassin III. Kran væltet og afm.....</i>	1612	<i>Læsø Rende. Søndre-Rønner Flak SW. Opl.</i>	
<i>Aarhus Havn N. Opl. o. Havnearbejder 139;</i>		<i>o. Vrag.....</i>	1868
<i>Havnearb. Sejladsforskr.....</i>	1455	<i>Læsø W. Vrag.....</i>	1468
<i>Aarhus N. Ryes Flak W. Vrag 739; Opl. om</i>		<i>Sæby SE. Opl. o. Vrag Pl. og Afm.....</i>	329
<i>Pl. 794; Vrag fj.....</i>	806	<i>Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedspr.</i>	
<i>Stetterhage WNW. Vrag rapp. 390; Opl. om</i>		<i>Opl. om Dybde.....</i>	1502
<i>Vrag 484; Vrag fj.....</i>	740	<i>Frederikshavn. Fyr midlt. for.....</i>	242
<i>Stetterhage. Lys- og Fltd. forsv. 441; do.</i>		<i>Forb. mod Ankring og Fiskeri.....</i>	1721
<i>genudl.....</i>	471	<i>Taagesign. midlt. i Uorden 1303; do. atter</i>	
<i>Æbeltoft Vig. Draget SE. Vrag fj. Afm. ind.</i>	837	<i>i Orden.....</i>	1411
<i>Vejrø Flak N. Vrag afm.....</i>	1284	<i>Frederikshavn Havn. Dybde midlt. aft....</i>	296
<i>Martheflak. Søm. midlt. ind. 240; do. udgaar</i>	250	<i>Frederikshavn E. Brunerev. Sten rapp....</i>	1805
<i>Lystd. midlt. sl.....</i>	1073	<i>Hirsholm Fyr N. t. W. Skibsfartshindr. rapp.</i>	1844
<i>Moselgrund Lys- og Fltd. genudl. 642; do.</i>		<i>Aalbæk. Redningsst. nedl.....</i>	1074
<i>omb. med Vintersøm.....</i>	1840	<i>Skagen Havn SE. ½ E. Vragafm. for. 1162;</i>	
<i>Hjælm E. Vrag rapp. 1267; do. fj.....</i>	1343	<i>Opl. om Vrag.....</i>	1208
<i>Hjælm Fyr E. t. N. Vrag.....</i>	1193	<i>Skagen SE. Vrag afm. 702; Opl. o. Vrag Pl.</i>	741
<i>Grenaa S. Holme Mølle nedr.....</i>	1268	<i>Skagens Havn. Fyr midlt. for.....</i>	243
<i>Grenaa Havn Indsejl. Dybde midlt. aft....</i>	140	<i>Læsø S. Silderøn. Søm. genudl.....</i>	797
<i>Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlt. for.</i>	838	<i>Læsø. Østerby Havn. Dybde aft.....</i>	144
<i>Fornæs Fyr N. Vragafm. ind. Opl. o. Dybde</i>			
<i>over Vrag.....</i>	504		
<i>Gerrild Fyr E. Vrag rapp. 1794; do. afm...</i>	1866		
<i>Gerrild Fyr NE. t. N. Vrag 795; do. afm.</i>			
<i>872; Opl. om Vrag Pl.....</i>	1009		
<i>Gerrild Fyr N. ½ N. Vrag midlt. afm. 1820;</i>			
<i>Vrag fj.....</i>	1841		
<i>Gerrild Fyr NNE. Vrag rapp. 1643; do.</i>			
<i>midlt. afm. 1821; Vrag forg. eftersøgt...</i>	1867		
<i>Gerrild Fyr NNW. Skibsfartshindr. rapp...</i>	1763		
<i>Gerrild Fyr NNW. Vrag rapp. 462; do. afm.</i>			
<i>506; Vrag fj. 930; Vragafm. ind.....</i>	983		
<i>Gerrild Fyr N. t. W. Vrag rapp. 382; Gerrild</i>			
<i>Fyr NNW. Vrag afm. 505; Vrag fj. 1241;</i>			
<i>Vragvager ind.....</i>	1436		
<i>Gerrild Fyr N. t. E. Vraglystd. omb. med</i>			
<i>Spirtd. med Lys 268; Vraglystd. genudl.</i>	643		
<i>Gerrild Fyr N. t. E. Vraglystd. omb. med</i>			
<i>Spirtd. med Lys 269; Vraglystd. genudl.</i>			
<i>644; Vrag fj. Vragafm. ind.....</i>	970		
<i>Randers Fjord Anduvn. Søm. midlt. fl....</i>	1644		
<i>Mariager Fjord Anduvn. Vrag 796; do. afm.</i>			
<i>839; Opl. o. Vrag.....</i>	1410		
<i>Mariager Fjord. Afm. atter i Orden.....</i>	485		
<i>Anholt Havn S. t. W. Undervandshindr.</i>			
<i>rapp. 1567; do. forg. efters.....</i>	1842		
<i>Anholt Havn S. t. W. Vrag rapp. 383; do.</i>			
<i>forg. efters.....</i>	595		
<i>Anholt SW. Lys- og Fltd. genudl. 572; do.</i>			
<i>omb. med Vintersøm.....</i>	1843		
<i>Anholt Havn WSW. Vrag 1103; do. afm.</i>			
<i>1150; Opl. o. Vrag 1206; Vrag fj. 1269;</i>			
<i>Vragafm. ind.....</i>	1437		
<i>Anholt Havn. Dybde i Indsejl. midlt. aft.</i>			
<i>679; Dybde atter norm.....</i>	1359		
<i>Anholt Knob. Reservefyrskepib genudlagt...</i>	141		
<i>Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde</i>			
<i>i Havnen aft.....</i>	142		
<i>Anholt NW. Vraglystd. midlt. sl. 1029; do.</i>			
<i>atter i Orden.....</i>	1038		
<i>Anholt Havn NW. t. W. Vrag 689; do. afm.</i>			
<i>728; Vrag fj. 1207; Vragafm. ind.....</i>	1270		
<i>Hals Barre Fyr SE. Vraglystd. omb. med</i>			
<i>Spirtd. med Lys 270; Vraglystd. genudl...</i>	573		

## Sverige.

<i>Kattegat og Skagerrak. Minesp. udl. Adv.</i>	
<i>145; Sejlads gennem minesp. Omr.....</i>	1010
<i>Neutralitetsløbet. Afm. for.....</i>	729
<i>Torekov. Varselfyr for Telefonkabel t. 1674;</i>	
<i>Rett.....</i>	1764
<i>Båstad Havn. Båstad øvre Fyr sl. indtil videre</i>	1438
<i>Halmstad Indsejl. Uddybningsarb. Lystd.</i>	
<i>ind. i kortere Perioder 703; Lystd. genudl.</i>	1732
<i>Fyrbelysn. og Afm. for.....</i>	1845
<i>Halmstad. Opl. o. Redningsstation.....</i>	1591
<i>Falkenberg Indsejl. Opl. o. Dybde.....</i>	146
<i>Varberg—Tylön. Varberg SSE. Skydeøvel-</i>	
<i>ser. Adv.....</i>	527
<i>Varberg NW. Skydeøvelser. Adv. 1592; do.</i>	1765
<i>Hallands Svartskär—Yttre Tisllarna. Skyde-</i>	
<i>øvelser. Adv. ....368. 486. 680</i>	
<i>920. 956. 1131. 1272. 1766</i>	
<i>Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.....</i>	147
<i>Styrsö—Vargö—Känsö. Højspændingakab-</i>	
<i>ler udl. Forb. mod Ankring.....</i>	559
<i>Göteborg Skærgaard. Styrsö NE. Søm. udl...</i>	1733
<i>Göteborg Indsejl. Böllö Fyr. Taagesign. atter</i>	
<i>i Virksomh.....</i>	244
<i>Göteborg Skærgaard. Hakefjord. Vrag afm...</i>	1322
<i>Göteborg Havn. Forb. m. Ankring og Fiskeri</i>	148
<i>Göteborg Havn. Fyr midlt. sl. 1693; do. nedl.</i>	1767
<i>Göteborg—Torlanda. Nyt Luftfyr t.....</i>	1344
<i>Neutralitetsløbet Vinga—Paternoster. Vrag-</i>	
<i>lystd. udl.....</i>	957
<i>Neutralitetsløbet Vinga—Paternoster og Ind-</i>	
<i>sejl. til Marstrand. Farv. afm. Adv.....</i>	1132
<i>Stora Sillesund—Sälö Fjord. Opl. o. Dybde</i>	730
<i>Instö ränna. Fartbestem.....</i>	272

## Limfjorden.

## Danmark.

<i>Aalborg. Fyrrpæle og Fyrhuse ommalet....</i>	742
<i>Aalborg W. Kabler afm.....</i>	1273
<i>Aalborg SW. Hasseris Mølle nedr.....</i>	1274

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Nibe</i> Indsejl. Tilsanding. Afm. ind. .... 149	<i>Hirtshals</i> Havn. Dybde i Indl. aft. 163; Opl. o. Dybde i Indl. .... 1134
Midlt. Bestem. ang. Sejlads gennem Vejbroen over <i>Aggersund</i> ..... 150	Taaesign. midlt. u. af Virksomh. Afm. midlt. i Uorden 487; Søm. bortdr. 560; Afm. ved Indsejl. atter i Orden. Taage-sign. atter i Virksomhed 1058; Taage-sign. indtil videre u. af Virksomhed ... 1847
<i>Aggersundbroen</i> . Opl. om Broens Aabning for Passage 1503; Broens Aabning atter normal. .... 1543	<i>Norre Tornby</i> Redningsst. nedl. .... 1544
Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved <i>Aggersundbroen</i> ..... 731	<i>Jylland</i> NW.-Kyst. <i>Kjettrup. Blokhus</i> . Baaker nedr. .... 275
<i>Aggersundbroen</i> W. Duc d'Alber fjernet af Isen ..... 873	
Dybde i W.-Side af Svajebassin aft. 753; Afm. for. midlt. 1275; do. 1360; Opl. om Søm. s Pl. .... 1846	
<i>Logstor</i> Kanalhavn. Dybde aft. .... 1163	
<i>Logstor Grunde</i> . Gravede Rende. Tilsanding 151; Opl. o. Dybde ..... 414	
Lystd. og Kltd. ind. f. Vinter ..... 245	
<i>Logstor</i> Lystd. omb. m. Vintersøm. .... 1822	
<i>Skive Fjord</i> . <i>Skive</i> Havn Indsejl. Opl. o. Afm. 1075	
<i>Skive</i> Havn. Dybde aft. .... 163	
<i>Mors</i> . Ørødde Bro. Tilsanding. .... 154	
<i>Glyngøre</i> Fiskerihavn Indsejl. Tilsanding 1086; Opl. o. Dybde ..... 1554	
Forbud mod Sejlads i <i>Tisted Bredning</i> ved <i>Tisted</i> Havn 155; do. .... 330	
Forbud mod Sejlads i <i>Tisted Bredning</i> ud for <i>Hanklit</i> ..... 156	
<i>Vilsundbroen</i> holdes midlt. lukket for Reparation ..... 1305	
<i>Vilsund</i> Anlægsbro. Dybde aft. .... 157	
<i>Veno</i> Fiskerihavn. Opl. o. Dybde og Udybning ..... 152	
Havnearb. afsl. Opl. o. Dybdeforhold ... 874	
<i>Holstebro-Struer</i> Havn. Opl. o. Reparationsarb. 158; Reparationsarb. afsl. .... 1304	
Opl. o. Havnearb. Adv. .... 159	
Opl. o. Dybde og Dækværk ..... 273	
<i>Oddesundbroen</i> . Midlt. Forb. m. Sejlads ved <i>Oddesundbroen</i> ..... 160	
Opl. o. Passagesign. .... 331	
<i>Lemvig</i> Indsejl. Søm. ind. .... 1306	
<i>Tyboron Kanal</i> . Lystdr. ind. f. Is 274; Lystd. genudl. 645; do. 743; Lystdr. genudl. ... 754	
Lystdr. ind. f. Vinter 332; Lystd. genudl. 645; do. .... 743	
<i>Tyboron</i> Havn Indsejl. Dybde midlt. aft. 1412; do. 1568; do. .... 1869	
<i>Krik</i> Havn. Pram sunket ..... 1771	
<i>Tyboron Kanal</i> . Fyr væltet ..... 451	
Søm. atter i Orden ..... 542	
Vandst. Dybde p. Puller. .... 161. 442. 596	
732. 875. 1011. 1133. 1307	
1439. 1510. 1676. 1806	
<b>Skagerrak.</b>	
<b>Danmark.</b>	
<i>Skagen</i> Signalst. Vindsemafor midlt. u. a. Virksomh. .... 1187	
<i>Kandestederne</i> . Baake nedr. .... 422	
Forb. m. Ank. og Fiskeri i et Omr. ud for <i>Hirtshals</i> ..... 162	
	<b>Sverige.</b>
	Løbet <i>Göteborg—Marstrand</i> . Fyrbelysning og Afm. for. 1242; Afm. for. 1276; Fyrbelysn. og Afm. for. Sejlansvisning 1626; Rettelse 1694
	<i>Marstrand</i> Fiskerihavn. Søm. udl. .... 1323
	Sejlløbet <i>Marstrand—Lysekil</i> . <i>Eggskår</i> Fyr for. 1440; do. .... 1569
	<i>Hjærtö Fjord</i> . Opl. o. Grund. .... 1456
	<i>Skärhamn</i> . Ny Toldst. opr. .... 1136
	<i>Skärhamn</i> Red Indsejl. Nye Fyr t. .... 1135
	Neutralitetsløbet. Afm. for. .... 729
	<i>Härmanö</i> E. Sejlløbet <i>Gullholmen—Brätö</i> . Sund sp. .... 369
	Sejlløbet <i>Ellösefjord—Havstensfjord (Norra Uddevallaleden)</i> . Fyr for. Nye Fyr t. om Varder, Baaker og Tønder. Afm. for. 1511; Rettelser 1556; Søm. ommalet. .... 1627
	<i>Malösund</i> . Luftlodn. udspændt ..... 1556
	Forb. m. Ankring. .... 276
	Udlagte og optagne Kabler. Forb. mod Ankring. .... 1695
	<i>Sotenkanalen</i> . Opl. om Aabning af Bro 164; do. .... 1457
	<i>Havstenssund—Grebbe stad</i> . Skydeøvelser 597. 1164
	<i>Havstenssund</i> S. Skydeøvelser. .... 733
	<i>Grebbe stad</i> NW. Skydeøvelser. Adv. .... 1059
	<i>Strömstad</i> . Nyt Luftfyr t. .... 1345
	Fyrsk. midlt. udl. som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen ..... 165
	<b>Norge.</b>
	Lystdr. og Kltdr. genudl. .... 1012
	<i>Oslofjorden</i> . <i>Færder</i> . Opl. o. Lods. .... 1039
	<i>Hvaler</i> . <i>Loperen</i> . Lystdr. midlt. ind. .... 1848
	<i>Horten</i> Red. Vrag afm. .... 1880
	<i>Dramsfjord</i> . <i>Rodtangen</i> Fyr midlt. sl. ... 1233
	<i>Drobak—Enge</i> . Sejladsbestem. 1137; Indskærpelse af do. .... 1628
	<i>Spro</i> Fyr midlt. st. .... 1232
	N.-lige <i>Oslofjord</i> . Søm. udl. .... 755
	<i>Ildjernsflu</i> Fyrsk. midlt. ind. 1076; do. genudl. .... 1138
	<i>Tingvallagrunnen</i> Lystd. fl. .... 1469
	<i>Tonsbergfjord</i> Anduvn. <i>Sydostgrunnen</i> Lys- og Fltd. bortdr. .... 1677
	<i>Aust-Agder</i> . <i>Risor</i> NE. <i>Jærbaene</i> NW. Vrag 1331; do. afm. .... 1795
	<i>Ulvoy</i> . Baake fj. .... 756
	<i>Kristiansand</i> Anduvn. <i>Vestregapel</i> . Forb. m. Ankring. .... 166

## IV.

## Nordlige Ishav og Nordsøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>N.-lige Ishav.</b>		<b>Svolvær. Alarmitilstand</b> . . . . . 174	
<b>Grønland.</b>		<i>Malnes Fyr for.</i> . . . . . 384	
<i>Godthaab. Baaker opf.</i> . . . . .	1277	<i>Salla. Tranøy E. Steinsos Fyr for.</i> . . . . .	1513
<b>Spitsbergen.</b>		<i>Hamarøy E. Tannoysundet. Tannoy. Nyt Fyr t.</i> . . . . . 1514	
<i>Spitsbergen S. Bjørnoya W. Banke fundet.</i> . . . . .	370	<i>Hamarøy E. Tannoy Fyr for.</i> . . . . .	1737
<b>Finland.</b>		<i>Hamarøy E. Tannoysund Fyr nedl. Brandøyskjær Fyr t.</i> . . . . . 1515	
<i>Petsamo. Liinahamari. Sejladsforskr. op-hævet</i> . . . . .	744	<i>Hamarøy E. Nyt Fyr t.</i> . . . . .	1516
<b>Norge.</b>		<i>Lofoten. Skråva. Sjøholmsundet. Mole opf.</i> . . . . . 1165	
<i>Varangerhalvøya E. Best. om Fiskeriomr. ophævet</i> . . . . .	745	<i>Skråven S. Passage gennem Saltværsleden forb.</i> . . . . .	1678
<i>Varangerfjord. Vadso. Ankringsforb.</i> . . . . .	1361	<i>Nappstrømmen. Luftledning. Højde for.</i> . . . . .	1212
<i>Vadso. Fyrbelysn. for.</i> . . . . .	463	<i>Hemningsværstraumen. Stamsund Fyr nedl. Nyt Fyr t.</i> . . . . .	1470
<i>Vardø. Bussesund. Ankringsforb.</i> . . . . .	1139	<i>Sor-Helgeland. Vefsenfjorden. Spærret Omr.</i> . . . . .	1166
<i>Mineomr. 1140; do.</i> . . . . .	1210	<i>Salla. Andholmfjorden. Guliskjær. Nyt Fyr t.</i> . . . . .	1631
<i>Farlige Omraader. Adv. 167; Rettelse.</i> . . . . .	958	<i>Folla. Sp. Omr.</i> . . . . .	175
<i>Kamøy Fjord. Mineomr.</i> . . . . .	921	<i>Bodo Anduvn. Tvangsruiter.</i> . . . . .	1517
<i>Porsanger Fjord. Mineomr.</i> . . . . .	922	<i>Bodo W. Sp. Omr.</i> . . . . .	1141
<i>Vest-Finmark. Farl. Omr. Adv. 168; do.</i> . . . . .	959	<i>Sallstraumen og Sundstraumen. Sejladsforskr.</i> . . . . .	1518
<i>Rognsund. Mineomr. Sejlads forb.</i> . . . . .	169	<i>Nord-Helgeland. Hustadsund Fyr for.</i> . . . . .	385
<i>Kvalsund og Langsund. Mineomr. Adv.</i> . . . . .	170	<i>Stifjord—Fugløyfjord. Mineomr.</i> . . . . .	176
<i>Tromsø og Sandesund. Forb. m. Ankring.</i> . . . . .	171	<i>Vestfjord. Fugløyvær—Måløy—Skarholm. Mineomr.</i> . . . . .	1013
<i>Lyngefjord. Mineomr.</i> . . . . .	704	<i>Nord-Helgeland. Gåsværffjorden. Brenholmen. Nyt Fyr t.</i> . . . . .	1471
<i>Malangen Fjord—Grotøydjupet. Mineomr. 1100; do.</i> . . . . .	1211	<i>Glomfjord. Sejladsforskr.</i> . . . . .	1519
<i>Ballestadfjord. Søm. udl. ved Grunde.</i> . . . . .	561	<i>Salla. Nordfolla. Nordfold molo Fyr for.</i> . . . . .	1472
<i>Øyffjord og Mejfjord. Opl. om Ankerpl.</i> . . . . .	1077	<b>Nordsøen.</b>	
<i>Troms. Balsfjorden. Storneset. Nyt Fyr.</i> . . . . .	1570	<i>Nordsøen. Graadyb Barre SW. t. W ½ W. Vrag.</i> . . . . .	1101
<i>Balsfjorden. Storneset Fyr for.</i> . . . . .	1734	<b>Norge.</b>	
<i>Malangen. Nordfjord. Nordbyneset. Nyt Fyr t.</i> . . . . .	1629	<i>Nord-Helgeland. Sjona. Nordfjordholmen. Nyt Fyr</i> . . . . .	1573
<i>Senja. Gibostadsundet. Vardneset. Nyt Fyr t.</i> . . . . .	371	<i>Sor-Helgeland. Allerfjorden. Buoy NE.-Pynt. Nyt Fyr</i> . . . . .	1574
<i>Gisund. Finsnesskjær. Lokhelleholmen. Lystdr. omb. m. Stager</i> . . . . .	464	<i>Vikten—Vega. Mineomr.</i> . . . . .	1078
<i>Gisund. Finnsnesrenna. Opl. om Vrag 772; Vragbelysn. atter t.</i> . . . . .	1362	<i>Ramsøyffjord—Folla. Mineomr.</i> . . . . .	1142
<i>Vågsfjord. Harstad. Forb. m. Ankring.</i> . . . . .	465	<i>Follafjord Anduvn. Mineomr.</i> . . . . .	177
<i>Harstad. Natspærring</i> . . . . .	1363	<i>Nord-Trøndelag. Namsenfjorden og Lokkaren. Sp. Omraader</i> . . . . .	178
<i>Senja. Tjeldsundet. Steinlandsstraumen. Mindre Dybde. Langkvitneset Fyr for. 1571; Opl. o. Dybde. Langkvitneset Fyr for.</i> . . . . .	1735	<i>Namsenfjorden. Sp. Omr. Omr. frig.</i> . . . . .	277
<i>Tjeldsundet. Balstadgrunnen Lystd. fl.</i> . . . . .	1736	<i>Lokkaren. Søm. bortdr.</i> . . . . .	246
<i>Tjeldsund. Nye Ledefyr t.</i> . . . . .	372	<i>Nord-Trøndelag. Flalanger. Strandøysundet. Mindre Dybde rapp.</i> . . . . .	1040
<i>Ramsundet. Nye Fyr t.</i> . . . . .	415	<i>Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.</i> . . . . .	1213
<i>Ofofjord. Fornes SW. Mindre Dybde rapp.</i> . . . . .	1572	<i>Buholmåsa. Søm. udl.</i> . . . . .	1364
<i>Ofoten. Narvik Havneomr. Forb. Omr.</i> . . . . .	562	<i>Lyngensfjord. Bangsundstraumen. Sejladsforskr.</i> . . . . .	528
<i>Vestfjord. Forb. m. Ankr. og Fiskeri.</i> . . . . .	173	<i>Vågsøyhovedet NW. Boeskjærene. Bk. udol.</i> . . . . .	598
<i>Ofoten. Efffjorden. Hamnholmen Fyr for.</i> . . . . .	1512	<i>Sor-Trøndelag. Grunde rapp. Adv.</i> . . . . .	1041
<i>Lofoten. Smitskjærleia. Blåskjæråen. Nyt Fyr t.</i> . . . . .	1630	<i>Frohavel og Hustadviken. Mineomraader.</i> . . . . .	179
<i>Smiskjerleden. Farmandsoyene S. Opl. o. Grunde</i> . . . . .	773	<i>Sor-Trøndelag. Kya Fyr for.</i> . . . . .	1796
		<i>Kyaholen. Sydkya Fyr for.</i> . . . . .	1797
		<i>Kyaholen. Lillelejskjær. Nyt Fyr opr.</i> . . . . .	1772
		<i>Bjugnfjord. Uthaug. Natspærring.</i> . . . . .	1473

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Sor- og Nord-Trøndelag. Smola—Vikna.</i>	<i>Hjeltefjorden. Mineomr.</i> ..... 1368
Mineomr. Adv..... 1214	<i>Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane.</i>
<i>Trondheimsleia. Mineomraade</i> ..... 1167	Spærring af Havne. Adv..... 189
<i>Trondheimsfjord. Tyvholm E. Skibsfarts-</i>	<i>Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omr.</i>
hindr. Adv..... 1679	Adv. 190; Sp. Omr. for..... 1367
<i>Trondheim Fjord. Underv.hindr. Forb. mod</i>	Kontrolstationer. Adv..... 186
Ankring..... 180	<i>Hordaland. Hjeltefjorden. Lille Uksen. Nyt</i>
<i>Strindfjorden. Ambornes S. Vrag rapp.</i> .. 1474	Fyr t..... 1849
<i>Trondheim Red. Forb. m. Ankring</i> ..... 181	<i>Hjelte Fjord. Opl. o. Dybde</i> ..... 563
<i>Gulosen. Sejladsforskr.</i> ..... 1738	Rapp. Dybde ikke fundet..... 1280
<i>Trondheim Red. Skibsfartforskr.</i> ..... 1243	<i>Bergen Omr. Fyr upaalidelige</i> ..... 1391
<i>Trondheim W.-lige Indsejl. Taagesign. fl.</i>	<i>Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af</i>
774; W.-lige Indløb aabnet for Trafik.	Lanterne..... 187
Dybde..... 897	<i>Bergen Anduvn. Sp. Omr. 278; Grænse for.</i>
<i>Trondheim Omraade. Spærringsbestemm.</i> .. 765	681; Sejladsforskr. 682; Sp. Omr. oph..... 1478
<i>Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Drom-</i>	<i>Samnangerfjord. Forb. Omr.</i> ..... 1441
<i>nessundet. Grund</i> ..... 1042	<i>Grimstadfjord. Natspærring</i> ..... 1369
<i>Møre og Romsdal. Auresund. Barlaup W.</i>	<i>Hordaland. Raunefjorden. Fleslandsskjær.</i>
Grund rapp..... 1475	Fyr for..... 1799
<i>Hustadviken. Sp. Omr.</i> ..... 1143	<i>Leroyfarvandene. Spærrotid</i> ..... 188
<i>Kristiansund og Alesund. Sp. Omr. Sej-</i>	<i>Leroyosen. Mineomr.</i> ..... 1392
ladsforskr..... 599	<i>Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskr.</i> .... 1370
<i>Hustadvika og Fugleleia. Kolbeinsflu Lys-</i>	<i>Selbjørnsfjord Anduvn. Mineomr.</i> ..... 601
og Ftld. genudl..... 247	<i>Hordaland. Onarheimfjorden. Nye Grunde.</i> 1281
<i>Gorsen. Sejladsforskr. 333; do.</i> ..... 876	<i>Selbjørnfjord. Parl. Omr.</i> ..... 191
<i>Giskø Sund og Kjerringsund. Sp. Omr.</i> .... 182	<i>Siraffjord—Sletta. Mineomr.</i> ..... 1748
<i>Møre og Romsdal. N. Lepsoyrev. Haramsøy.</i>	<i>Rogaland. Karmsundet. Natsejlad forb.</i> ... 192
<i>Haramsneset. Nyt Fyr</i> ..... 386	<i>Haugesund. Vibrandsøysund. Killingøy-</i>
<i>Vikerøyfjord. Ravnen. Nyt Fyr</i> ..... 1521	grunnen Jernstang midt. erstattet med
<i>Harøyfjorden. Haugneset Fyr W. Opl. o.</i>	Jerntænde..... 373
Grund..... 971	<i>Kvaløy. Kråkene Fyr NNW. Søm. udl.</i> ... 776
<i>Alesund N. Kalvøysund. Opl. o. Grund</i>	<i>Rogaland. Haugesund. Vibrandsøysund. Gen-</i>
775; Lystd. udl..... 1680	nemsejl. forb..... 1168
<i>Alesund N. Ankringsforb.</i> ..... 1278	<i>Haugesund. Sp. Omr.</i> ..... 1216
<i>Giskø N. Sp. Omr.</i> ..... 600	<i>Haugesund Havn. Vestre Risøysflu Fyr</i>
<i>Alesund. Giskø N. Natspærring</i> ..... 1413	midt. sl..... 1749
<i>Alesund. Natspærring 1414; Rett.</i> ..... 1476	<i>Fosenøy N. Røyksund. Bro</i> ..... 488
<i>Søndmøre. Sykkelfjorden. Erstad. Nyt</i>	<i>Ryfylke. Erfjorden. Kileneset. Nyt Fyr t.</i> 1750
Fyr..... 1389	<i>Utsira. Beiningsundet uddybet</i> ..... 489
<i>Sykkelfjorden. Tjones Fyr nedl.</i> ..... 1390	<i>Boknefæet. Gr. rapp. 648; Opl. om Grunde</i>
<i>Søndmøre. Sykkelfjorden. Strømmejerde.</i>	877; Opl. o. Grunde og Søm..... 1479
Nye Ledefyr..... 1522	<i>Ryfylke. Frekasund. Brattholmen. Nyt</i>
<i>Flåværleja. Rørenesgrunnen. Nyt Fyr opr.</i> .. 1773	Fyr t..... 1751
<i>Herøyhunden. Nyt Fyr opr.</i> ..... 1774	<i>Ryfylke. Tjørnøysund Luftledning</i> ..... 1332
<i>Møre og Romsdal. Sandsfjorden. Gjerdesvika.</i>	<i>Talgjefjord. Mastraffjord. Mineomraader</i> ... 193
Sejlløb sp..... 1798	<i>Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og</i>
<i>Sogn og Fjordane. Buholmen Fyr odel.</i> .... 734	Fiskeri..... 194
<i>Sildegapet. Skongsnes Fyr midlt. sl. Midlt.</i>	<i>Stavangerfjorden. Fjoløy Fyr midlt. sl.</i> .... 1014
Fyr t. 1144; do..... 1365	<i>Rogaland. Amøyfjorden. Kløvningane. Nyt</i>
<i>Stadlandet. Mineomraade</i> ..... 183	Fyr t..... 1739
<i>Gulensfjord. Nordgulen. Forb. m. Sejlads</i> .. 1546	<i>Ryfylkefjordene. Horgefjord. Grund</i> ..... 1217
<i>Sogn og Fjordane. Frojsjøen og Stavfjorden.</i>	<i>Ryfylkefjordene. Horgefjord. Grund 1282;</i>
Spærrede Omraader..... 184	do. Adv..... 1523
<i>Florøy. Afspærringsbestemmelse</i> ..... 757	<i>Buylfjord. Stavanger Indsejl. Spærring udl.</i>
<i>Florøy Anduvn. Sejladsforskr. Gennemsoj-</i>	647; Stage midlt. udl..... 1218
ling forb..... 1546	<i>Stavanger. Ulnesgrund. Søm. udl.</i> ..... 1080
Natspærring..... 1722	<i>Ryfylke. Idsesund. Idsal. Nyt Fyr t.</i> .... 1752
<i>Bue (Aspo) Fjord. Mineomraade</i> ..... 646	<i>W.-lige Indsejl. til Egersund. Horsholmen E.</i>
<i>Granesund. Gennemsejl. forb.</i> ..... 1079	Vrag..... 1219
Natspærring 1477; Rettelse..... 1681	<i>Egersunds fjorden. Hovlandsvika. Opl. o.</i>
<i>Dalsfjord. Dalsøya. Nyt Fyr t.</i> ..... 1775	Grund..... 1220
<i>Sveskjærene. Nyt Fyr t.</i> ..... 1776	<i>Egerøy S. Grunden Kletten. Opl. o. Dybde</i> 1221
<i>Sogn og Fjordane. Tollesund. Furuneset. Nyt</i>	<i>Flekkefjord. Håmund. Kjøøy W. Søm. udl.</i> .. 1575
Fyr t..... 1632	<i>Listerfjord og Hitterøysund. Natspærring</i> ... 1371
<i>Indre Steinsund. Luftledn.</i> ..... 1279	<i>Farsund. Bro opf.</i> ..... 683
<i>Sognefjorden. Rulletangen. Opl. o. Grunde</i>	Gennemsejl. forb..... 1723
<i>Pålefotsund. Mjåneset. Nyt Fyr t.</i> ..... 1633	<i>Vest-Agder. Ullerøysund. Grund rapp. 1043;</i>
<i>Masfjord. Løb spærret</i> ..... 1215	Opl. o. Grund 1169; <i>Ullerøysund Fyr for.</i> 1724
<i>Fens- og Sognefjord Anduvn. Mineomr.</i> .... 185	<i>Tregde S.-lige Indsejl. Risøy E. Opl. o.</i>
<i>Fedje (Feje) Havn. Sejladsforskr.</i> ..... 1366	Grund..... 1170



Danmark.		Løbe-Nr.	Tyskland.		Løbe-Nr.
<i>Hanstholm</i> . Redningsst. nedl. midlt. 248; do.		374	<i>Nordsoen</i> . Sommerafm. udl. 649; Vinterafm.		1753
<i>Vorupor</i> . Fyr midlt. sl. ....		195	<i>Lister Dyb. Rømo—Sild</i> . Forb. m. Ankring		201
<i>Tyborøn</i> Lys- og Fltd. midlt. ind. for Eftersyn.			<i>Ellenbogenspitze</i> . Vragtd. udl. ....		880
Reservelystd. udl. 1346; Lys- og Fltd.			<i>Föhr NE</i> . Kabel udl. Ankringsforbud....		1171
genudl. Reservelystd. ind. ....		1442			
<i>Ringkøbing Fjord. Ringkøbing</i> Havn. Dybde					
aft. ....		196			
<i>Horns Rev</i> . Lystdr. ind. ....		878			
<i>Slugen NE</i> . Som. forsv. 1251; do. genudl.		1333			
<i>Blaavandshuk W. Horns Rev</i> . Skydeomr.					
Spærret Farv. ....		840			
<i>Graadby</i> . Vraglystd. omb. m. Spirted. f. Vin-					
ter. 280; Vraglystd. genudl. ....		444			
Lystdr. omb. m. Vintersøm. 279; Lystdr.					
genudl. Vintersøm. ind. 443; do. genudl.		507			
Sandforskydning. Adv. ....		197			
Sandforskydn. Adv. 334; do. ....		490			
<i>Tørre Bjælke S</i> . Tilsanding. Søm. midlt.					
ind. Adv. 1534; Lystd. midlt. udl.					
Lystd. midlt. fl. 1547; Opl. o. midlt. udl.					
Lystd.'s Pl. 1576; Lystd. midlt. udl.					
Lystd. midlt. fl. ....		1609			
<i>Fano N</i> . Vrag ....		491			
<i>Fano E.-Kyst. Fano Lo</i> Fyr. Taagesign. opr.					
198; do. ....		416			
<i>Esbjerg</i> Indsejl. Ankringsforb. ....		1415			
<i>Esbjerg</i> Havn. Opl. o. Dybdeforhold ....		199			
Vandstandssign. midlt. indst. 798; do. att.					
i Virksomh. ....		879			
<i>Knudedyb. Juvre Dyb</i> . Søm. ind. f. Vinter.		281			
<i>Mano W</i> . Søm. udl. midlt. 508; do. midlt.					
udl. 564; Søm.'s Pl. ....		602			
<i>Rømo E</i> . Afm. ind. Løb midlt. afm. Kabler					
fl. Opl. o. Dæmning 200; do. ....		1777			
<i>Rømo W</i> . Vrag 898; do. 1081; do. forsv. ....		1682			

## VI.

## Atlantehavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Atlantehavet.		Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
			<i>Reykjavik</i> . Forb. Ankringsomr. ....	1443
			<i>Straumnes</i> Fyr for. 531; do. ....	1444
			<i>Skagafjörður E. Straumnes</i> . Nyt Fyr t. ....	387
			<i>Eyafjörður (Øfjord)</i> . Farligt Omraades	
			Grænse for. ....	1548
			<i>Seyðisfjörður</i> . Farligt Omraade 882; Grænse	
			for Omr. for. ....	1725
			<i>Breiddalsvík</i> . Nyt Fyr t. ....	565
			<i>Berufjörður. Ædarsteinn</i> Fyr S. Nye Lede-	
			fyr t. ....	388

## XI.

## Bekendtgørelser m. m.

Bekendtgørelser.		Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
<i>Skagerrak. Nordsoen</i> . Oplysning om Mine-				
felt. Advarsel ....		238		
<i>Kattegat. Skagerrak. Nordsoen</i> . Fiskeri.				
Advarsel ....		1524		

## Danmark.

Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende		
Beskadigelse og Flytning af Sømærker...		205
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Fortøjning		
i og Berøring af Sømærkemateriel ....		206

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger . . . . .	Bekendtgørelse ang. Tillæg for Hjemrejse ved visse Lodsninger i Øresund . . . . . 1807
Nødmeldinger fra Skibe . . . . .	<i>Finland.</i>
Stednavne rettes i de danske Søkort . . . . .	Søkortets Nummer forandret . . . . . 777
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande . . . . .	<i>Norge.</i>
Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra dansk Havn til Sverige . . . . .	Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen . . . . .
Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger . . . . .	Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere . . . . .
Bekendtgørelse ang. Tillæg f. Hjemrejse ved visse Lodsninger i Øresund . . . . .	Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst . . . . .
Bekendtgørelse ang. Grænser for Anbringelse af Bundgarnstæder i Koge Bugt . . . . .	Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser . . . . . 376. 686. 1312. 1649. 1634. 1885
Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 196 af 12. Maj 1938 ang. Sejlads gennem Oddesundbroen . . . . .	Sommertid . . . . . 735
Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 408 af 15. Oktober 1942 ang. Forb. m. Ankr. og Fiskeri i visse Omr. i danske Farvande . . . . .	Norges S.- og W.-Kyst. Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande . . . . . 1313
Bekendtgørelse ang. Sejlads m. v. i Nærheden af Orlogsskibe, Forter, Spærringer o. l. . . . .	<i>Sverige.</i>
Reglement for Ordens Overholdelse i Aarhus Havn . . . . .	Opl. om Afmærkning. Adv. . . . . 216
Bekendtgørelse om Forbud mod Forhandling m. v. af Fotografier og andre Afbildninger af visse Broer . . . . .	Neutralitetsløbet. Opl. om svenske Søkort. Adv. . . . . 282
Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 408 af 15. Oktober 1942 ang. Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande . . . . .	Forskrifter vedr. Søfarten indenfor svensk Kystfarvand . . . . . 217. 1314. 1445. 1578
Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedr. Søfarten . . . . .	Forskrifter vedr. Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. <i>Norrbottens Len</i> . . . . . 218. 923
Sommertid . . . . .	Forskrifter vedr. Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omr. <i>Östra militärområdet.</i> Forbud mod at fotografere m. m. . . . . 220
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande . . . . . 984. 1244.	<i>Stockholm</i> Havn. Færdselsforbud . . . . . 221
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Ophugning, Ombygning eller Forandring af danske Skibe . . . . .	Passersødler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt . . . . . 222
Bekendtgørelse om midlt. Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørresundby . . . . .	<i>Falsterbokanalen.</i> Midlt. Bestem. for Sejlads gennem Kanalen . . . . . 223. 495. 1173
Bekendtgørelse ang. Sejlads gennem Vejbroen over Aggersund . . . . .	<i>Falsterbokanalen.</i> Signaler ved Passage af Kanalen . . . . . 224
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Sejlads og Fiskeri i Farvandet ved Torpedostationen ved Bramsnæsøvig (udfor Sydenden af Dragerup Skov) . . . . .	<i>Falsterbokanalen.</i> Midlt. Lodsstationer opr. <i>Falsterbokanalen.</i> Opl. om Togtider ved <i>Höllviksbroen</i> . . . . . 226
Bekendtgørelse ang. Sejlads m. v. i Ulvsund ved Ulvsundbroen . . . . .	<i>Falsterbokanalen</i> N. og S. Miner udlagt. . . . . 227
Reglement for Ordens Overholdelse i Rødvig Havn og Rødvig Fiskerihavn . . . . .	<i>Göteborg, Bohus</i> samt <i>Halland Len.</i> Bestem. for Andvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand . . . . . 228
Bekendtgørelse om midlt. Forbud mod Sejlads ved Masnedssundbroen . . . . .	<i>Göteborg og Bohus Len.</i> Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob . . . . . 229
Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juli 1933 ang. Forskrifter om Skibes Bygning og Udstyr m. v. . . . .	<i>Sverige.</i> Midlt. Lodsfarvande . . . . . 230. 1577
København Havn. Ændring i Havnereglement . . . . .	Opl. om den svenske Statsisbrydningstjeneste . . . . . 494
Jylland E.-Kyst. Sjælland N.-Kyst. Politibekendtgørelse ang. Sejlads . . . . .	Oversigt over svenske Redningsstationer . . . . . 705
Sommertid ophører . . . . .	Opmaalingsarbejder 1943. Midlt. Mærker for Soopmaaling og Triangulation. Adv. . . . . 758
Opl. om Københavns Lodseri . . . . .	Forbud mod Overbordkastning af Genstande, der kan forvokses med drivende Miner . . . . . 1046
Bekendtgørelse om midlt. Forbud mod Lystsejlad . . . . .	<i>Falsterbokanalen.</i> Oplysninger om . . . . . 1172
	<i>Tyskland.</i>
	Spærring af Havne og Flodmundinger. Adv. 231
	Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning . . . . . 232
	Advarsel til Søfarende i Henhold til <i>See-wasserstrassenordnung</i> § 17 . . . . . 233
	Afstandssignal. Adv. . . . . 234
	Anvisning for Koffardiskibes Opræden under Nærmelse til Krigsskibe . . . . . 235
	Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i <i>Østersøen</i> og <i>Tilgan-gene</i> dertil samt i <i>Kattegat</i> og <i>Skagerrak</i> 236

	Løbe-Nr.	Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.
Forholdsordre for Handelskibe under Luft- alarm.....	237	<i>Danmark.</i> Side 1. 171. 183. 205. 249. 283. 369. 377. 389. 393.
Afmærkning. Adv.....	377	<i>Finland.</i> Side 321. 334.
Sommertid .....	650	<i>Norge.</i> Side 109. 267.
Opl. om Sommertid.....	1481	<i>Sverige.</i> Side 132. 140. 286. 366.
Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skyde- skiver .....	1525	<i>Tyskland.</i> Side 66. 95. 103. 127. 147. 156. 165. 169. 174. 188. 194. 216. 247. 256. 262. 273.
Signal for Afmagnetisering.....	1526	346. 366.

---

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 408. Norge. Vardøy og Bussesund. Forbud mod Ankring.

*Position.* c. 70° 23' N. 31° 07' E.

*Detailler.* Det er forbudt at ankre mellem Øerne Vardøy, Reinøy og Hornøy samt i Bussesund indtil 0,2 Sm N. for Vandledningen.

(N. f. S. Nr. 2/97. Berlin 1944.)

## 409. (T). Norge. Senja. Ramsundet. Fyrbaake ødelagt. Sømærke udlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/415 1943, Punkt C. 7.

*Position.* 68° 32' 35" N. 16° 26' 00" E.

*Detailler.* Duc d'Alben med Fyret, der viste grønt, fast Lys, paa ovennævnte Plads, er ødelagt. En sort Stage er midlertidigt udlagt paa Stedet.

(N. f. S. Nr. 1/30. Berlin 1944.)

## 410. Lister Dyb. Rømø—Sild. Forbud mod Ankring.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/309 1944 udgaar.

*Positioner.* a) 55° 03' 06" N. 8° 25' 57" E. c) 55° 02' 51" N. 8° 27' 39" E.

b) 55° 04' 42" N. 8° 28' 03" E. d) 55° 04' 07" N. 8° 29' 19" E.

*Detailler.* Det er forbudt at ankre inden for et Omraade, der begrænses af Linierne a—b og c—d.

*Kort* Nr. 96.

(N. f. S. Nr. 1/24. Berlin 1944.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 411. Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Fiskeri. Advarsel.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/315 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detailler.* 1. Man advares imod at fiske inden for et Omraade, der begrænses af følgende Linier:

a) Lister Fyr paa c. 58° 07' N. 6° 34' E. — Tyborøn (Sydspidsen af Agger Tange) paa c. 56° 42',5 N. 8° 13' E.

b) Gåsen Fyr paa c. 58° 13' N. 8° 29' E. — Hjordal Kirke paa c. 57° 08' N. 9° 21' E.

2. Man advares imod at fiske inden for et Omraade E. for Meridianen gennem Skagen, c. 10° 38' E., der begrænses:

a) mod Syd af Breddeparallellen 57° 35' N.

b) mod Nord af Breddeparallellen 57° 50' N.

Fiskere, der ikke følger Advarslerne i Pkt. 1 og 2, udsætter sig for øjeblikkelig Beskydning og Opbringelse.

3. Norske Fiskere skal være i Besiddelse af skriftlig Tilladelse fra tyske Militærmyndigheder; danske Fiskere skal have skriftlig Tilladelse fra danske civile Myndigheder.

4. Fiskere maa ikke have Radioanlæg om Bord i Fiskefartøjerne.

5. Følgende Omraader er frigivet for Fiskeri:

a) Omraadet E. for Linien: Gåsen Fyr—Hjordal Kirke indtil det svenske Territorialfarvand.

b) Omraadet S. for Breddeparallellen 57° 35' N. indtil Linien: Hjælm c. 56° 08' N. 10° 48',5 E. — Punktet c. 56° 08',0 N. 11° 10',0 E. — Punktet c. 56° 03',7 N. 11° 18',0 E. — Spodsbjærg—Kullen, med Undtagelse af de bekendtgjorte afspærrede Omraader og Fareomraader.

(N. f. S. Nr. 2/98. Berlin 1944.)

## 412. (T). Sverige. Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/46 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detailler.* Følgende Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler i svenske Farvande gælder indtil videre.

- I. Klartvejrudsendingerne fra følgende Radiofyre er ophørt indtil videre:  
*Stora Karlsö* c.  $57^{\circ} 17' N. 17^{\circ} 58' E.$  *Gotska Sandön. Eggegrund. Brämön* c.  $62^{\circ} 13' N. 17^{\circ} 45' E.$   
*Kullen* c.  $56^{\circ} 18' N. 12^{\circ} 27' E.$
- II. Klartvejrudsendingerne fra nedennævnte Radiofyre afgives indtil videre hver lige Time, som følger:
- Sydostbrotten* Radiofyre paa c.  $63^{\circ} 19' N. 20^{\circ} 11' E.$ : 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 2. og 8. Minut af hver lige Time.
  - Holmögadd* Radiofyre paa c.  $63^{\circ} 36' N. 20^{\circ} 45' E.$ : 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 0. og 6. Minut af hver lige Time.
  - Rödkallen* Radiofyre paa c.  $65^{\circ} 19' N. 22^{\circ} 22' E.$ : 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 6. og 12. Minut af hver lige Time.
- Anm.* Naar det er paakrævet, vil ovennævnte Radiofyre efter Henvendelse til Lodsstyrelsen blive sat i normal Virksomhed for kortere eller længere Tid.  
 (U. f. s. Nr. 1/57. Stockholm 1944.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

- 413. (T). Sverige. Sölvesborg Indsejling. Baake ødelagt.**  
*Position.*  $55^{\circ} 59',83 N. 14^{\circ} 36',85 E.$   
*Detaller.* *Sällnäsudde* Baake er nedblæst. En ny Baake vil sandsynligvis blive opført i første Halvdel af Aaret 1944.  
 (U. f. s. Nr. 2/86. Stockholm 1944.)
- 414. (S). Sverige. Mönsterås Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Følgende Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Oknö övre* og *nedre* c.  $57^{\circ} 00' N. 16^{\circ} 32' E.$   
*Mönsteråsredde* *övre* og *nedre* c.  $57^{\circ} 01' N. 16^{\circ} 32' E.$   
 (U. f. s. Nr. 2/129. Stockholm 1944.)
- 415. (S). Sverige. Mönsterås Indsejling. Lodstjeneste midlertidigt indstillet.**  
*Position.* c.  $57^{\circ} 00',2 N. 16^{\circ} 32',1 E.$   
*Detaller.* Lodstjenesten ved *St. Oknö* (*Mönsterås* Lodsplads) er midlertidigt indstillet paa Grund af Isforholdene.  
 (U. f. s. Nr. 2/130. Stockholm 1944.)
- 416. (S). Öland E.-Kyst. Segerstad S. Vraglystønde inddraget for Vinteren.**  
*Position.*  $56^{\circ} 16',23 N. 16^{\circ} 33',90 E.$   
*Detaller.* Vraglystønden paa ovennævnte Plads er inddraget for Vinterperioden.  
 (U. f. s. Nr. 2/135. Stockholm 1944.)
- 417. (S). Sverige. Gränsö sten. Lystøndes Lanterne fjernet for Isen.**  
*Position.* c.  $58^{\circ} 31' N. 16^{\circ} 54' E.$   
*Detaller.* Lanteren paa *Gränsö sten* Lystønde er fjernet paa Grund af Isforholdene.  
 (U. f. s. Nr. 2/85. Stockholm 1944.)

- 418. (S). Sverige. Sejløbet Södertälje — Sävösund — Oxelösund. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Lystønderne *Korsnäsgrundet* c. 58° 51' N. 17° 36' E., *Algubbsgrundet* og *Västra Stendörren* c. 58° 45' N. 17° 24' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med Vintersømærker, *Algubbsgrundet* Lystønde med en Stage uden Topbetegnelse, de øvrige hver med en Stage med Kost.  
 (U. f. s. Nr. 2/128. Stockholm 1944.)
- 419. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma angöring Lys- og Fløjte-tønde inddraget for Vinteren.**  
*Position.* c. 59° 55' N. 19° 05' E.  
*Detaller.* Lys- og Fløjtetønden *Arholma angöring* er inddraget for Vinterperioden.  
 (U. f. s. Nr. 2/127. Stockholm 1944.)
- 420. (S). Sverige. Öregrund's Skærgaard. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Følgende Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Klykskär* c. 60° 18' N. 18° 33' E. *Getryggen*.  
*Kappelsgrund* c. 60° 11' N. 18° 50' E.  
 (U. f. s. Nr. 2/83. Stockholm 1944.)
- 421. (S). Sverige. Öregrundsgrepen. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
*Positioner.* a) c. 60° 22' N. 18° 24' E.  
 b) c. 60° 25' N. 18° 21' E.  
*Detaller.* Lystønderne a) *Bellonagrundet* og b) *Måsbådan* er inddraget for Vinterperioden.  
 (U. f. s. Nr. 2/82. Stockholm 1944.)
- 422. (S). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib inddraget for Vinteren. Lodstjeneste midlertidigt indstillet.**  
*Position.* c. 60° 28' N. 18° 18' E.  
*Detaller.* 1. *Grepen Fyrskib* er inddraget for Vinterperioden.  
 2. Den midlertidige Lodstjeneste ved *Grepen* er indstillet indtil videre.  
 (U. f. s. Nr. 2/81. Stockholm 1944.)
- 423. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Følgende Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Myran* c. 61° 36' N. 17° 29' E. *Sundsvallsbukten. Vänta litets grund* c. 62° 30' N. 18° 15' E.  
 (U. f. s. Nr. 2/134. Stockholm 1944.)

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

- 424. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**  
*Tidligere E. f. S. Nr. 1/115 1944.*  
*Position.* c. 54° 51' N. 12° 12¼' E.  
*Detaller.* Ved Opmaaling den 17. Januar 1944 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 6,4 m i Midten af Renden og 5,0 m i W.-Siden af Renden.
- 425. Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrt genopført.**  
*Tidligere E. f. S. Nr. 1/124 1944 udgaar.*  
*Position.* c. 55° 20',0 N. 11° 07',9 E.  
*Detaller.* Fyrbygningen paa *Korsør* Havns S.-lige Bølgebryders N.-Ende er genopført.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 426. Danmark. Kattegat. Hundested N. t. E. Vrag rapporteret.

*Position.* c. 56° 05' N. 11° 54' E., c. 7 Sm N. t. E. ½ E. fra Hundested Havn.

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket en Mast rager c. 1 m op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

## 427. Danmark. Kattegat. Endelave Havn NNW. Vrag afmærket.

*Position.* c. 55° 48' N. 10° 14',3 E., c. 2,6 Sm 331° fra Endelave Havn.

*Detaller.* Et Vrag, der rager op over Vandet, er sunket i c. 5½ m Vand paa ovennævnte Plads. Vraget er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 150 m NE. for Vraget.

## 428. Sverige. Kattegat. Tylö Fyr NNW. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* Den 17.—27. Januar 1944, hver Dag Kl. 0800—1600.

*Position.* Ringenäs c. 57° 40',8 N. 12° 41',1 E.

*Detaller.* Skydeøvelser foretages i nævnte Tidsrum fra Ringenäs, c. 5,4 Sm W. for Halmstad, i Retning NW., W. og SW. ud over Søen.

Fareomraadet under Skydning strækker sig 5,9 Sm ud fra Skydepladsen.

(U. f. s. Nr. 2/123. Stockholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## *Scandinavian Shipowners* AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER



NYBYGNINGER

**Aalborg Værft A/S**SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S**  
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.**AARHUS**  
**STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION &amp; INDEMNITY

HYRE- &amp; EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- &amp; Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusons»

Telefon Central 12057

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 5

FREDAG 28. JANUAR 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Rapporterne fra de oversøiske Markeder i den forløbne Uge melder stadig om Tonnageknaphed og om store Ophobninger af Varer i de forskellige Havne. Det er i første Række de ikke-krigs vigtige Varer der rammes af Tonnagemanglen, men den Udvikling, som vi allerede gjorde opmærksom paa i vor sidste Beretning, hvorefter selv Præferencelaster højt oppe paa Listen ogsaa led under de knappe Tildelinger fra de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheders Side, fortsattes ogsaa i den forløbne Uge.

Fra de amerikanske kontrollerede Markeder meldes om stærk Tonnageefterspørgsel i alle Trades, men War Shipping Administration var meget tilbageholden med Tonnagetildelinger. Der blev frigivet Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Brasilien kombineret med Returlast af Sukker fra Cuba og Malm fra Brasilien. Enkelte andre Skibe sluttedes for Malm og Salpeter fra Chile og Peru til Golfen og Northern Range. En Del af de amerikanske Skibe som er sluttet for Korn fra River Plate til Indien har faaet Besked om at laste Malm fra Indien til Northern Range. Der foreligger ingen Meddelelser om Rateændringer i de amerikanske Trades.

Paa de engelske Markeder søges stadig Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til Azorerne, Nordafrika, Syditalien og Port Said/Alexandria til uforandrede Rater. Der meldes endvidere om forskellige Saltforretninger fra Port Said til Calcutta til 54/9d. og fra Aden til Calcutta til 35 Rupees. Fra Durban er der livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Kul til forskellige Havne. Durban/Duala er saaledes sluttet til 66/-, og Durban/Freetown eller Takoradi har betalt 70/-. Fosfat fra Casablanca eller Saffi er sluttet til Cape Town til 52/6d. og til Durban til 10/- mere.

I de frie Trades er det stadig Afskibningerne fra River Plate der spiller Hovedrollen. Den nye argentinske Hvedehøst levner et mægtigt Exportoverskud, men Hovedaftageren under normale Forhold, England, dækker Størstedelen af Importbehovet fra andre Lande. Der foretages naturligvis alligevel stadig en Række Afslutninger af Korn fra River Plate. Til Lissabon er saaledes sluttet til \$60:- og Eire er i Markedet for Tonnage til den uforandrede Rate af \$90:-. For Hvede i Sække fra Buenos Ayres til Callao skal en peruansk Damper være sluttet til \$23:-, men en svensk Damper meldes samtidigt at have refuseret \$37.50 for lignende Forretning. Endvidere er der stadig stærkt Udbud af forskellige Stykgodsladninger fra Buenos Ayres til Sydafrika til Rater omkring \$100:- og til forskellige Destinationer i det caraimiske Hav til Rater mellem \$70:- og \$90:-. En blandet Last fra Buenos Ayres til den tyrkiske Havn Mersin indikerer \$180:-.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig uden større Ændringer. Der er sluttet en Del Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne, og der synes at være Muligheder for lidt mere Aktivitet i Salpeterfarten fra Norge til Danmark. Malmfarten fra Sverige til Tyskland foregaar nu fra de mellemsvenske Havne, men Størstedelen af Behovet dækkes med Kontraktonnage.

### 76 DANSKE FISKERE OMKOM I 1943

Der har været Mindegudstjenester i Esbjerg for 38 Di 1943 paa Havet omkomne Esbjerg-Fiskere og i Nordsjælland for 27 omkomne Fiskere paa denne Egn.

Formanden for Danske Fiskeres Ulykkesforsikring, Amdtsraadsmedlem, Fisker Axel Henriksen, Tapperne, meddeler, at ialt er 76 danske Fiskere omkommet i det svundne Aar, saaledes at 1943 viser det hidtil største Antal Dødsofre paa ét Aar. Af de 76 er de 56 omkommet ved Krigsforlis.

### DØDSBUDESKAB FRA HAVET

Den godt 30-aarige Søfyrbøder *Villy Leo Kristensen*, Absalonsgade 26, Aalborg, er ifølge Meddelelse til hans Familie omkommet ved Krigsforlis. Han efterlader Enke og to Børn paa henholdsvis 10 og 8 Aar.

### MOLER PAA LANGS MED VESTKYSTEN

I det sidste Nummer af Bladet »Ingeniøren« fortæller Ingeniør P. Sletting om Iagttagelser, han har gjort vedrørende Parallel-Værker, altsaa Moler, der bygges parallelt med Stranden og ikke vinkelret paa denne. Han paaviser, at det ved Strandinger paa den jydsk Vestkyst, saaledes ved Skibene »Lepanto«, »Harry« og »Etna« Strandinger er konstateret, at Stranden voksede ud til Skibet, og endogsaa uden for er der sandet til. Han henviser til, at Parallel-Værkerne, der er bygget ved Liseleje, Tisvilde og Raageleje, virker saaledes, at de beskytter Landet, og at der desuden paa uforklarlig Vis sander til uden for. Bølgebryderen ved Bøgeskov viser det samme.

Han slutter med at skrive: Hvis Vandbygningsvæsenet vilde tage sig den Opgave paa hos Redningsvæsenet at gennemgaa alle de Strandinger, der i Aarhundreder har været paa vore Kyster, vil vore Paastande blive bevist Gang paa Gang. Hvorfor saa ikke gøre et Forsøg, foreløbig ud for Agger, med et eller to Parallel-Værker, og saa følge dem i nogle Aar, inden man opgiver det hele.

### EN »SKIPPER-KASSE« FYLDER 200 AAR

I Februar Maaned 1744, da Kong Christian den Sjette regerede over Danmarks Land, samledes en Række Faaborg-Skipper og fremtrædende Borgere i den lille sydfynske Købstad til et Møde, hvor Faaborg Skipperkasse blev til. Dermed fødtes en Forening, som i 200 Aar har haft det ene store Formaal at virke i velgørende Øjemed. I Dag er Faaborg Skipperkasse endnu i fuld Aktivitet, og der udbetales stadig Legater i Form af Renter af de Penge, som Søens Folk gennem 200 Aar har lagt i Faaborg-Skibenes Bøsser eller betalt i Kontingent.

Der er det bemærkelsesværdige ved Faaborg Skipperkasse, at man stadig er i Besiddelse af samtlige Forhandlingsprotokoller. — Disse gamle Bøger er værnet med den Pietet, der altid har været et af Skipperkassens Adelsmærker. Gulnede Ark, beskrevet med gamle snørklede Haandskrifter, beretter om Begivenhederne i Skipperkassens Historie. Dette Studium bliver samtidig et Tilgæbelik i Faaborgs Historie, ja, i hele Danmarks Historie, fordi store Begivenheder i vort Land ogsaa har influeret paa Skipperkassens Trivsel.

Ved Starten disponerede Faaborg Skipperkasse over en Kapital paa 416 Rigsdaler.

Efterhaanden er der samlet saa mange Penge, at Formuen i Jubilæumsaaret udgør 42,705 Kr., fordelt paa 5

Afdelinger. Skipperkassen raader endvidere over en Del Legater, saaledes at der bliver udbetalt 1380 Kr. til trængende i den faaborgsenske Sømandsstand.

#### NYT REDERI I AARHUS

**I** Aktieselskabsregisteret er der indregistreret et nyt Rederiforetagende, der skal have Hovedkontor i Aarhus. Dets Navn er Rederiaktieselskabet *Kosmos*, og det oplystes, at dets Formaal er at drive Rederivirksomhed og dermed beslægtede Erhverv.

Den tegnede Aktiekapital udgør 500.000 Kroner, fordelt i Aktier paa 1.000, 4.000 og 10.000 Kroner. Hvert Aktiebeløb paa 1.000 Kroner giver en Stemme efter tre Maaneders Noteringstid. Selskabets Stiftere er Skibsreder Jens Gotfred Jensen, Fru Anna Jensen og Landsretssagfører Jens Lorents Lintrup, der alle bor i Aarhus. Skibsreder J. G. Jensen skal lede det nye Rederi.

#### SVERIGES REDAREFÖRENING

**A**f Aarsopgørelsen fra Sveriges Redareförening afrengaaer det, at 167 Rederier var tilsluttet Foreningen med 459 Skibe paa ialt 1,789,623 Tons d.w. og med en Besætning paa ialt 10,940 Personer.

For et Aar siden var Foreningens Medlemstal 163 Rederier med 455 Skibe paa 1,738,432 Tons og en Besætning paa 10,686 Personer. Den tilsluttede Tonnage er saaledes øget med noget over 50,000 Tons d.w.

Skibene pr. 1. Januar 1944 omfatter 293 Dampskibe paa 687,421 Tons d.w. mod foregaaende Aar 299 paa 720,979 Tons, yderligere 108 Motorskibe paa 661,747 Tons imod 99 paa 586,710 Tons det foreliggende Aar, 3 Tankdampere paa 1,060 Tons imod 2 paa 780 Tons forrige Aar, og endelig 52 Motortankskibe paa 438,420 Tons imod 52 paa 428,988 Tons, samt 3 Tanklægtene paa 975 Tons, hvilket er det samme som Aaret forud.

Vestre Kreds af Foreningen omfatter 53 Rederier med 166 Skibe paa 772,278 Tons, medens Østre Kreds har 56 Rederier, 189 Skibe og 715,238 Tons, og Søndre Kreds 58 Rederier, 104 Skibe og 302,107 Tons.

Broström-Koncernen, der bestaar af Selskaberne Tirfing, Ferm, Motortank, Svenska Amerika Linjen, Svenska-Amerika Mexikolinjen og Ostasiatiska Kompaniet, repræsenteres af 288,554 Tons d.w., Johnsonlinjen af 188,160, Trans-Koncernen, der udgøres af Selskaberne Transatlantic, Trans-Ex, Transmark, Transocean, Transpacific, Tankoil og Transoil, repræsenteres af 179,126 Tons, Grängesbergbolaget 88,720, Sveabolaget og Saturnus 82,989, Malmros-Rederierne 81,185, Salén-Rederierne 54,532, Svenska Lloyd 52,797 og Rederi A/B Rex 52,495 Tons d.w.

#### HELSINGBORG-ORDRER PAA 12 NYE DAMPERE

**H**elsingborgs Handelsflaade vil i den kommende Tid blive forøget med ikke færre end 12 Skibe, hvoraf de fleste beregnes at kunne leveres i Aar eller næste Aar.

Det er Helsingborgs to store Rederier Gorthon-Rederierne og Transmarin, der har bestilt hver seks nye Skibe.

Tre af Gorthon-Rederiets Skibe bliver paa hver 6000 Tons Dødvægt, og de øvrige tre paa 3400 Tons Dødvægt. De bygges alle af Kockum i Malmø. De af Transmarin bestilte Skibe varierer mellem 3000 og 6000 Tons Dødvægt og bygges paa forskellige Værfter.

#### LEJDEBAADENE HAR BRAGT SVERIGE VARER FOR 920 MILL. KR.

**T**idsskriftet »Kommercielle Meddelelser« oplyser i sit sidst udkomne Nummer i Anledning af Lejdebaadstrafikens Genoptagelse, at Sverige i de tre Aar, Lejdebaadstrafikken har staaet paa, har faaet Varer til en Værdi af ca. 920 Mill. Kr. ind i Landet ad denne Vej. Selv om Lejdebaadstrafikken sidste Aar var afbrudt i et Par Tidsrum, kom der dog 47 Lejdebaade

til Sverige med en Last paa 345,636 Tons, og 44 Skibe afgik med ca. 150,000 Tons. I Fjor kom der bl. a. ca. 20,000 Tons Kaffe mod 10,000 Tons i 1942 og 11,000 Tons i 1941.

Den begrænsede Tonnage, som Lejdebaadstrafikken har til Disposition, er hovedsagelig blevet anvendt til Import af Levnedsmidler og Levnedsmiddelsraavarer, deri medregnet Foderstoffer. Denne Import var særlig betydningsfuld i 1942, da den androg lige ved 300,000 Tons, deriblandt 86,000 Tons Hvede og en næsten lige saa stor Mængde Foderstoffer.

#### SVERIGES UDENRIGSSØFART

**S**veriges Udenrigssøfart var i Fjor ubetydelig mindre end i 1942. Tilbagegangen var 0,8 pCt. Ifølge Kommercekollegiets Statistik var de fra Udlandet til Sverige ankomne og derfra afgaaede Skibes Tonnage formindsket med 153,000 Nettotons til 19,618,000 Tons. Den ankomne Tonnage er forøget med 42,000 Tons, mens den afgaaede er formindsket med 195,000 Tons.

De svenske Skibes Trafik er steget med 228,000 Tons til 8,944,000 Tons, medens de udenlandske Skibes Tonnage er mindsket med 381,000 til 10,674,000 Tons. Den svenske Tonnage er altsaa steget med 2,6 pCt., medens den udenlandske Tonnage er gaaet tilbage med 3,4 pCt. I Forhold til 1939, som repræsenterer Førkrigstiden betegner 1943 en Nedgang med 60,7 pCt. Den svenske Tonnages Andel i Totaltrafikken er steget fra 44,1 pCt. i 1942 til 45,6 pCt. i 1943.

De danske Skibe, inklusive Færgefarten, udgjorde 27,0 pCt. mod 28,5 pCt. i 1942. Naar bortses fra Færgetrafikken indtager de danske Skibe en meget ringe Del i Sveriges Udenrigsøfart. Aarscifrene for Storkøbenhavnene udgør for 1942 en Stigning for Stockholm med 7,4 pCt., en Formindskelse for Gøteborg med 5,6 pCt., og en Stigning paa Malmø med 12,0 pCt., hvilket dog for Størstedelen skyldes Færgetrafikken.

Udenrigssøfarten i December viste en Nedgang, fra regnet Færgetrafikken til Danmark og Tyskland fra 1,040,000 Nettotons i November til 894,000 Nettotons. De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken, inklusive Færgetrafikken, steg fra 52,1 pCt. i November til 53,2 pCt. i December, men fra regnet Færgetrafikken gik den ned fra 64,2 pCt. til 62,2 pCt. Tysk Tonnages Andel udgjorde, exclusive Færgetrafikken, 18,7 pCt. mod 16,8 pCt. i November og dansk Tonnage udgjorde henholdsvis 7,7 og 12 pCt.

#### DIREKTØR ENGBERG, ERIKSBERG, 60 AAR

**C**hefen for Eriksbergs Mek. Verkstads A/B, Göteborg, Direktør Gunnar Engberg, fylder i Dag, Fredag, 60 Aar.

Direktør Engberg har i 36 Aar været knyttet til Eriksberg, deraf i 25 Aar som dets Direktør. Efter sine første tekniske Studier og en kort Tid ved Lindholmen og Finnboda Skibsværfter, rejste han til Amerika, hvor han arbejdede et Par Aar ved Bath Iron Works, Newport News Shipbuilding & Dry Dock Co. og New York Shipbuilding Co. Ved sin Hjemkomst i 1907 blev han Værftingeniør paa Eriksberg og i Praksis Værftets tekniske Leder. Da den daværende Direktør Erik Flobeck afgik ved Døden, faldt det ganske naturligt, at Gunnar Engberg udnævntes til Selskabets administrerende Direktør.

Paa det Tidspunkt gav Eriksberg sig særlig af med Reparationer og Bygning af mindre Lastdampere, Kanalbaade og Passagerskibe. Under Indflydelse af Engbergs Initiativ og Energi moderniseredes og udvikledes Værftet. Nye Arealer indkøbtes til Bygning af Beddinger. Opførelse af Bygninger, Flydedokke, etc. Den største Flydedok kunde saaledes dokke Amerika-linjens største Skib. Værftet har ogsaa bygget Dieselmotorer paa Licens fra B. & W.

Siden 1919 er en stor Flaade af moderne Linje- og

Tankskibe udgaaet fra Eriksberg baade til svenske og udenlandske Redere, og i den senere Tid har man ogsaa bygget for den svenske Marine.

Direktør Engbergs Dygtighed og praktiske Sans har bidraget stærkt til, at Værftet nu raader over moderne Hjælpemidler og effektiv Drift, Konkurrencekraft paa det internationale Marked og god Økonomi.

#### FRA SVENSK VÆRFTER

Fra Kockums Værft har der været Søsætning af et 13.400 Tons stort Tankmotorskib, der bygges for Rederiaktiebolaget »Sveas» Regning. Statsminister *Per Albin Hansson* og Handelsminister *Eriksson* overværede Stabelafløbningen.

\*

Djupviks Baadværft har leveret en ny Lodsbaad paa 9,2 Meter. Maskineriet bestaar af en 30 Hesteskraft Super Skandiamotor, som ogsaa leverer elektrisk Energi til hele Baaden. Den skal have Station i Gävledistriktet.

#### OVERFLOD AF TONNAGE EFTER KRIGEN

Hvor nødvendig den uhyre amerikanske Tonnageproduktion end er for de Allierede under de nuværende Forhold, kan det ikke undgaas, at der næres Bekymringer for de mange nye Skibe, som man venter vil optræde paa Fragtmarkederne efter Krigen. I den Henseende er Fredens Perspektiver ret mørke. Den engelske Fagpresse har i nogen Tid beskæftiget sig med dette Problem, og for kort Tid siden skrev *News Chronicle's* City-Redaktør følgende i en Artikel om Tonnageoverflod efter Krigen, gengivet efter »Svensk Sjøfartstidning«:

Ved Overgangen til Fredsforhold vil den aabenbare Knaphed paa Tonnage for en stor Del forsvinde, først og fremmest paa Grund af Nedgangen i de militære Behov, og ydermere fordi Tonnagen da vil blive fri for Konvojsystemets Hindringer og faa sin Effektivitet øget i tilsvarende Grad. En given Tonnagemængde turde efter Krigen være i Stand til at udføre dobbelt saa meget Arbejde som under de nuværende Forhold. Og bortset herfra vil den store Ekspansion af De Forenede Staters Værftsindustri i Forening med Nedgangen i Ofrene for U-Baadskrigen skabe en næsten forvirrende Tilgang til Verdens Handelstonnage.

Den ordførende i U.S. Maritime Commission, Admiral Land, henledte for nylig Opmærksomheden paa, at det amerikanske Skibsbygningsprogram fra sin Begyndelse i 1938 frem til Slutningen af 1944 omfatter en Totalproduktion paa ca. 50 Mill. Tons d.w. af Handelstonnage, d. v. s. to Tredjedele af den i September 1939 eksisterende Verdenstonnage. Da det amerikanske Skibsbygningsprogram nu omfatter nærmest 20 Mill. Tons d.w. pr. Aar er det meget sandsynligt, at Verden ved Krigens Slutning vil komme til at staa over for en Overflod af Tonnage som aldrig før.

Fordelingen af Tonnagen vil da desuden have undergaaet revolutionerende Forandringer. Paa den anden Side vil De Forenede Stater, takket være sit vældige Skibsbygningsprogram og sin Hensigt at beholde Ejendomsretten over de til de forenede Nationers Disposition stillede Skibe, komme til at kontrollere Størstedelen af den eksisterende Handelstonnage.

De Forenede Staters Politik gaar ud paa, at de skal forblive et af Verdens førende Skibsfartslande. Da Admiral Land kom ind paa Spørgsmaalet om Forholdet mellem De Forenede Stater og de andre Skibsfartsnationer udtrykte han det Haab, at man vilde følge en Samarbejdets Politik, men han føjede til, at det vilde blive vanskeligt at naa dertil. Han formodede, at alle de paaagældende Nationer vilde ønske en større Andel i Søfarten end de øvrige vilde være villige til at gaa med til.

Admiral Land var af den Mening, at De Forenede Stater burde beholde de bedste og hurtigste af de un-

der Krigen byggede Skibe og skille sig af med Resten. For Tiden er omtrent Halvdelen af de Skibe, som bygges i U.S.A., hurtigtgaaende. Hvis Resten af »Liberty«-Skibene og andre lignende Typer sælges ved Krigens Ophør, vil dette antagelig ske til »Slump« Priser paa et overfyldt Marked. Sandsynligvis vil disse Skibe falde i Hænderne paa smaa Trampredere af den Type, som konkurrerede saa skarpt om Fragterne før Krigen. Hvis denne Konkurrence dyrkes af de Forenede Stater og samtidigt modvirkes af deres moderne men i Drift dyre Handelsflaade, vil Understøttelse eller Beskyttelse i en eller anden Form være nødvendig. Med andre Ord, skriver det svenske Blad, synes Efterkrigstidens Søfartsproblem ikke at tegne til at blive den mindste af Verdens Bekymringer.

#### AMERIKAS STILLING TIL IMPORT EFTER KRIGEN

Som bekendt udfoldes der i Amerika store Bestræbelser for at gøre Landet til en Storeeksportør efter Krigen, idet der tilsyneladende samtidigt vises ringe Interesse for at skabe Muligheder for en tilsvarende amerikansk Import.

Det hedder i *The Times*, at naar England er blevet den store Handelsnation i Verden skyldes det ikke blot, at britiske Varer kunde faas paa alle udenlandske Markeder, men lige saa meget at England selv udgjorde et enestaaende Afsætningsomraade for udenlandske Varer. Pundet var en Universalvaluta ikke blot af den Grund at man dermed kunde betale alle Varer og Ydelser men ogsaa fordi, og det var af endnu større Betydning, enhver som havde sælgelige Varer uden Vanskeligheder kunde faa Pund for dem i London. Englands økonomiske Magt i det nittende Aarhundrede hvilede ikke blot paa dets Stilling som den største Eksportør og Laangiver men ogsaa og fremfor alt paa dets Stilling som Verdens største Importmarked og Vareformidler.

Det er paa dette Punkt, der næres en vis Uro for Amerikas fremtidige Politik.

Alle amerikanske Planer synes at gaa ud paa at befordre en hurtigt voksende Strøm af Varer og Tjenesteydelser fra De Forenede Stater til alle Dele af Verden. Men kun faa Tegn tyder paa, at man interesserer sig for Foranstaltninger til Skabelse af Muligheder for en tilsvarende Indførsel af udenlandske Varer og Ydelser til De Forenede Stater, trods det at Erfaringen viser, at intet er mere egnet til at fremkalde Kaos og Depression end en Politik, som søger at fremkalde en stor Eksport uden at give Importen samme Chance. Ganske vist kan Amerika gennem omfattende Laangivning for en Tid overbygge Kløften, men dette kan blive en farlig Udvej. Paa denne Maa- de lykkedes det i 1924 og 1929 at tilvejebringe en tilsyneladende Ligevægt, men det endelige Sammenbrud blev saa meget desto mere eftertrykkeligt. En amerikansk Laangiver- og Investeringspolitik, suppleret af en foreløbig og begrænset Forlængelse af lend-lease Virksomheden og stimuleret af Genopbygningsbehovet, vilde maaske fremkalde en kraftig Stigning i Verdenshandelen, naar Fjendtlighederne ophører. Men hvis man ikke samtidig befalder sig paa at oprette virkelig Ligevægt inden for Handelen, bereder man maaske blot Vej for et økonomisk Sammenbrud af hidtil uhørte Dimensioner.

Den dominerende Stilling, som De Forenede Stater, politisk saa vel som økonomisk, kommer til at indtage i Verden, gør, at man i hele Verden og frem for alt i England med vaagent Øje følger enhver Forandring i den amerikanske Politik. England kan ikke opstille noget som helst Program for sin økonomiske Politik, for saa vidt angaar internationale Forhold, uden at tage Hensyn til Spørgsmaalet om hvorvidt engelske Varer eller Varer fra Lande, som er Englands Kunder, vil

finde et aabent Marked i De Forenede Stater efter Krigen. Efter Krigen vil England komme i en for Landet uvant Situation, idet Landets Evne til at skaffe Betalingsmidler til Importen næsten helt og holdent vil bestemmes af dets Evne til at finde Afsætning for Eksporten. Det maa derfor være Rettesnoren for Eng-

lands økonomiske Politik at opretholde Betalingsbalancen, og forskellige Veje er aabne til Opnaelse af dette Maal. Men det vil falde vanskeligt for den engelske Regering at bestemme sig for nogen af dem uden nærmere Kundskab om det Importmarked, som i Fremtiden vil være til Raadighed i Amerika.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Bjergelønnen blev halveret

Skipperne Harry Sørensen og Edvard Sørensen, Lohals, havde ved Sø- og Handelsretten sagsøgt Skibsmægler Jul. Boas, Nysted, som korresponderende Reder for M/S »Lina Høge«, nu »Fanny« af Nysted, til Betaling af 10,000 Kr. i Bjergeløn, subsidiært et mindre af Retten fastsat Beløb. De havde med deres Fiskekuttere »Lizzie« og »Ammy« af Lohals den 15. og 16. Februar 1943 bjerget M/S »Lina Høge«, der var grundstødt ved Lohals.

Skibsmægleren paastod sig frifundet mod Betaling af et væsentligt lavere Beløb, fastsat efter Rettens Skøn.

Retten har nu dømt Skibsmægleren til at betale 5000 Kr. Sagens Omkostninger ophævedes. I Dommen oplyses, at Skibet var læk og at det var udsat for Fare.

### Dødsfald

66 Aar gammel er tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *Alex Viktor Kajs*, Heisesgade 9, afgaaet ved Døden. Kaptajn Kajs havde Sømandstraditionen i Blodet. Han var født paa Bogø, hvor hans Fader var Skibsfører, og 14 Aar gammel kom han til Søs. Først sejlede han med Bogø-Skonnerter paa Island, derefter med en tysk Fuldrigger og siden i 7 Aar med amerikanske Sejlskibe. I 1901 vendte han hjem og gik paa Navigationsskole, og efter at have taget sine Eksaminer og afsluttet sin Værnepligt, blev han ansat som Styrmand paa Amerikabaaden »Hellig Olav«. Senere sejlede han med forskellige andre af Selskabets Skibe og forliste i 1918 med s.s. »A. N. Hansen« ved Spaniens Kyst. I 1932 blev han udnævnt til Skibsfører. Han førte Skib var s.s. »Garonne«, derefter førte han s.s. »Thyra«, hvorfra han gik i Land den 1. Juni 1940.

\*

En af Rederiet A. P. Møllers kendte Førere, Kaptajn *Axel Hansen* er i Gaar død, 52 Aar gammel.

Kaptajn Axel Hansen, der var født i Brandstrup paa Lolland, kom til Søs i 1906, og efter Sejlads med en Række forskellige Sejlskibe tog han i 1926 Navigationseksamen i København. Han blev kort efter ansat i Rederiet A. P. Møller, hvor han 1933 blev udnævnt til Fører af Dampskibet »Inge Mærsk«. Efter at han i de efterfølgende Aar havde ført flere af de større Skibe, var han for Tiden Fører af Dampskibet »Effie Mærsk«.

Kaptajn Hansen, som, da Døden ramte ham, opholdt sig paa Feriebesejls hos Familien paa Lolland, var en meget dygtig Sømand, der var afholdt overalt. Han efterlader sig Hustru og et Barn.

### Ung Dansker dræbt i New York

Der er til Danmark kommet Meddelelse om, at den 27-årige Maskinassistent *Axel Hansen* fra Nyborg den 18. December er blevet dræbt i New York.

Axel Hansen var ugift. Han startede i sin Tid Bogfondet paa Odense Maskinistkole.

### Ny Frederikshavner-Kutter bestilt ved Gilleleje

Gilleleje Skibsværft (Indehaver Andersen & Ferdinandsen) har afsluttet Kontrakt om Bygning af en ny Nordsekkutter til Fiskeskipper Herbert Petersen, Frederikshavn. Kutteren, der er paa 40 Tons, skal have installeret en 100 HK.s Vølund-Motor.

### En Grundstødning ved Hesselø

Motorgalease »Elly« af Vejle har paa en Rejse fra Randers til København med Brunkul været paa Grund ved Hesselø. Under et Søforhør i Søretten i København forklarede »Elly«s Fører, Kaptajn H. Petersen følgende:

»Elly« afsejlede den 15. Januar Kl. 9,30 fra Randers med 165 Tons Brunkul. Den var i Følge med Motorgaleasen »Eirene« af Hasle, der var forrest. Ved Udløbet af Randers Fjord tog »Eirene« Grunden ved Middagstid. »Elly« forsøgte i 4 Timer at slæbe »Eirene« af Grunden, men det mislykkedes, og Kl. 16,30 fortsatte »Elly« Rejsen. Vejret var meget diset, og den 16. Kl. 1,15 tog »Elly« Grunden paa Hesseløs Nordvest-Rev. Sejlene bjærgedes, og man forsøgte at bakke den af Grunden for fuld Kraft, hvilket dog ikke lykkedes. Der affyredes 6 Raketter og Kanonslag, uden at det bemærkedes.

Ved Daggry tog Føreren i Land og alarmerede Svitser. Kl. 20 kom Bjærgningsdamperen »Bien«, og tre Timer senere var den klar til at slæbe. Næste Dag Kl. 1,30 kom

»Elly« af Grunden og blev af »Bien« ført til Helsingør. Aarsagen til Grundstødningen maa søges i Strømsætning, der ikke kunde kontrolleres i det disede Vejr.

### Motorskonnert bjerges

Stenfisker Emil Petersen, Korsør, har paataget sig Bjærgningen af Motorskonnerten »Else« af Odense, der for nogle Dage siden sank ved Omø paa Rejse til Odense med Last. Først skal Ladningen bjerges, og derefter skal Skibet hævnes ved Hjælp af tomme Tønder.

### »Agda«s Bjærgning

For at forcere Bjærgningsarbejdet ved »Agda«s Vrag har Zoneredningskorpset nu dirigeret Dykkerne Froulund og Andersen fra Aalborg til Horsens Fjord.

### Nyt automatisk Nødsignal for Redningsbaade

I amerikanske Redningsbaade har man installeret et nyt automatisk Nødsignal.

Det er ikke nødvendigt at have nogen Indsigt i traadløs Telegrafi for at kunne anvende Apparatet, der har en Rækkevidde paa 800 Kilometer og er i Stand til at udsende automatiske Nødsignaler i 24 Timer, selv om det kommer under Vand. Foruden det sædvanlige SOS-Signal udsendes samtidig Meddelelsen om, at Signalet kommer fra en Redningsbaad, hvis Position ogsaa opgives, samt om Signalet udsendes efter Minesprængning, Torpedering, Luftbombardement eller Brand.

Der findes allerede flere af denne Slags automatiske Apparater; men disse udsender SOS-Signalet med en betydelig kortere Rækkevidde og kun i 2½ Minut. Desuden kræver disse Apparater en Telegrafist til Betjeningen.

Det nye Apparat kræver kun, at Baadens Position er kendt. I Øjeblikket er det almindelig Skik, at Besætningen hver Time faar Underretning om Skibets Position. Det eneste, der er nødvendigt, er altsaa, at Redningsbaadens Personale paa en Skala indstiller for Positionen og Aarsagen til Skibshavariet samt derefter igangsætter Apparatet, saa at det sender uafbrudt i et Døgn, om fornødent hvert femtende Sekund.

Apparatet vejer ca. 25 kg og er 560 mm langt. Det ligger indesluttet i en vandtæt Staalæske og skal fastgøres under en af Redningsbaadens Tofter.

Opfindelsen er blevet efterprøvet af Maritime Commission.

### Mindesmærke for Søfolk og Fiskere

Erhvervsudvalget i Sæby har rejst Tanken om at skabe et Mindesmærke for omkomne Søfolk og Fiskere. Efter at Planen har faaet Tilslutning fra flere Sider, vil Sæby Fiskeriforening nu fremskynde dens Virkeliggørelse.

### »Søslag« i Nyborg Havn

Fire Søfolk fra en Dampner, som er indkommet til Nyborg Havn, har været i heftigt Slagsmaal. De havde først været rundt paa forskellige Restauranter. Da en af de fire Mænd imidlertid mente sig forurettet, begyndte Slagsmaalet med Ildragere og Hammere som Angrebsvaaben.

Politiet kom til Stede og arresterede alle fire. To var saa medtagne, at de maatte paa Sygehuset, den ene med en Hjernerytelse, den anden med mindre Kødkaar.

### Dansk-svenske Handelsforhandlinger

Efter hvad »Afton-Tidningen« meddeler kan man vente Handelsforhandlingerne mellem Sverige og Danmark indledet inden længe. Forhandlingerne med Holland, Belgien og Schweiz vil først blive taget op i Slutningen af Februar.

### Svensk Havnebygningskommission

Den svenske Trafikminister har i Aarets »Statsverksproposition« anmeldt at ville foreslaa Regeringen at nedsætte en Kommission til at overveje Havnebygnings-Politikken efter Krigen.

### Blinde Passagerer med Lejdeskibene

Det har ofte foraarsaget en hel Del Ubehageligheder paa de udgaaende Lejdeskibe, at blinde Passagerer har haft Held til at snige sig om Bord og først er blevet opdaget, efter at Rejsen var paabegyndt. Som et Forsøg paa at afsløre de blinde Passagerers Gemmesteder, inden Skibene naar udenfor svensk Territorium, har Rederiet Transatlantic besluttet at forsøge at drive de blinde Passagerer

ud med Gas. Man har nærmest tænkt sig at bruge Taaregas eller en anden ufarlig Gas og har anmodet om Tilladelse til at gøre et første Forsøg paa »Glimmaren«. Blandt de mange, der har forsøgt at komme med som blinde Passagerer, er baade Svenskere og Udlændinge, som ofte har faaet Hjælp af Mandskabet om Bord eller nogle af Havnearbejderne og paa den Maade er kommet om Bord paa de ellers strengt bevogtede Lejdeskibe.

#### Første Lejdeskib ankommet

Mandag ankom Rederiet Transatlantic's »Vingaren« som første Skib efter Lejdebandstrafikens Genoptagelse til svensk Farvand med 5000 Tons Last fra Buenos Aires. Blandt de større Partier er Foderkager, Fedt og Huder.

Med Røde Kors-Skibet »Virginia«, som en af de nærmeste Dage afgaar fra Gøteborg til Grækenland, sendes en værdifuld Last af saltet Makrel og anden Fisk til Befolkningen i Grækenland. Den svenske Levnedsmiddelkommission er nemlig efter Anmodning fra Røde Kors gaaet med til at afstaa 12.000 Tdr. af sit Lager. Heraf er 3000 Tdr. Makrel.

#### Den finske Handelsflaades Krigstab

Den finske Handelsflaades Krigstab fra Krigens Begyndelse til og med 1943 beløber sig til ialt 47 Skibe paa 170,220 Tons og 217 omkomne Søfolk.

#### P. & O. Regnskab

Peninsular and Oriental Steam Navigation Company har offentliggjort sit Regnskab for Regnskabsaaret 1942/43, ifølge hvilket det fremgaar, at Selskabet havde en Nettofortjeneste paa £788,000 imod £453,000 det foregaaende Aar. Der udbetales en Dividende paa 8 pCt. som forrige Aar.

#### Silver Line Ltd.

Regnskabet for Silver Line Ltd. for 1942 udviser en Nettofortjeneste paa £182,700, hvilket er en Nedgang fra £278,000 det foregaaende Aar. Selskabet udbetaler et uforandret Udbylte paa 5 pCt.

#### Lavere Krigsrisikopræmier

Krigsrisikopræmien i Nordamerika er for Rejser til Sydamerika sænket fra 3,5 pCt. til 2,5 pCt. Man regner med, at dette betyder et Forsøg paa at modvirke de høje Fragter.

#### Amerikas Skibsbyggeri

De amerikanske Skibsværfter paa Østkysten leverede i December Maaned flere Handelsskibe end i nogen foregaaende Maaned. Ialt færdigbyggedes 64 oceangaende Skibe samt Bugserbaade. Værfterne paa Østkysten naaede i 1943 op paa et samlet Leverancetal af 589 Skibe.

#### Spaniens Handelsflaade i 1943

Den spanske Handelsflaade førte i Aaret 1943 ialt 9,1 Mill. Tons Fragtods imod 7,9 Mill. Tons i 1942. Heraf faldt 2,7 Mill. Tons paa Kysttrafikken paa den iberiske Halvø (imod 2,1 Mill. Tons i 1942).

#### Tyrkisk Damper forllet

Den tyrkiske Damper »Trak« er sunket udfor Havnen Bandirma i Marmara-Havet, hvorved 26 Mand omkom.

Den tyrkiske Trafikminister har oplyst, at det nødstedte Skib radiotelegrafisk anmodede Damperen »Tshanakkale« om Hjælp, men »Tshanakkale« kunde paa Grund af heftig Snestorm ikke naa frem.

Det er senere meddelt, at der er bjerget 18 Lig af de Omkomne.

Undersøgelsen om Aarsagen til Ulykken er allerede indledet. Efter hvad en Baadsmænd fra den sunkne Damper beretter, skal Ulykken være forårsaget af Sneykning. Kaplajnen har taget Fejl af Fyrtaarnets Beliggenhed, saa Skibet løb mod en Klippe. Der er kun ringe Haab om at bringe Skibet flot.

#### Ny Linje mellem Mexico og Argentina

Den meksikanske Regering har indvilget i Oprettelsen af en ny direkte Skibsfartslinje mellem Mexico og Argentina.

## PERSONALIA

#### 70 Aar

Tidligere Førstelods E. A. Larsen, Rønne, fejrede Tirsdag sin 70 Aars Fødselsdag. Han er født i Aaker Sogn, hvor hans Fader var Fisker. Efter sine Eksaminer ved Rønne Navigationsskole sejlede han paa Langfart med Sejlskibe fra 1906 til 1911 med den 3-mastede Skonnert »Karen« af Nexø. Den 1. November 1911 blev han ansat som Lods i Rønne, hvor han virkede — fra 1936 som Førstelods — indtil han i 1942 tog sin Afsked. Han var kendt for sit dygtige og pligttro Arbejde som Lods.

#### 50 Aar

Maskinmester i A. P. Møllers Rederi H. Holm-Olsen fyldte 50 Aar i Torsdags. Han blev knyttet til Rederiet i Maj 1921 og sejlede i de sidste Aar før Krigen som Maskinchef i de store Ruteskibe paa Philippinerne og U.S.A., men da han befandt sig i Danmark i Foraaret 1940, sejler han nu i hjemlige Farvande.

#### 50 Aar

Maskinmester i A. P. Møllers Rederi V. H. Pedersen fyldte i Søndags 50 Aar. Maskinmester Pedersen blev ansat i Rederiet i 1914 og sejlede i Aarene nærmest før Krigen som Maskinchef i Selskabets store Tankskibe. Kort før Krigsudbrudet fik han overdraget Tilsynet med Nybygning af Maskiner til Selskabets nye Skibe, og hermed er han fremdeles beskæftiget.

#### Søværnet

Materielmester af 1ste Grad Jøs Dalgaard Madsen Traberg, R. af D., fratræder ved Udgangen af Marts 1944 Stillingen som Materielmester af 1ste Grad i Søværnet paa Grund af Alder.

Materielmestrene af 1ste Grad i Reserven Theodor Fridolin Axel Vilhelm Sørensen, R. af D., og Valdemar William Julius Schiermer, Dbmd. og R. af D., er der meddelt Afsked af Søværnets Reserve paa Grund af Alder fra Udgangen af Marts 1944.

#### Elektroinstallatør-Prøve for Maskinister

I Eksamensterminen Januar 1944 er der ved Københavns Maskinskole afholdt Elektroinstallatør-Prøve for Maskinister. Der mødte 66 Eksaminander, hvoraf følgende 59 bestod:

Anders Jakob Andersen, Børge Birk Birkbo, Morten Bryder-Nielsen, Robert Thorvald Emil Burchardi, Arne Gustav Friedel Christensen, Christen Gunnar Christensen, Erik Hannibal Christensen, Niels Ole Christensen, Ejvind Nikolaj Falck, Axel Christian Hansen, Jens Erik Reinhard Anker Hansen, Poul Hansen, Jørgen Henriksen, Niels Jørgen Herlev, Kai Bonhøje Høgsberg, Lulu Preben Georg Jacobsen, Erik Jensen, Hans Jensen, Jørgen Christian Jensen, Frode Jørgensen, Mogens Jørgensen, Gunnar Littrup, Carl Georg Lund, Erik Lyngkjær, Hans Anders Michaelson, Esben Otto Rasmussen, John Edvard Alfred Rundblad, Earl Helge Sperling, Kai Sørensen, Villy Nørgaard Sørensen, Niels Hedelund Andersen, Thormod Brændeholm, Hans Holger Bøltern, Carl Johan Christensen, Ejner Hansen Dyrbøl, Knud Gregersen, Niels Peter Herskind, Aage Kristensen, Ebert Gert Nielsen, Aage Pedersen, Lars Holger Rasmussen, Karl Peder Andersen, Aage Holm Bertelsen, Thomas Asbjørn Davidsen, Christian Thyge Dyhr, Aksel Frits Hansen, Gunnar Winther Hansen, Orla Ebbesen Hansen, Hans Bernhard Hein, Knud Højsholt, Hans Peder Jensen, Karl Alfred Lund Jensen, Aage Juhl-Nielsen, Mogens Michael Nielsen, Gustav Robert Nilsson, Peter Christian Erik Olsen, Anders Paulsen, Hans Egon Rasmussen, Poul Mikael Skou.

Endvidere har ved Sygeeksamen Kaj Jens Theilmann Christensen bestaaet den almindelige Maskinisteksamen og Aage Henry Hinrichsen bestaaet den udvidede Maskinisteksamen.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Redaktør:

MOGENSE NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer



## Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa  
 D/S »Activ«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1886, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker.  
 C. Clausen, Svendborg.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Bugserselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rhederi M. Jepsen A/S., Aabenraa.  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 Navitas A/S.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 Alfred Olsen Transport Co.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Orion«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 A/S Tankskibsrederiet.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 27. Januar 1944.

Nr. 4.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre mod Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarterabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter mod Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarter Begyndelse. Kvarterabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

### 429. Sverige. Stockholms Skærgaard. Dalaröström. Forskrifter vedrørende Sejlads i Isrende.

*Position.* Jutholmen c. 59° 07',5 N. 18° 24',7 E.

*Detaller.* Naar Farvandet mellem *Jutholmen* og *Rågholmsrevet* er islagt, maa der paa en Strækning af 100 m paa hver Side af det Sted, hvor Egnens Beboere færdes over Isen, kun blive dannet 1 Rende i Isen. Rendens Bredde maa ikke overstige 25 m. Skibe maa ikke passere hinanden paa denne Strækning, og Farten maa her ikke være større end 4 Knob.

(U. f. s. Nr. 2/119. Stockholm 1944.)

### 430. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejllobet Nämndöfjärden—Kanholmsfjärden mellem Runmarö og Fågelbrolandet. Forskrifter vedrørende Sejlads i Isrende.

*Position.* c. 59° 17',4 N. 18° 43',1 E.

*Detaller.* Naar Farvandet mellem *Runmarö* og *Fågelbrolandet* (*Stavsnäs*) er islagt, maa der paa en Strækning af 100 m paa hver Side af det Sted, hvor Egnens Beboere færdes over Isen, kun blive dannet 1 Rende i Isen. Rendens Bredde maa ikke overstige 25 m. Skibe maa ikke passere hinanden paa denne Strækning, og Farten maa ikke være større end 5 Knob.

(U. f. s. Nr. 2/118. Stockholm 1944.)

### 431. Sverige. Stockholms Skærgaard. St. Höggarn. Forskrifter vedrørende Sejlads i Isrende.

*Position.* *Stora Höggarn* c. 59° 22',2 N. 18° 17',5 E.

*Detaller.* Naar Farvandet mellem *Värmdö-* og *Lidingölandet* er islagt, maa der paa en Strækning af 100 m paa hver Side af det Sted midt for Øen *Stora Höggarn*, hvor Egnens Beboere færdes over Isen, kun blive dannet 1 Rende i Isen. Rendens Bredde maa ikke overstige 25 m. Skibe maa ikke passere hinanden paa denne Strækning, og Farten maa her ikke være større end 5 Knob.

(U. f. s. Nr. 2/117. Stockholm 1944.)



**432. Sverige. Öregrunds Skærgaard. Grisslehamn—Fogdö—Singö. Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.**

*Positioner.* a) *Ornefjärden.* Kablets S.-lige Landingssted: 60° 06',14 N. 18° 48',10 E.

b) *Fogdöström.* Kablets S.-lige Landingssted: 60° 07',29 N. 18° 47',25 E.

c) *Singösund.* Kablets S.-lige Landingssted: 60° 08',94 N. 18° 46',36 E.

*Detaller.* Kabler er udlagt i a) *Ornefjärden* mellem *Grisslehamn* og *Byholma*, i b) *Fogdöström* (*Fygdstrommen*) mellem *Fogdö-Kolskäret* og *Fogdö* og i c) *Singösund* mellem *Fogdö* og *Singö*. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 150 m fra Kablerne.

(U. f. s. Nr. 2/84. Stockholm 1944.)

**433. Sverige. Bottniske Bugt. Bergö fiskehamn Fyr forandret.**

*Position.* c. 61° 49' N. 17° 25' E.

*Detaller.* *Bergö fiskehamn Fyr* er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Synsvidden er forøget.

(U. f. s. Nr. 2/80. Stockholm 1944.)

**434. Estland. Finske Bugt. Juminda N. Farligt Omraade ophævet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 23/1538 1940, Punkt II.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er atter frigivet for Sejlads:

a) 59° 51',1 N. 25° 29',4 E. d) 59° 43',1 N. 25° 19',2 E.

b) 59° 40',4 N. 25° 32',2 E. e) 59° 48',2 N. 25° 18',2 E.

c) 59° 39',3 N. 25° 24',6 E.

(N. f. S. Nr. 3/128. Berlin 1944.)

**435. Tyskland. Danzig Bugt. Brüsterort WSW. Skibsfartshindring rapporteret.**

*Position.* c. 54° 54' N. 19° 40' E.

*Detaller.* Paa ovennævnte Plads har et Skib rørt en under Vandoverfladen drivende Genstand.

(N. f. S. Nr. 3/109. Berlin 1944.)

**436. Tyskland. Stolpmünde. Sejladsforskrift.**

*Position.* c. 54° 35' N. 16° 52' E.

*Detaller.* Det tilladte Dybgaaende under Indsejling til og Udsejling fra *Stolpmünde* er 4,4 m ved Middelvandstand.

(N. f. S. Nr. 3/110. Berlin 1944.)

(So Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****437. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Slusen i Kalveboderne. Nye Passage-signaler.**

*Position.* Signalmast ved E.-Siden af Slusen: 55° 38' (33") N. 12° 33' (23") E.

*Detaller.* Den 1. Februar 1944 træder nedennævnte Bestemmelser i Kraft vedrørende Passage af Slusen i *Kalveboderne*:

Fartøjer, som vil gaa gennem Slusen, skal tilkendegive dette ved at afgive følgende Signal:

Om Dagen: Det internationale Signalfag *N* eller — hvor dette ikke haves — Nationalflaget paa halv Fortop og en lang Tone efterfulgt af en kort Tone med Dampfløjte eller Sirene (— •).

Om Natten: Et hvidt Lys for Boven og en lang Tone efterfulgt af en kort Tone med Dampfløjte eller Sirene (— •).

For Sejlskibe og Fartøjer, der ikke er i Stand til at afgive Lydsignalet, afgives dette af Bugserbaaden.

Fra Slusen vil der fra en Signalmast paa ovennævnte Plads blive vist følgende saavel Dag- som Natsignaler:

1. 1 rødt, fast Lys.  
Signalet betyder, at Passagen ikke er fri eller ikke kan finde Sted.
2. 2 røde, faste Lys over og under hinanden.  
Signalet betyder, at et Nord fra kommende Skib kan passere, medens Syd fra kommende Skibe maa stoppe.
3. 3 røde, faste Lys over og under hinanden.  
Signalet betyder, at et Syd fra kommende Skib kan passere, medens Nord fra kommende Skibe maa stoppe.

Slusemesteren er berettiget til at ændre et givet Signal, naar det skønnes nødvendigt.

Den Omstændighed, at Signal for Passage af Slusen er vist, fritager ikke Skibet for at udvise sædvanlig Agtpaagivenhed for at undgaa Kollision med Slusen eller andre Fartøjer.

Naar et af de ovennævnte Signaler for Passage af Slusen er givet, skal alle Fartøjer, der befinder sig i Nærheden af Slusen, manøvrere saaledes, at de ikke kommer i Vejen for Skibe, der skal passere Slusen.

*Publikationer.* Danske Lods III, Side 38. Havnelods, Side 128 og 133. Fyr.-Fort. Side 35.

**438. Danmark. Sundet. Nordre-Røse NW. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 48/1756 1943 og 1/5 1944.

*Position.* 55° 38' (40") N. 12° 40' (36") E., c. 400 m N. for E.-ligste Sømærke ved Sejlrenden til *Kastrup*.

*Detaller.* Undervandshindringen har forgæves været eftersøgt.

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**439. Danmark. Kattegat. Hundested N. t. E. Vrag afmærket.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/426 1944.

*Position.* c. 56° 05' N. 11° 54' E., c. 7 Sm N. t. E. 1/2 E. fra *Hundested* Havn.

*Detaller.* Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket 1 Mast ragor op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 100 m NE. for Vraget.

**440. Danmark. Kattegat. Anholt NW. Oplysning om Vrag.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/372 1944.

*Position.* c. 56° 47',0 N. 11° 10',5 E.

*Detaller.* Vragets Stævn er ikke mere synlig over Vandet. Vraget er ikke afmærket.

(N. f. S. Nr. 3/176. Berlin 1944.)

**441. Danmark. Kattegat. Østre-Flak E. Vrag eksisterer ikke.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/374 1944 udgaar.

*Position.* c. 56° 57',0 N. 11° 10',5 E.

(N. f. S. Nr. 3/175. Berlin 1944.)

**442. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.**

*Position.* *Aalborg Portland-Cementfabrik:* c. 57° 03',8 N. 9° 58',4 E.

*Detaller.* 30—40 m uden for Landgrunden mellem Svovlsyrefabrikken i *Aalborg* E.-lige Del og *Aalborg Portland-Cementfabrik* nedrammes for Tiden i den fremtidige Bolværkslinie i indtil 10 m Vanddybde c. 15 Prøvepæle. Pælene afmærkes med paasømmede Brædder eller med Træbøjer.

**443. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/184 1944.*Position.* c. 56° 29',5 N. 8° 36',0 E.*Detaller.* I Slutningen af Januar Maaned 1944 paabegyndes Fjernelsen af den N.-lige Stenmole i det gamle Havnebassin. Indtil den efterfølgende Uddybning er tilendebragt, vil der ved Molens W.-lige Ende være udlagt en hvid Stage med 2 nedadvendte Koste, og al Sejlads til og fra den gamle Havn skal foregaa mellem denne Kost og den N.-lige Mole i Fiskerihavnen.*Kort* Nr. 104. *Publikationer.* Havnelods, Side 98 og 99.**444. Danmark. Limfjorden. Nissum Bredning. Rønnen NE. Sømærke flyttet.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Rønnen NE. røde Stage med 1 opadvendt Kost paa 56° 36' (49") N. 8° 21' (54") E. er flyttet c. 350 m mod S. t. W. og udlagt i 5,3 m Vand paa 56° 36' 39" N. 8° 21' 19" E.*Kort* Nr. 104. *Publikationer.* Danske Lods II, Side 48. Søm.-Fort. Side 25, Nr. 4.

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****445. Norge. Altafjord. Mineomraade. Advarsel.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 70° 01',6 N. 23° 19',6 E., *Rauberget.*
- b) 69° 59',55 N. 23° 13',9 E., *Indreskjær.*
- c) 69° 57',6 N. 23° 08',9 E., *Auskarneset.*
- d) 70° 01',9 N. 23° 04',1 E., *Kroknesholm.*
- e) 70° 01',9 N. 23° 02',0 E.
- f) 70° 05',1 N. 23° 02',0 E.
- g) 70° 05',1 N. 23° 08',3 E., *Altneset.*

(N. f. S. Nr. 3/177. Berlin 1944.)

**446. Norge. Senja. Dyrøysund. Finnlandsneset SW. Vragvager forsvundet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 15/515 1942.*Position.* 69° 05' 24" N. 17° 36' 18" E., 640 m 247° fra *Finnlandsskjær* Fyr.*Detaller.* Vragvageren, der var udlagt lige E. for det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er forsvundet og vil ikke blive erstattet.

(E. f. S. Nr. 1/38. Oslo 1944.)

**447. Tyskland. Ems. Emden Sejløb. Forbud mod Ankring.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det er forbudt at ankre mellem *Knock* og *Termunten* inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 53° 20',2 N. 7° 04',0 E.
- b) 53° 18',3 N. 7° 04',8 E.
- c) 53° 18',3 N. 7° 02',2 E.
- d) 53° 20',3 N. 7° 02',1 E.

(N. f. S. Nr. 3/134. Berlin 1944.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 448. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sejladsen i det uddybede Løb i Roskilde Fjord til Frederiksværk Havn.

*Position.* Frederiksværk c. 55° 58' N. 12° 01' E.

*Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 5. Januar 1944 udstedt følgende Bekendtgørelse.

I Medfør af § 6, Stk. 3, i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930 og kgl. Anordning Nr. 190 af 8. Juli 1926 angaaende Regler til Betyggelse af Sejladsen i indre Farvande, bekendtgøres herved efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder følgende:

## § 1.

For al Sejlads gennem det afmærkede, ved Kunst uddybede Løb fra *Roskilde Fjord* til *Frederiksværk* Havn, der paa hele Strækningen er at betragte som snævert Farvand, gælder de i Bekendtgørelse Nr. 222 af 29. Juli 1927 (jfr. Bekendtgørelse Nr. 15 af 26. Januar 1934) angaaende særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand under §§ 2—12 og 14 anførte Bestemmelser med nedenstaaende Ændringer og Tilføjelser:

- a) Reglen i § 7 a ændres derhen, at det Skib, der er for udgaaende, skal vente.
- b) Skibe og Fartøjer, som ligger stoppet eller fortøjet i eller i umiddelbar Nærhed af Løbet, og Pramme og Flaader, hvad enten de ligger stille eller gør Fart, skal af maskindrevne Skibe passeres med særlig Agtpaagivenhed og med ringe Fart, om fornødent med stoppet Maskine.
- c) I Sejlløbet og dets Nærhed er det forbudt at udføre saadanne Arbejder, der kan medføre Fare for, at Sejlløbet bliver forurenat af derved løsnede Materialer som Tang, Sand, Mudder o. l.
- d) Bjærgning af Skib eller Fartøj ved Hjælp af fremmed Bjærgningsbaad skal straks anmeldes til Havnefogden i *Frederiksværk*, hvis Anvisninger skal følges.
- e) Under Isforhold skal Førerne af Skibe og Fartøjer nøje rette sig efter de af Havnefogden i *Frederiksværk* givne Instruktioner for Sejladsen gennem Løbet eller de særlige Bestemmelser, der maatte blive bekendtgjort i „Efterretninger for Søfarende“.
- f) Det er forbudt at bade i Løbet.

## § 2.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse indeholdte Bestemmelser straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører højere Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig over for dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

## § 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Februar 1944.

*Publikationer.* Danske Lods I, Side 22. Danske Lods II, Side 172. Havnelods, Side 9 og 72.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

## 449. Sverige S.-Kyst. Kivik N. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* 26. Januar—12. Februar 1944, Hverdage Kl. 0830—1600.

*Position.* *Killehus* c. 55° 44' N. 14° 12' E.

*Detaller.* I ovennævnte Tid foretages Skydeøvelser i E.-lig Retning fra Pladsen 2500 m ENE. for *Brösarps* Station, c. 3 Sm N. for *Ahus*.

Fareomraadet strækker sig c. 6 Sm ud fra Kysten og begrænses mod Nord af en Linie, der gaar i Retning 66° fra *Knäbäck* paa c. 55° 45' N. 14° 12' E., og mod Syd af en Linie, der gaar i Retning 111° fra *Stenören* paa c. 55° 43' N. 14° 12' E.

Skydning afbrydes under Skibes Passage af Fareomraadet.

(U. f. s. Nr. 3/193. Stockholm 1944.)

## 450. (S). Sverige. Kalmarsund. Fyrskib inddraget for Vinteren.

*Position.* c. 56° 20',9 N. 16° 14',8 E.

*Detaller.* Fyrskibet *Utgrunden* er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 3/145. Stockholm 1944.)

## 451. (S). Sverige. Kalmarsunds djupränna. Lystønder inddraget for Vinteren.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Følgende Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:

*Trädgårdsgrund* c. 56° 38' N. 16° 22' E. *Tärnör.* *Kalmar Tredingsgrund.* *Gillburen.*

*Mellgrund* c. 56° 40' N. 16° 24' E.

(U. f. s. Nr. 3/144. Stockholm 1944.)

## 452. (S). Sverige. Kalmarsund. Lystønde inddraget for Vinteren.

*Position.* c. 56° 56' N. 16° 36' E.

*Detaller.* *Slottsbredan* Lystønde er inddraget paa Grund af Isforholdene.

(U. f. s. Nr. 3/143. Stockholm 1944.)

## 453. Sverige. Ålgårdsudde. Vrag afmærket.

*Position.* 57° 58',67 N. 16° 49',21 E.

*Detaller.* En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt paa ovennævnte Plads, c. 20 m SW. for Vraget af Motorsejleren *Ellen* af *Järnavik*.

(U. f. s. Nr. 3/195. Stockholm 1944.)

## 454. (S). Sverige. Sejlløbet Arkö—Mem. Fyr slukket for Vinteren.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Björkskär* c. 58° 25' N. 16° 48' E. *Färholmen.* *Ettersundet östra* og *västra.* *Stegeborg* c. 58° 27' N. 16° 36' E.

(U. f. s. Nr. 3/142 og 3/194. Stockholm 1944.)

## 455. (S). Sverige. Gränsö Sten. Lystønde inddraget for Vinteren.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/417 1944 udgaar.

*Position.* c. 58° 31' N. 16° 54' E.

*Detaller.* *Gränsö Sten* Lystønde er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 3/141. Stockholm 1944.)

**456. (S). Sverige. Algersgrund. Lystøndes Lanterne fjernet for Isen.***Position.* c. 58° 39' N. 16° 28' E.*Detaller.* Lanteren paa *Algersgrunds* Lystønde er fjernet paa Grund af Isforholdene.

(U. f. s. Nr. 3/140. Stockholm 1944.)

**457. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Nättarö. Fyr forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1584 1943.*Position.* *Båten* c. 58° 53',2 N. 18° 05',1 E.*Detaller.* Fyret paa Skæret *Båten*, WNW. for *Nättarö* Gaard, der viser hvidt Hurtigblink, lyser mellem Pejlingerne: 36° og 45°, 113° og 124° samt 267° og 283°.

(U. f. s. Nr. 3/139. Stockholm 1944.)

**458. Sverige. Stockholms Skærgaard. Aspö—Jutholmen. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.***Position.* 59° 07',45 N. 18° 24',95 E.*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 150 m fra et Kabel, der er udlagt i Sundet mellem *Aspö* og *Jutholmen*. Kablets Landingssteder er afmærket med hvide Kabelskilte.

(U. f. s. Nr. 3/138. Stockholm 1944.)

**459. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Tröskeln. Lystønde inddraget for Vinteren.***Position.* c. 59° 40',1 N. 19° 50',1 E.*Detaller.* *Tröskeln* Lystønde, SE. for *Söderarm*, er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 3/137. Stockholm 1944.)

**460. (S). Sverige. Bottnische Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* a) Lystønderne *Västra Finngrundsbanken* c. 60° 59' N. 18° 03' E., *Östra Finngrundsbanken*, *Grepens angöring*, *Argos grund*, *Storgrundet* og *Lilljungfruns angöring* c. 61° 16' N. 17° 28' E. samt de paa Pladserne for *Grundkallens* Fyrskib c. 60° 34' N. 18° 58' E., *Västra Bankens* Fyrskib og *Finngrundets* Fyrskib c. 61° 04' N. 18° 41' E. midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønder er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 3/191. Stockholm 1944.)

**461. (S). Sverige. Bottnische Bugt. Holmögådd. Udsendelse af Radiotaagesignaler indstillet for Vinteren.***Position.* c. 63° 31' N. 20° 45' E.*Detaller.* Udsendelsen af Radiotaagesignaler fra *Holmögådd* Fyr er indstillet for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 3/190. Stockholm 1944.)

**462. (S). Sverige. Bottnische Bugt. Sydostbrotten Fyrskib inddraget for Vinteren.***Position.* c. 63° 19' N. 20° 11' E.*Detaller.* *Sydostbrotten* Fyrskib er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 3/189. Stockholm 1944.)

**463. (S). Sverige. Bottnische Bugt. Fyr slukket for Vinteren.***Tidligere E. f. S.* Nr. 3/390 1944 udgaar.*Position.* N. for 63° 15' N.*Detaller.* Samtlige svenske Fyr N. for ovennævnte Breddegrad er slukket for Vinteren med Undtagelse af Fyrene *Bonden* c. 63° 26' N. 20° 02' E., *Umeå uthamn övre* og *nedre*, *Långhalsudde*, *Bredskär övre* og *nedre* samt *Petlandskär östra*, *västra* og *södra* c. 63° 39' N. 20° 24' E.

(U. f. s. Nr. 3/188. Stockholm 1944.)

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

464. (T). Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget.

Afmærkning flyttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/366 1944 udgaar.

Position. c. 56° 07',7 N. 12° 18',9 E.

Detaller. I Indløbet til Gilleleje Havn spærres Løbets W.-lige Halvdel af en Sandbarre med under 2,4 m Vand.

I Resten af Indløbet kan der ikke regnes med større Vanddybde, end at Skibe med et Dybgaende af 2,5 m netop kan passere Løbet. Dybdeforholdene maa antages stadig at blive ringere.

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, der markerer Løbets W.-Side, er flyttet noget E. efter.

465. (T). Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.

Position. 55° 42' (42") N. 12° 36' (26") E., c. 70 m N. for Z-Bølgebryderens Forlængelse.

Detaller. I Forbindelse med Kloakarbejdet ved Svanemøllebugten vil der paa ovennævnte Plads blive tilvejebragt en Arbejdsø paa c. 400 m<sup>2</sup>.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

466. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Aarhus Bugt. Mejlgrund W. Nyt Sømærke udlagt.

Position. c. 56° 03',1 N. 10° 26',0 E.

Detaller. En hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste Mejlgrund W., er udlagt paa ovennævnte Plads i 10 m Vand W. for Mejlgrund.

Kort Nr. 112, 103, 125, 100 og 180.

Publikationer. Danske Lods II, Side 180. Søm.-Fort. Side 51, Nr. 8 A.

## Ekstra-Tillæg.

### I. Østersøen.

467. Danmark. Hollændergrund W. Lystønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/358 1944.

Position. c. 55° 05',2 N. 12° 19',0 E.

Detaller. Hollændergrund W. hvidmalede Lystønde er atter udlagt paa Plads.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

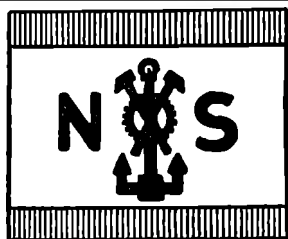
468. (T). Danmark. Kattegat. Fornæs NE. t. E. Drivende Sømærke observeret.

Position. c. 56° 31' N. 11° 09' E.

Detaller. En rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste er den 26. Januar 1944 observeret i Drift paa ovennævnte Plads, c. 7½ Sm 55° fra Fornæs Fyr.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes



CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.  
SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4  
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klia
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	



# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

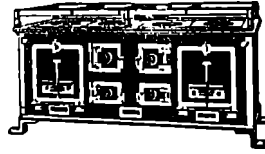
TELF. ODENSE 1859

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN 8.



Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

### ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

KOLDING

### A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE  
KOLDING

BEFRAGNING -:- KLARERING -:- EKSPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1410—1811

FAABORG

### P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 608

MARIAGER

### P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FREDERICIA

### JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

RANDERS

### CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Tlf: 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

### CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

### E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262  
Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.  
»Hude«  
Svendborg

KALUNDBORG

### JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

### A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 6

FREDAG 4. FEBRUAR 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den tyske Admiral *Lützw* har over for Pressens Repræsentanter i Helsingfors fremsat forskellige Udtalelser om Krigssituationen. Om Ubaadskrigen udtalte han saaledes bl. a., at Aaret 1943 havde været et Skuffelsernes Aar for Tyskerne, idet de Allieredes Anti-Ubaadsvaaben i Aarets Løb var undergaaet en Udvikling, der havde gjort dem meget effektive, hvorved de tyske Ubaades Aktivitet var blevet stærkt hæmmet, hvilket, som Admiralen paapegede, jo iøvrigt fremgik af de af Tyskerne publicerede Sænkningstal. Meget à propos offentliggør Tyskerne samtidigt Sænkningstallet for Januar, hvilket udgjorde 31 Skibe paa ialt 178.000 BRT. I Betragtning af, at de Allieredes Nybygningsproduktion i hvert Fald beløber sig til 1 Mill. BRT. pr. Maaned, skulde der jo være en betydelig Nettolilgang til de Allieredes Tonnagepark, hvilket man vilde formode maatte indvirke paa Tonnagestillingen paa Markederne uden for Blokadezonen. Nogen saadan Indvirkning synes imidlertid ikke at have fundet Sted, for alle Rapporter, der foreligger om Forholdene paa de af de Allierede kontrollerede Markeder, taler stadig om Tonnageknaphed og Vanskeligheder ved at skaffe Tonnage til Transporter, der ikke er af absolut krigsvigtig Karakter. Hvor den nybyggede Tonnage gaar hen, kan man naturligvis kun gætte sig til, men en af Admiral *Lützw* senere i sit Foredrag fremsat Udtalelse, hvorefter de engelsk-amerikanske Forberedelser til Invasionen i Vesteuropa allerede er langt fremskredne, giver dog et Fingerpeg om, hvad i hvert Fald en Del af Aarsagen er til den stadig lige akutte Tonnagemangel.

Om de engelske Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Nyheder. Amerikanerne har givet yderligere Tonnagetildelinger til Malmtransporterne fra Indien, Sydafrika og Brasilien, ligesom ogsaa Kulfarten fra Hampton Roads til de forskellige Bunkerstationer i Vestindien, paa Azorerne og i Middelhavet har faaet ret betydelige Tildelinger. Der er ligeledes sluttet adskillige Skibe for Kul til Brasilien kombineret med Malm tilbage fra Rio til Northern Range. Der er ligeledes sluttet Tonnage for Sukker fra Cuba til saavel Golfen som til Northern Range, og ogsaa Malmfarten fra Botwood til Baltimore har faaet enkelte Baade tildelt. Medens Fragterne i de førstnævnte Trades er uforandrede, har der fundet en mindre Regulering Sted for Malm fra Botwood, hvor Raten nu er fastsat til \$4.68 plus 70 pCt. Krigstillæg. Iøvrigt noteres forskellige Kornlaster fra Northern Range til Eire og Portugal til uforandrede Rater.

Paa de engelsk-kontrollerede Markeder noteres Kul fra Wales til Azorerne uforandret i 70/- og til Port Said i 90/-. Der søges ligeledes stadig Salttonnage fra Port Said og Aden til Calcutta og for Kul fra Calcutta til Colombo til uforandrede Rater.

I de frie Trades, som man iøvrigt vel ikke mere kan tale om, efter at Argentina nu ogsaa har afbrudt den diplomatiske Forbindelse med Aksemagterne, er River Plate stadig den vigtigste Faktor. Hvede Buenos Aires/Lissahon indikerer uforandret \$60 og River Plate/Eire \$90. River Plate/Santos har betalt 21 Guldpesos, og River Plate/Callao noterer 130 Papirpesos. Korn og Stykgods fra Buenos Aires til Tyrkiet note-

rer uforandret \$180, og en Ladning Kaffe fra Brasilien til Port Said skal være sluttet til \$140.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark er der kun ringe Liv, og Trælastmarkederne og Malmfarten viser heller ikke større Interesse for Tonnage. Salpeterfarten fra Norge til Danmark kommer næppe i Gang førend i Slutningen af denne Maaned eller maaske først i Begyndelsen af Marts.

### 180 DANSKE HANDELSSKIBE GAAET TABT UNDER KRIGEN

Den danske Handelsflaade har siden Krigens Udbrud ved Krigsforlis mistet ialt 180 Skibe, repræsenterende 385.000 BRT., hvilket er 32,4 pCt. af Flaadens Størrelse ved Krigsudbrudet. Denne Oplysning blev fremsat ved Dansk Styrmandsforenings Generalforsamling.

I Aarets Løb er ialt 29 Handelsskibe gaaet tabt af den danske Flaade, og endvidere har en Del Skibe faaet store Skader som Følge af Krigshandlinger. Foreningen er bekendt med, at den danske Handelsflaade siden Krigens Udbrud ved Krigsforlis har mistet ialt 180 Skibe. Den i Forvejen lange og sørgelige Liste over krigsforliste Sømænd er yderligere i Aarets Løb blevet forøget med 236 gode danske Mænd, som har sat Livet til under pligtro Udførelse af deres Gerning. Af disse var 20 Medlemmer af Dansk Styrmandsforening. Ialt er man bekendt med, at 1158 danske Søfolk siden Krigens Udbrud er omkommet ved Krigsforlis, deraf 131 Navigatorer, som var Medlem af Dansk Styrmandsforening.

### EKSपोर्टOVERSKUD PAA 72 MILLIONER I FJORD

Opgørelsen over Danmarks Samhandel med Udlandet i 1943 foreligger nu fra Statistisk Departement. Den viser, at Aaret har bragt os et Eksportoverskud paa 72 Mill. Kr., mens Samhandelen i 1942 resulterede i et Importoverskud paa ikke mindre end 156 Mill. Kr. — altsaa en Difference i Løbet af det sidste Aar paa 228 Mill. Kr. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at Handelsbalancen for 1941 viste et Importoverskud paa 33,6 Mill. Kr.

I 1943 har Importen haft en Værdi af 1226,4 Mill. Kr. og Eksporten en Værdi af 1298,4 Mill. Kr. mod for 1942 henholdsvis 1209,6 Mill. Kr. og 1053,6 Mill. Kr. Importværdien er saaledes i det sidste Aar forøget med 16,8 Mill. Kr., mens til Gengæld Eksportværdien er steget med 244,8 Mill. Kr. For 1941 havde Importen en Værdi af 1310,4 Mill. Kr. og Eksporten en Værdi af 1276,8 Mill. Kr. Fra 1941 til 1942 var der saaledes en Tilbagegang i Importværdien paa 100,8 Mill. Kr., mens Eksportværdien gik 223,2 Mill. Kr. tilbage.

### KØBENHAVNS HAVN OG PENSIONSLOVEN

Paa et Møde i Københavns Havnebestyrelse opnaaedes der Enighed om at protestere imod, at Københavns Havn kan falde ind under Pensionsloven. Ganske vist indsaa man, at man formelt maatte ansøge Handelsministeriet om en Dispensation fra Loven, men der var tillige Enighed om at tilkendegive for Ministeriet, at Københavns Havn ansaa denne Dispensation som sin Ret.

Af en Redegørelse, der blev fremsat af Havnedi-

rektør *Laub*, fremgik det, at man fra alle Sider var klar over, at Havnen ikke kom ind under Loven, da denne blev vedtaget i 1935. Københavns Havn er ikke en privat Virksomhed, men en offentlig Institution i Lighed med Stat og Kommune. Imidlertid fremgaar det af Handelsministeriets Resolution af 28. Maj 1937, at Havnen ogsaa kommer ind under Loven, og skønt Handelsminister Halfdan Hendriksen stillede sig forstaaende overfor Spørgsmaalet, fik Havnen alligevel flere Gange Afslag paa Andragendet om at være undtaget fra Loven. Havnedirektøren gjorde gjældende, at Københavns Havn vilde være ringere stillet end de andre Havne i Danmark, som er undtaget fra Loven, hvis man nu skulde ændre Havnens Pensionsordning i Henhold til Lovens Bestemmelser, og skønt han principielt maatte hævde, at Havnen ikke kunde henregnes under Loven, indstillede han, at man søger at holde Københavns Havn fri for Pligten til at danne en Pensionskasse, og redegjorde for en subsidieret Ordning, hvorefter man, hvis Havnen skal ind under Loven, ved Pantsætning af nogle ubehæftede Arealer kunde nedbringe de aarlige Udgifter.

Efter nogen Diskussion enedes man om at ændre Havnedirektørens Indstilling saaledes, at der kom til at staa, at Havnen blev fri for Pligten til at ændre sin Pensionsordning.

#### DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Den forløbne Uge har bragt et uhyggeligt stort Antal Dødsbudskaber fra Havet. Saaledes bringer det sidst udkomne Nummer af Styrmandsforeningens Medlemsblad Nekrologer over tre af Foreningens Medlemmer, der er omkommet som Følge af Krigsforlis.

Fru Kaptajn Fage Petersen, Humlebæk, har haft den store Sorg at modtage Meddelelse om, at hendes Mand, Kaptajn *Jens Fage Petersen* i November Maaned er krigsforlist i udenlandsk Fart.

Kaptajn Fage Petersen, der stammede fra en gammel Sømandsslægt fra Skagen, efterlader sig Hustru og 3 Børn. Han blev 50 Aar.

Gennem Udenrigsministeriet er der kommet Meddelelse om, at Styrmand *Harald Poulsen* er omkommet. Harald Poulsen, der var født i Strib i 1907, kom til Søs med *Georg Stage* i 1921. Senere sejlede han med den firemastede Skonnert *Danekonge*. I 1931 tog han Skibsførereksamen, og som Styrmand har han sejlet i Rederiet J. Lauritzen, Alfred Christensen og D. D. P. A. Han efterlader sig sin Hustru og to Børn.

Til Familien er der kommet Meddelelse om, at Styrmand *Michael Weile* er omkommet ved Krigsforlis allerede i 1940. Styrmand Weile, der var født i 1909, tog sine nautiske Eksaminer fra Svendborg i 1935 og 1936. Derefter sejlede han en kort Tid som Styrmand i Det Forenede Dampskibs-Selskab og D. D. P. A., hvorefter han traadte ind i Progress. De nærmere Omstændigheder ved Forliset kendes ikke. Weile var ugift.

Fra Familien i Marstal har Styrmandsforeningen endvidere faaet Meddelelse om, at Styrmand *Knud Stegmann* er død. Hvornaar eller under hvilke Forhold han er død, er der ingen Oplysninger om. Han var i 1939 3. Styrmand i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Han var født i Marstal i 1917. Han tog sine nautiske Eksaminer fra Marstal Navigationsskole, hvorefter han traadte ind i D. F. D. S., men han var dog ikke knyttet til dette Selskab ved sin Død.

Til Marstal er der endvidere kommet Meddelelse om, at Styrmand *Albert Hansen* er omkommet i det fremmede. Hansen, der blev godt 50 Aar gammel, har i flere Aar sejlet i H. C. Christensens Rederi. Han efterlader sig Hustru og en voksen Søn.

Gennem Røde Kors har Fru Rasmussen, Ommel ved Marstal, faaet Meddelelse om, at hendes Mand, Baadsmænd *H. Rasmussen*, er omkommet under Sej-

lads med en Mærsk-Baad. Han efterlader sig foruden sin Hustru otte Børn, der alle er konfirmerede.

Den 26-aarige Matros *Holger Chr. Kold Nielsen* er ifølge Meddelelse til Forældrene i Grenaa omkommet ved et Krigsforlis i November Maaned i Fjor.

#### DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING FOR MINDRE SKIBE

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har afholdt Aarsmøde her i Byen. I et forudgaaende Bestyrelsesmøde valgtes til Formand Kaptajn *H. Clausen*, Rudkøbing, i Stedet for Skibsreder *A. H. Petersen*, Svendborg, som ikke ønskede Genvalg efter at have siddet i Bestyrelsen i 25 Aar. Til Næstformand valgtes Kaptajn *Schmidt*, Skærbæk ved Fredericia. Fra Aarsmødet afsendtes Telegrammer til Kongen, den tidligere Handelsminister og Departementchef Jespersen.

Skibsreder Petersen udtalte i Forbindelse med Beretningsaflæggelsen, at 1943 havde været et Sorgens Aar for Søens Folk. Femten mindre Skibe var krigsforlist, hvorved 25 brave danske Søfolk satte Livet til.

Forhenværende Skibsfører *L. Pedersen*, Svendborg, der efter 19 Aars Sæde i Bestyrelsen har trukket sig tilbage, blev valgt til Æresmedlem. Til næste Aars Mødested valgtes Aalborg.

#### DEN NY NAVIGATIONSSKOLE I SVENDBORG

Svendborg Byraad har ladet Arkitekt *F. Jørgensen* Sudaarbejde Planer til en ny Navigationsskole, som man paatænker at opføre. Byggeriet er beregnet til ca. 720.000 Kr., og Byraadet har ansøgt om et Stats-tilskud paa 240.000 Kr.

#### FINSK REDER-DELEGATION TIL DANMARK?

En Delegation af finske Redere kan i nær Fremtid ventes til København for at forhandle med det danske Fragnævns om Trælastfarten mellem Finland og Danmark i den kommende Sæson.

#### TIME-CHARTRING AF SVENSKESKIBE

I svenske Rederikredse diskuteres visse Forhandlinger, som er ført vedrørende en 10-aarig Timechartering af svenske Tankskibe, der skal træde i Kraft ved Krigens Ophør.

Fragtsatserne, der stilles i Udsigt, anses ikke for særlig fordelagtige, og hidtil er der kun afsluttet een Aftale, afhængig af om Licens opnaaes.

#### DEN SVENSKES UDENRIGSSØFART

Den svenske Udenrigssøfart formindskedes i December Maaned baade som Helhed og relativt. Fraregner man Færgefarten paa Danmark og Tyskland, dalede den egentlige Udenrigssøfart fra 1.040.000 Nettotons i November til 894.000 Nettotons i December. I December Maaned var Lejdetrafikken endnu ikke genoptaget. De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken, inklusive Færgefarten, øgedes fra 52,1 pCt. i November til 53,2 pCt. i December, men formindskedes eksklusive denne Trafik fra 64,2 til 62,2 pCt. De tyske Skibes Del i Trafikken eksklusive Færgefarten var 18,7 mod 16,8 pCt. i November og de danske Skibes Andel henholdsvis 7,7 og 12,0 pCt. Fragtindex blev for December uændret 305.

Ved Krigsforlis mistede den svenske Handelsflaade i Løbet af December 1 Fiskerfartøj paa 45 BRT.

#### 18 SVENSKESKIBE I RØDE KORS-TRAFIKEN PAA GRÆKENLAND

Den svenske Handelsflaade, der gaar i Røde Kors-Trafikken paa Grækenland, vil ifølge »Aftenbladet« blive forøget i den nærmeste Fremtid med yderligere to Skibe, idet der i Øjeblikket føres Forhandlinger herom. Indtil for ganske nylig var 12 svenske Fartøjer beskæftiget i denne Fart, men for kort Tid siden forliste Svenska Lloyds »Camelia«, hvorved Flaaden blev reduceret til 11.

Lejdebaadstrafikens Genoptagelse betyder en hel Del for Arbejdsløsheden blandt Sømændene i Göteborg. Man regner med, at ialt 18 Lejdebaade skal bemannes, hvilket betyder, at 6—700 Mand faar Arbejde.

#### DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE

Den svenske Handelsflaade er siden Krigens Udbrud i 1939 formindsket med 163 Skibe paa ca. 375.000 Tons d.w. At Nedgangen ikke er større, skyldes ifølge »Sydsvenska Dagbladet«, at Krigsforlisene har været meget faatallige i det sidste Halvaar, og at Handelsflaaden er blevet forøget med et stort Antal nybyggede Skibe. Flaaden af Tankskibe er f. Eks. velrustet til den kommende Fred, skønt Krigsforlisene har kostet 7 Tankskibe paa lige ved 84.000 Tons d.w. Den største Ændring, som Krigen har medført i den svenske Søfart, er iøvrigt den, at Stockholm har passeret Göteborg som Landets største Søfartsby, ikke blot hvad Antallet af Skibe angaar, men ogsaa i Tonnage. Stockholmsflaaden bestaar nu af 276 Skibe paa ca. 720.000 Tons d.w., mens Göteborgflaaden tæller 213 Skibe paa 707.000 Tons d.w.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Lindholmen Varv har der været Søsætning af en Damp, som bygges til Helsingborg-Rederiet Transmarin. Skibet, der døbt *Ulla*, er af den moderne Shelterdæk-Type med faldende Stævn og Krydsrhæk. Den er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde 298 Fod, Bredde 44 Fod 3 Tommer, Dybde til Hoveddæk 18 Fod 8 Tommer og Dybgang paa Sommerfribord 18 Fod 6 Tommer. Den er paa 3.050 Tons d.w. Maskineriet, der placeres midtskibs, bestaar af en Tripleekspansions-Dampmaskine af Lindholmens Fabrikat, kombineret med Turbokompressor.

\*

Ogsaa Kockums mek. Verkstad har som omtalt i sidste Nummer af »Dansk Søfartstidende« haft en Søsætning, nemlig af et Tankmotorskib, der er bygget for Rederiaktiebolaget Sveas Regning. Det døbt *Sueaborg*. Skibet skal kunne laste 13.400 Tons og har følgende Hoveddimensioner: Længde 465 Fod, Bredde 62 Fod, Dybde 34 Fod 6 Tommer og Dybgang 27 Fod 2 Tommer. Maskineriet bestaar af en 7-cylindret dobbeltvirkende to-Takts Kockum-Man Dieselmotor, udviklende 4.500 Hestekræfter. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse, og Farten bliver 14 Knob paa fuld Last.

\*

Der har fra Marstrand mekaniska Verkstad været Søsætning paa det største Skib, Værftet hidtil har bygget. Det er et Lastskib paa 700 Tons d.w., udstyret med Dieselmotor. Skibet døbt *Stadt Schleswig*.

\*

Det nybyggede Motorskib *Succia* har fra Götaverken været ude paa sin første Provetur. Som omtalt er Skibet bygget til Rederiet »Nordstjernan« og er paa 7700 Tons d.w. Særligt bemærkelsesværdigt ved Skibet er, at det er det første oceangaende Skib i Verden med drejelige Skrueblade. Det er de saakaldte Kamewa-Skruer, der kan indstilles fra Kommandobroen, hvorved Skibets Fart kan øges eller mindskes, ligesom man kan faa Skibet til at bakke paa denne Maade.

\*

Eriksberg Mek. Verkstad har nu fuldført et stort Udviklingsprogram. Et Omraade Vest for det gamle Værft blev i sin Tid købt, og det er nu taget i Brug. Der er opført et stort nyt Værksted til Fremstilling af Skibsplader, og der, hvor de gamle Værksteder laa, er der bygget Beddinger, hvor der samtidig kan bygges tre Skibe. To af Beddingerne er saa store, at der kan bygges Skibe paa op til 550 Fods Længde. De er begge taget i Brug allerede. Den tredje Bedding er for Tiden under Bygning.

#### GÖTEBORGS HAVNEDIREKTÖR TRÆKKER SIG TILBAGE

Göteborgs Havnedirektör *G. Dieden* naar i Juli Maaned Pensionsalderen, og ved sidste Havnebestyrelsesmøde i Göteborg indgav han sin Ansøgning om Afsked fra Juli Maaned.

Til Formand for Havnebestyrelsen valgtes det nye Bestyrelsesmedlem, Overlærer *Ernst Jungen*, medens Generalkonsul *Gunnar Carlsson* valgtes til Viceformand som Afløser for Direktör *G. A. V. Dahlin*, der iøvrigt blev valgt til Kasserer med Direktör *T. O. Söderberg* som Suppleant.

#### ENGELSKKE EFTERKRIGSTIDS-PROBLEMER

Den engelske Skibsreder *H. G. Mann* har i *Fair Play* skrevet en interessant Artikel, hvori han søger at paavise, at mange Problemer vil opstaa for den engelske Skibsfart, naar Krigen er til Ende.

*H. G. Mann* resumerer disse Problemer op som følger:

1) De engelske Rederier maa indstille sig paa at overdrage sine Rettigheder i den kinesiske Kystfart.

2) Der bestaar en Mulighed for, at Forhandlinger vil føre til, at det britiske Flag bliver berørt, hvad angaar Kystfarten paa Indien.

3) I Sydafrika er der truffet Foranstaltninger til Oprettelsen af en national sydafrikansk Handelsflaade.

4) Tabet af britisk Kontrol og Interesser i store Foretagender i en Række Lande.

5) Ved en anglo-brasiliansk Frokost udtalte Mr. *Oliver Lyttleton*, at England har overdraget Brasilien de fulde Rettigheder over store Malmlejer, der tidligere var engelsk Eje.

6) Der føres i Øjeblikket Forhandlinger om at overdrage de engelske Interesser i de store argentinske Jernbaneforetagender.

7) Anlæggelsen af Depoter i Dominions og Kolonierne fra de Allieredes Side vil, saafremt man fortsætter dermed blot nogen Tid efter Krigen, øve en betydelig Indflydelse paa Transporten af Gods til og fra disse Pladser.

8) Det er tydeligvis De Forenede Stalers Hensigt at skabe en Efterkrigstids-Tonnage, der vil bevirke, at U. S. A. kommer til at indtage en fremskudt Plads i Ocean-Trampfarten.

9) Der skal i Hjemlandet nedsættes en permanent Levnedsmiddelkommission, der faar til Opgave at gøre England mindre afhængig af Tilførsler ude fra.

#### LUFTFARTEN EFTER KRIGEN

*Pan American Airways* har allerede bestilt 50 Clipperbaade, som skal indsættes i Trafik mellem New York og London. De skal kunne transportere 150 Passagerer hver, og Rejsetiden beregnes til 10 Timer. Prisen for en Rejse Amerika—England beregnes til omkring 400 sv. Kroner. En amerikansk Ekspert, Dr. *Warner*, mener bl. a., at Trafiken mellem Nord-Amerika og Europa bør indrettes paa 8 *Ture daglig i hver Retning*.

At Flyvemaskinen skal kunne begynde at konkurrere med Jernbane og Skibsfart, naar det gælder Godstransport, ved hvilken Tidsfaktoren er af underordnet Betydning, betragtes imidlertid som udelukket. Hvor det gælder Konkurrence med Jernbanen, har man i Amerika anført et slaende Eksempel. Der findes i U. S. A. omkring 1.800.000 Lastvogne. Der vilde behøves 600.000 Trafikflyvemaskiner af almindelig forekommende Type for at erstatte dette Antal Vogne. Paa eet Aar vilde disse Flyvemaskiner forbruge ca. 550 Billioner Liter Benzin, hvilket er adskilligt mere, end hele Verden kan producere. Endvidere vilde der behøves 2.500.000 Førere og et Trafik-Personel paa 20.000.000 eller 15 pCt. af hele Landets Befolkning!

## EFTERKRIGSTIDENS CARGO-LINER TONNAGE

Cargo-Linere vil blive en dominerende Faktor indenfor den engelske Skibsfart efter Krigen, skriver *The Motorship* i sit sidst udkomne Nummer, antagelig fordi den paa Grund af Konkurrencen fra Lufttrafikens Side vil blive kombineret med Passagerfarten. En Undersøgelse af Cargo Linerens Stilling efter Krigen og de Forandringer i Situationen, som Krigen har medført, er af stor Interesse.

Der er sket en fuldstændig Ændring i Fordelingsforholdet mellem England og Amerika, og muligvis ogsaa med forskellige andre Lande, og da navnlig Sverige. Af den sidste tilgængelige Statistik fremgaar følgende Detailler vedrørende britiske Skibe, beskæftiget i Udenrigsfart i December Maaned 1935:

Skibstyper:	Antal	BRT.
Trampskibe .....	1.026	4.375.037
Cargo Liners .....	781	4.367.953
Kombinerede Last- og Passagerskibe	330	2.809.300
Passagerskibe .....	43	874.200
Tankskibe .....	287	1.844.285
Summa ....	2.467	14.270.775

I ovenstaaende Tal er ikke medregnet ca. 3.000.000 Tons Skibe af andre Typer. Ved Krigsudbrudet var den samlede britiske Tonnage 17.900.000 BRT. Hvis man efter de tilgængelige Oplysninger gør et Forsøg paa at kalkulere den britiske Handelsflaade ved Udgangen af 1944, kommer man til følgende Tal:

	Mill. BRT.
Trampskibe .....	3,0
Last- og Passagerskibe .....	3,8
Tankskibe .....	1,1
Passagerskibe og andre Skibe .....	2,1
Summa ....	10,0

Hvis disse Tal er rigtige, vil Cargo Liners og de kombinerede Last- og Passagerskibe under Krigen være blevet formindsket fra 7,0 til 3,8 Mill. BRT.

Hvad De Forenede Stater angaar, kan man lettere bedømme Størrelsen af dette Lands Cargo Liner Tonnage, efter at Produktionsprogrammet for saavel C-Klassens som Victory-Skibenes Vedkommende er offentliggjort. De amerikanske Tal for Cargo Liners i December 1944 vil se saaledes ud:

Type	Antal	BRT.	Tons d.w.
C 1 .....	180	910.000	1.320.000
C 2 .....	200	1.240.000	1.800.000
C 3 .....	120	960.000	1.420.000
Victory .....	339	2.450.000	3.650.000
Summa ....	839	5.560.000	8.190.000

Disse Tal omfatter ikke de amerikanske Cargo Liners ved Krigsudbrudet, men dette Antal var meget lille, særlig hvad angaar moderne Skibe, og man kan derfor se bort fra det i denne Forbindelse.

Resultatet heraf bliver, at medens den engelske Cargo Liner-Tonnage under Krigen er sænket fra ca. 7 Mill. BRT. til 3,8 Mill. eller med Halvdelen, er Amerika fra ikke at have haft nogen saadan Tonnage efter Krigen kommet op paa mere end 5,5 Mill. BRT., og heraf er mere end 80 pCt. Skibe, der ligger paa over 15 Knob.

Det eneste Land bortset fra De Forenede Stater, der har kunnet erstatte sine Krigstab af Cargo Liners, er Sverige, og man regner med, at dette Land ved Udgangen af 1944 faar Tonnage af denne Art, der overstiger Tallet pr. September 1939. Norge har haft store Tab af denne Type Skibe, da dette Land før Krigen disponerede over en af de fineste Skibsbestande i Verden. Herved Halvdelen af Skibene er forlist, uden at der har kunnet foretages Erstatningsbyggeri, bortset fra et Par Cargo Liners, som er bygget i England, og omkring et halvt Dusin C1.-Skibe, bygget i Amerika.

Iøvrigt regner man med, at Holland, Belgien og Frankrig har mistet Halvdelen af sin Cargo Liner-Tonnage.

Det er indlysende, at det er af yderste Vigtighed for England at erstatte de tabte Cargo Liners. Man regner med, at kun faa af disse Skibe vil blive kulfyrede af økonomiske Grunde, ogsaa fordi denne Skibstype paa over 15 Knob faar mindre Lasteevne. Trods de store Fremskridt, der er gjort paa Damp-turbine-Området med oliefyrede Kedler, vil Dieselmotoren alligevel have de afgørende Fordele. Det maa derfor blive en af de første Foranstaltninger at øge Produktionen af Dieselmotorer, saaledes at Efter-spørgslen kan imødekommes.

Omkring 90 pCt. af al Cargo Liner-Tonnage, som byggedes indtil 1939, var dieseldrevet, og nogen Forandring paa dette Omraade er der ikke senere sket. Motorer paa 6.000 op til 10.000 og 12.000 Hestekræfter vil være nødvendige. Saavidt man kan skønne paa indeværende Tidspunkt, vil Enkeltskruerne blive foretrukket af de fleste Redere.

Det vilde sikkert være hensigtsmæssigt at gaa ind for en vis Standardisering af Skibsskroget og ogsaa for visse Dele af Maskineriet, dog med saadanne Modifikationer, som passer til Skibets specielle Opgaver. Der kunde sikkert foretages en vis Standardisering paa forskellige Omraader, uden at det vilde gaa ud over Skibets Individualitet. Et er i alle Tilfælde givet: En Opbygning af Cargo Liner-Tonnagen maa blive den britiske Skibsfarts første Foranstaltning, saa snart der bliver Fred.

### »ADAM« FYLDER 60 AAR

Det internationalt kendte danske Transportkompagni *Adam* fylder i disse Dage 60 Aar.

Igenem de tres Aar har en udvalgt Stab af Funktionærer virkeliggjort Selskabets Motto »Adam besorger alt« i saa høj Grad, at det samme Selskab paa en Gang har taget sig af Flytninger af Bohave fra Gade til Gade i København og transporteret Varer til Stillehavets Tropeer og andre fjerne Steder.

Et særligt Afsnit af Adams Virksomhed har under denne og den forrige Krig staaet i Forbindelse med Forsendelsen af Røde Kors-Gavepakker. Inden Krigen havde Adam en meget stor Virksomhed i Udlandet, idet Selskabet som Speditør sørgede for, at danske Varer kom til Vestindien, De Forenede Stater, Madagascar og Zanzibar, Bagindien, Kina, Japan og Melanesien. Under de nuværende Forhold er Adam blevet Specialister i Transport af Brunkul fra Jylland til København.

Før Krigen havde Firmaet opbygget en nordisk Specialitet, Samlegodstrafik til og fra Sverige, Finland og Norge.

Den store Virksomhed stiftedes af Generalkonsul *R. Ingwersen*, som døde i 1934. Den ledes nu af hans Søn, Generalkonsul *C. B. Ingwersen*, der paa den smukkeste Maade har ført Traditionerne videre.

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Dødsfald

Skibsfører *Axel Hansen*, København, der var ansat i Rederiet A. P. Møller, er afgaaet ved Døden under et Fericophold ved Rødby, 51 Aar gammel. Kaptajn Hansen var født paa Thuro, uddannedes paa Sejlskibe og paa Svendborg Navigationsskole, var derefter Styrmand paa Sejlskibe og traadte i 1914 i Tjeneste hos Det Forenede Dampskibs-Selskab, hvor han i 1928 avancerede til 1. Styrmand. For faa Aar siden blev han ansat i Rederiet A. P. Møller som Skibsfører.

## 2 Ære-Søfolk omkommet

Tøjassuranceforeningen »Neptun«, Marstal, har holdt Generalforsamling.

Formanden, Skibsfører *Raaheuge* (»Sif«) udtalte, at Aaret økonomisk set var gaaet nogenlunde, og der sluttedes med et lille Overskud. Desværre havde »Neptun« mistet fem Medlemmer, deraf to ved Krigsforlis og tre ved almindelige Dødsfald. Formanden mindedes de omkomne, og Medlemmerne viste deres Dellagelse ved at rejse sig.

Formanden sluttede sin Beretning med at sende de bedste Ønsker og Hilsener til dem derude, der kun saa sjældent var i Forbindelse med Hjemmet, men som vi alle ofte tænkte paa.

## To Lejdeskibe i Havn

Endnu to Lejdeskibe er kommet til Sverige, nemlig Svenska Amerika-Mexico-Liniens Motorskib *Danaholm* og Orientliniens Motorskib *Sameland*. *Danaholm* har i Buenos Aires indtaget ca. 4600 Tons Lødning, bl. a. Copra, Huder samt vegetabiliske Olier. *Sameland* har i Lissabon og portugisisk Vestafrika indtaget ca. 4200 Tons Copra, Palmeolie, Palmekerner, Ricinusfrø og Nødder.

## Island har Import-Overskud

Islands Udenrigshandel viser for 1943 en Eksport til en Værdi af 233 Mill. Kr. og en Import til en Værdi af 247,8 Mill. Kr. I 1942 udførtes for 200,4 og indførtes for 248,1 Mill. Kr.

## PERSONALIA

## 80 Aar

Tidligere Skibsfører *Hans Lund*, Eskær, fyldte i Tirsdags 80 Aar. Kaptajn Lund kom som ganske ung til Søs, gennemgik senere Navigationsskolen i Svendborg. Det sidste Skib, Lund førte, var Skonnerten *Merkur*, der forliste i 1925.

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *Ove Egense*, fyldte i Mandags 80 Aar. Kaptajn Egense, der gik i Land i 1927 fra Damperen *Minsk*, havde da sejlet i 40 Aar i D. F. D. S.

## 75 Aar

Tidligere Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn *Mads Sørensen*, fylder i Dag — Fredag — 75 Aar. Kaptajn Sørensen, der sidst var Fører af Damperen *Lilleborg*, gik i Land i 1919 og har siden været skibskyndig Besigtigelsesmand for Sø- og Handelsretten indtil 1935 og samtidig Lugebesigtigelsesmand for sit gamle Rederi.

I Morgen — Lørdag — fylder Kaptajn *Jens Jørgen Jensen* 75 Aar. Kaptajn Jensen var i en lang Arrække knyttet til Sejlskibsarten som Styrmand og Skibsfører, indtil han i 1925 fik Ansættelse i Statsbanerne som Reservestyrmand.

## 70 Aar

Tidligere Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn *H. P. Winther*, fylder paa Tirsdag 70 Aar. Kaptajn Winther gik i Land i 1926 fra Damperen *Viborg* for at overtage Stillingen som Skibsinpektør i Rederiet, indtil han i 1934 tog sin Afsked med Pension.

## 60 Aar

Skibsinpektør og mangeaarig Skibsfører i Fyr- og Vagervæsenet, Kaptajn *R. M. Rasmussen*, fylder paa Søndag — den 6. Februar — 60 Aar.

S. A. THE ENGINEERING CO.  
Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr. Adr.: Engineering Tlf. 359 40 & 342 07

Chefen for Navigationsundervisningen i København, Navigationsskolebestyrer *Einar K. Strubberg*, fyldte i Onsdags 60 Aar.

Sytten Aar gammel gik han til Søs med en Svendborg-Skonnert og efter sin praktiske Uddannelse i Sejlskibe og et enkelt Dampskib, blev han i 1906 Elev paa Københavns Navigationsskole, hvor han tog 1. og 2. Del af Styrmands-eksamen samme og næste Aar. Derefter mønstrede han ud som Styrmand med forskellige Sejl- og Dampskibe og fik til sidst Ansættelse i D. F. D. S. Men i 1909 gik han over til Undervisningen ved Københavns Navigationsskole, hvor han har virket som Navigationslærer indtil 1937. Det Aar blev han Medlem af Navigations-Eksamenskommissionen, og fire Aar senere blev han Bestyrer af den Skole, hvor han for 35 Aar siden begyndte at virke som Hjælpe-lærer.

## Københavns Havnevæsen

Københavns Havnebestyrelse har genvalgt de Herrer *Rob. Nielsen* og Direktør *Munck* til at foretage det i Vedtægten paabudte Eftersyn af Havnens Regnskaber.

## Fiskerikontrollen

*Peter Herluf Fjelde* er fra den 1. Februar ansat som Assistent under Fiskerikontrollen med Station om Bord i Fiskerikontrolskibet *Havørnen*.

## Jubilæer

I Tirsdags kunde Fyrmester ved Bovbjerg Fyr *Otto Riis Jensen* fejre sit 40 Aars Jubilæum indenfor Fyrelaten. Han begyndte i 1904 som Fyrpasser ved Skjoldnæs Fyr paa Ærø, hvor han i 1918 avancerede til Assistent. To Aar senere blev han Fyrmester paa Nordre Rønner (Nord for Læsø), og senere blev han forflyttet til Marsk Stigs Ø, Hjælm, hvor han var indtil 1932, da han overtog sin nuværende Stilling.

Ligeledes i Tirsdags fejrede Lodsformand ved Hals Lodseri *J. F. Theisen* 25 Aars Jubilæum som Lods. Han blev uddannet paa *Georg Stage* og sejlede senere paa Australien og New Guinea. Efter sin Hjemkomst gik han paa Navigationsskole og afljente sin Værnepligt. Han blev inde under Verdenskrigen og tjente som Reserveøjnant, indtil han den 1. Februar 1919 blev ansat som Lods i sin Fødeby. I 1923 søgte han Forflyttelse til Hals, hvor han i 1939 afløste den forulykkede Lodsformand *Arnold Hansen* som Formand.

## Navigations-Eksamener

Svendborg Navigationsskole har i disse Dage afsluttet Eksamen, og ved en Højtidelighed paa Skolen har Navigationsdirektør *Guldhammer* uddelt Eksamensbeviserne til følgende, som har bestaaet Eksamen: Skibsførereksamen: *J. O. Jensen*, *Slagelse*, *Poul H. Jensen*, *Svendborg*, *N. H. Larsen*, *Ringe*, *N. A. Nielsen*, *Færøerne*, *K. M. Osen*, *Læsø*, *Aa. H. Sørensen*, *Randers A. (Udm.)*, *J. Chr. Sørensen*, *Thisted A.* — Styrmandseksamen: *Johs. K. Albertsen*, *Barrit*, *A. Hansen*, *Svendborg*, *H. G. Jensen*, *Gislev*, *N. E. Knudsen*, *Rudkøbing*, *K. Møller*, *Middelfart*, *J. W. Njør*, *Bogø*, *K. A. Njør*, *Bogø*, *E. A. E. Pedersen*, *Drejø*, *P. O. Petersen*, *Svendborg*, *J. B. Rasmussen*, *Bogense*, *K. Skjellerup*, *Mariager*. — Sælteskipperproven: *W. H. Nielsen*, *København*, *B. J. Pedersen*, *Brunshuse*, *K. A. Sørensen*, *Troense*. — Radioekspedientproven: *S. B. Christensen*, *Torslev*, *J. Dyhr Nielsen*, *Grenaa*, *N. L. Hansen*, *Haderslev*, *2. Kl. Certifikat*, *T. K. Kristensen*, *Svendborg*, *J. K. Mogensen*, *Kolding*, *Tillægsproven* til 1. Kl. Certifikat.

Marstal Navigationsskole har ved sin nu afsluttede Eksamen dimitteret 3 Skibsførere og 2 Radiotelegrafister, nemlig: Skibsførereksamen: *Edv. H. Jørgensen*, *Marstal*, *Robert S. Kristensen*, *Marstal Landsogn*, *Niels A. Nielsen*, *Bogø*. — Radiotelegrafister: *H. P. K. Espensen*, *Æroskøbing*, *P. D. Grumsen*, *Hals*.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. E. BGGÉ

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

ABONNEMENT KR. 4.00 PR. KVARTAL

ANALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Mogens Nyholm

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

### DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN  $\frac{A}{S}$   
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.

HØVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 8  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC $\frac{A}{S}$

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

$\frac{A}{S}$

## EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Red og Graa indenbordsfarve Kobberstol for Træskibe  
Patent Manja Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Mbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 3. Februar 1944.

Nr. 5.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle Egl. Postkontor til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarterabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterets Begyndelse. Kvarterabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

469. (S). Danmark. Gedser S. Rødsand Rende Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

*Position.* c. 54° 32',8 N. 11° 56',1 E.

*Detaller.* Rødsand Rende Klokketønde er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Stumptønde.

470. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Lypertö. Nyt Sømærke udlagt.

*Position.* 60° 36' 32" N. 21° 13' 20" E.

*Detaller.* En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 2/24. Helsingfors 1944.)

471. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Sejllobet Korpo—Ruotsalainen. Järvisaari. Sømærke flyttet.

*Position.* 60° 15' 32" N. 21° 43' 22" E.

*Detaller.* Järvisaari Sømærke paa 60° 15' 34" N. 21° 43' 13" E. er flyttet til ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 2/27. Helsingfors 1944.)

472. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Sejllobet Erstan—Hangö. Ledefyr flyttet.

*Position.* 60° 10' 06" N. 22° 13' 59" E.

*Detaller.* Heisala övre Ledefyr paa 60° 10' 19" N. 22° 13' 25" E. er flyttet til ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 2/25. Helsingfors 1944.)



**473. Finland. Sejllobet Lohm—Stora Sottunga. Nye Ledebaaker opført.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende nye Ledebaaker er opført:

- a) *Skräckskär* Bagbaake paa  $59^{\circ} 05' 51''$  N.  $22^{\circ} 22' 27''$  E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 14,2 m.  
 b) *Bredskär* Forbaake paa  $59^{\circ} 05' 38''$  N.  $22^{\circ} 18' 26''$  E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 5,5 m.

Baakerne er overet i Pejling  $84^{\circ}$ .

(U. f. s. Nr. 2/21. Helsingfors 1944.)

**474. Finland. Bottniska Bugt. Skärgårdshavet. Sejllobet Hangö—Högsåra. Nye Ledebaaker opført.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende nye Ledebaaker er opført:

- a) *Äggskär övre* Baake paa  $59^{\circ} 54' 05''$  N.  $22^{\circ} 24' 39''$  E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 9,0 m.  
 b) *Äggskär nedre* Baake paa  $59^{\circ} 53' 57''$  N.  $22^{\circ} 25' 06''$  E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 6,5 m.

Baakerne er overet i Pejling  $302^{\circ}$ .

(U. f. s. Nr. 2/22. Helsingfors 1944.)

**475. Finland. Bottniska Bugt. Skärgårdshavet. Sejllobet Hangö—Löfö—Brändö. Sømærke flyttet.***Position.*  $59^{\circ} 59' 00''$  N.  $22^{\circ} 27' 10''$  E.*Detaller.* Den sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $59^{\circ} 59' 04''$  N.  $22^{\circ} 27' 03''$  E. er flyttet til ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 2/26. Helsingfors 1944.)

**476. Finland. Bottniska Bugt. Skärgårdshavet. Sejllobet Hangö—Jungfrusund. Lill Ängesö. Ledebaake forandret.***Position.*  $59^{\circ} 55' 37''$  N.  $22^{\circ} 31' 09''$  E.*Detaller.* Lill Ängesö Ledebaake er forandret og er nu forsynet med en hvid Firkant. Højde over Havfladen: 23,2 m. Baaken er overet med *Galtarna* Ledefyr i Pejling  $288^{\circ}$ .

(U. f. s. Nr. 2/23. Helsingfors 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****477. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde midlertidigt slukket.***Position.* c.  $55^{\circ} 07',9$  N.  $12^{\circ} 16',8$  E.*Detaller.* Bøgestrøm Lys og Fløjtetønde er midlertidigt slukket. Den vil snarest atter blive tændt.**478. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro NNW. Undervandshindring rapporteret.***Position.* c.  $55^{\circ} 06',0$  N.  $11^{\circ} 19',0$  E., c. 4 Sm  $333^{\circ}$  fra *Vejro* Fyr.*Detaller.* Et Skib rapporterer at have rørt en undersøisk Genstand paa ovennævnte Plads. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**479. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/143 1944.*

*Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.*

*Detaller. Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over Lynæs Sand den 29. Januar 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.*

**480. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr ENE. Oplysning om Vrag.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/5 og 3/402 1944.*

*Position. 56° 07' 07" N. 11° 21' 13" E.*

*Detaller. Det i E. f. S. Nr. 3/402 1944 omhandlede Vrag er identisk med det i E. f. S. Nr. 49/1793 1943 nævnte.*

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**481. (T). Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 2/305 og 2/306 1944 udgaar.*

*Positioner. a) 55° 27' (19") N. 8° 18' (14") E., c. 1620 m 216° fra Skallingen Fyr.*

*b) 55° 27' (26") N. 8° 18' (33") E., c. 1240 m 211° fra Skallingen Fyr.*

*c) 55° 27' (33") N. 8° 18' (48") E., c. 950 m 203° fra Skallingen Fyr.*

*Detaller. I. Ved Tørre Bjælke i Graadyb har Sandet fra Sejløbets NW.-Side skudt sig ud mod Sejløbets Midte, saaledes at Dybden paa Strækningen a)—c) i Sædenstrand Fyrlinie er aftaget til under 6,2 m. Den mindste Dybde i Fyrlinien findes i Punkt b), hvor der er c. 4,4 m Vand. Mellem Punkterne a) og c) strækker 6,2 m Kurven sig indtil 20 m SE. for Fyrlinien; NW. for Fyrlinien aftager Dybden hurtigt og er c. 15 m NW. for Punkt b) 3 m.*

*II. Paa Grund af Tilsandingen advares man mod at benytte Sædenstrand Fyrlinie paa Strækningen forbi Tørre Bjælke, hvor den er ubrugelig.*

*III. Tørre Bjælke hvide Stumtønde med 3 nedadvendte Koste paa 55° 27' (30") N. 8° 18' (29") E., hvor Dybden for Tiden er c. 1,3 m, er midlertidigt indtaget.*

*IV. En hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>, er midlertidigt udlagt i 12 m Vand paa 55° 27' 21" N. 8° 18' 30" E., udfor Tilsandingen ved Tørre Bjælke og c. 90 m S. for Sædenstrand Fyrlinie.*

*V. Lystønden Søren Jessens Sand er midlertidigt flyttet c. 100 m i Retning 140° og udlagt i 15,5 m Vand paa 55° 27' 33" N. 8° 19' 19" E., c. 300 m SE. for Sædenstrand Fyrlinie.*

Kort Nr. 95, 94 og 93.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

**482. Danmark. Grønsund E. Lossepladser ophævet. Afmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 22/822 1942.

*Positioner.* Sydlige Losseplads. Tønde 1: c. 54° 50',35 N. 12° 13',30 E.  
 — 2: c. 54° 49',9 N. 12° 14',8 E.  
 — 3: c. 54° 49',3 N. 12° 14',4 E.  
 — 4: c. 54° 49',8 N. 12° 12',9 E.  
 Nordlige Losseplads. Tønde 5: c. 54° 52',0 N. 12° 15',15 E.  
 — 6: c. 54° 51',7 N. 12° 15',9 E.  
 — 7: c. 54° 51',1 N. 12° 15',2 E.  
 — 8: c. 54° 51',4 N. 12° 14',5 E.

*Detaller.* De to Lossepladser inden for Linier gennem ovennævnte Spidstønder er ophævet. Spidstønderne er inddraget.

*Kort* Nr. 162 og 187.

**483. (S). Sverige. Öland N.-Kyst. Lystønde inddraget. Bifyr tændt.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. *Ölands norra grund* Lystønde paa c. 57° 29' N. 17° 10' E. er inddraget for Vinterperioden.

2. *Ölands norra udde* Bifyr paa c. 57° 22' N. 17° 06' E. er tændt.

(U. f. s. Nr. 4/200. Stockholm 1944.)

**484. (T). Sverige. Öland E.-Kyst. Fyr midlertidigt slukket.**

*Position.* c. 56° 16' N. 16° 24' E.

*Detaller.* *Grönhögen* Fyr er midlertidigt slukket paa Grund af Reparation. Det vil snarest atter blive tændt.

(U. f. s. Nr. 4/201. Stockholm 1944.)

**485. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Stockholms Afmagnetiseringsstation. Lystønder ombyttet med Tøndebojer for Vinteren.**

*Positioner.* a) c. 59° 20',3 N. 18° 11',6 E., c. 230 m 157° fra *Mölna* Bro.

b) c. 59° 19',8 N. 18° 09',5 E., c. 180 m 56° fra *Stora Hundudden*.

*Detaller.* De paa hver af ovennævnte Pladser udlagte 2 Lystønder er for Vinterperioden ombyttet med samme Antal Tøndebojer, som indtil videre afmærker Maalebanelerne.

(U. f. s. Nr. 4/199. Stockholm 1944.)

**486. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Stockholms Afmagnetiseringsstation midlertidigt lukket.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 52/1875 1943.

*Tidspunkt.* Den 2.—20. Februar 1944.

*Position.* c. 59° 20',1 N. 18° 10',9 E.

*Detaller.* Paa Grund af forskellige Eftersynsarbejder vil Afmagnetiseringsstationen holdes lukket i ovennævnte Tidsrum.

(U. f. s. Nr. 4/243. Stockholm 1944.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

1944

- 1/1 Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.
- 1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
- 1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.
- 1/4 Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske* Farvande.
- 1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i *danske* og nærliggende Farvande.

### I. Østersøen.

1944

- 1/6 *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.
- 1/7 *Østersøen*, E.-lige Del. Mineomraader.
- 2/364 } *Østersøen*, E.-lige Del. Mineomraader.
- 1/8 *Danmark*. *Langeland SW.-Kyst*. *Bagenkop* Havn Indsejling. Tilsanding.
- 2/358 *Danmark*. *Hollændergrund W.* Lystønde forsvundet.
- 1/10 *Danmark*. *Fakse* Havn. Oplysning om Dybde.
- 3/381 *Danmark*. *Bornholm*. *Rønne* Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 1/11 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
- 1/12 *Danmark*. *Bornholm*. *Listed* Havn. Havnearbejder. Advarsel.
- 1/13 *Danmark*. *Bornholm*. *Neksø* Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
- 1/14 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
- 1/15 *Sverige*. *Trelleborg—Falsterbokanalen*. Sejlplanvisning af Hensyn til Minefaren.
- 4/449 *Sverige*. *Kivik N.* Skydeøvelser.
- 1/16 *Sverige*. *Karlskrona W.-lige* Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
- 1/17 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sejladshindringer.
- 1/18 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.
- 1/19 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige* Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
- 1/20 *Sverige*. *Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.
- 2/360 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejlløb uddybet. Sejladsforskrift.
- 1/22 *Sverige*. *Kalmarsund*. *Sillåsen*. Midlertidigt Fyr tændt.
- 1/23 *Sverige*. *Óland E.* Oplysninger om Sejlads og Afmærkning. Miner udlagt.
- 1/24 *Sverige*. *Arholma og Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
- 1/25 *Sverige E.-Kyst*. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.

1944

- 1/26 Sverige. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
- 1/27 Sverige. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.
- 1/28 Sverige. *Gotland*. *Fårösund*. Forbud mod Ankring.
- 1/29 Sverige. *Gotland* E.-Kyst. *Fårösund*. Indsejling spærret.
- 1/30 Sverige. *Hävringe—Kräkelund*. Miner udlagt.
- 1/31 Sverige. *Stockholms Skærgaard* og *Farvandet ved Oxelösund*. Forbud mod Ankring.
- 1/32 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko*. Lods fartøjs Plads.
- 1/33 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Arholma*. *Svenska Högarne*. *Huvudskär*. Forbudte Løb.
- 1/34 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
- 1/35 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Hårefjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.
- 1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Skydeøvelser.
- 1/37 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
- 1/38 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
- 1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Lindalssundet* E. Sejladsforskrift.
- 1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
- 1/41 Sverige. *Södra Kvarnen*. Minespærring. Advarsel.
- 1/42 Sverige. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
- 1/43 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Löfstabukten* N. Skydeøvelser.
- 1/44 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Skutskär* ENE. Skydeøvelser.
- 1/45 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Gävle*. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.
- 1/47 Finland. *Skärgårdshavet*. *Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
- 3/394 Estland. *Finske Bugt*. *Lahepere Bugt*. Skydeomraade.
- 1/48 Estland. *Rooger Wiek*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/49 Estland. *Riga Bugt*. Spærret Omraade.
- 1/50 Letland. *Riga Bugt*. *Dünamünde* W. Spærret Omraade.
- 1/51 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
- 1/52 Tyskland. *Østersøen* W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.
- 1/53 Tyskland. *Østersøen* W.-lige Del. Lodstvang.
- 1/54 Tyskland. *Østersøen* W.-lige Del. Sejladsforskrifter.
- 1/55 Tyskland. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.
- 1/56 Tyskland. *Memel* Anduvning. Sejladsforskrift.
- 1/57 Tyskland. *Memel* Anduvning. Skydeomraade.
- 3/397 Tyskland. *Cranz* N. Spærret Omraade.
- 1/58 Tyskland. *Königsberger Seekanal*. Sejladsforskrift.
- 1/59 } Tyskland. *Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/60 } Tyskland. *Danzig Bugt*. *Pillau* W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
- 1/61 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Pillau* W. t. S. Skibs fartshindring udlagt.
- 1/62 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Kahlberg*. Forbudt Omraade.
- 1/63 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Kahlberg*. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
- 1/64 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Gotenhafen*. Sejladsforskrift.
- 1/65 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Gotenhafen*. Signal ved Passage af *Hela*.
- 1/66 Tyskland. *Danzig Bugt*. Skydeøvelser.
- 1/67 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Putziger Wiek*. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
- 1/68 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Putziger Wiek*. Skydeøvelser.
- 1/69 Tyskland. *Funkenhagen—Jershöft* Forbudt Omraade
- 1/70 Tyskland. *Nest* Skydeøvelser
- 1/71 Tyskland. *Kolberg* NE. Spærret Omraade.
- 1/72 Tyskland. *Kolberg* N. Skydeomraade.
- 1/73 Tyskland. *Swinemünde*. Advarsel til Søfarende.
- 1/74 Tyskland. *Stettin—Swinemünde*. *Stettiner Haff*. Tilsanding. Sejladsforskrift.
- 1/75 Tyskland. *Rügen* E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/76 Tyskland. *Darsser Ort* W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/77 Tyskland. *Stralsund* W.-lige Sejlløb. *Prohner Wiek*. Skydeomraade.
- 1/78 Tyskland. *Warnemünde*. *Warnow*. Uddybningsarbejder.
- 1/79 Tyskland. *Warnemünde* W. Skydeøvelser.
- 1/80 Tyskland. *Lübeck Bugt*. Forbudt Omraade.
- 1/81 Tyskland. *Mecklenburg Bugt*. *Lübeck Bugt*. *Pelzerhaken* Fyr SE. Forbudt Omraade.
- 1/82 Oplysning om Afmærkning.
- 1/83 Tyskland. *Kieler Bugt*. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/84 Tyskland. *Kieler Bugt*. *Schönberg* Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
- 1/85 Tyskland. *Kieler Fjord*. Undervandshindringer. Advarsel.
- 1/86 Tyskland. *Kieler Fjord*. *Bülk* NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/87 Tyskland. *Kiel* Havn. *Holtenau* Red. Forbud mod Ankring.
- 1/88 Tyskland. *Kiel* Havn. *Möllenort* W. Sømærker midlertidigt udlagt.
- 1/89 Tyskland. Passage gennem *Kielerkanalen*.
- 1/90 } Tyskland. *Eckernförde Fjord*. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
- 1/91 }

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

1944

- 4/464 *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn.* Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.
- 1/93 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Kabel udlagt.
- 1/94 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Advarsel.
- 1/95 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn.* Signalstation indtil videre nedlagt.
- 1/96 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn.* Dybde aftaget.
- 1/97 *Danmark. Sundet. Sletten Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/98 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn.* Dybde aftaget.
- 1/99 *Danmark. Sundet. Middelgrund.* Grænser for Losseplads forandret.
- 1/100 *Danmark. Sundet. Middelgrund W.* Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.
- 4/465 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn.* Oplysning om midlertidig Ø.
- 1/101 *Danmark. Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.
- 1/102 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/103 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn.* Fyr midlertidigt slukket.
- 1/104 *Danmark. Sundet. København.* Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.
- 1/105 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Bøje midlertidigt udlagt.
- 2/367 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen.* Spærring udlægges.
- 1/106 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr* midlertidigt nedlagt.
- 1/107 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer* udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
- 1/108 *Sverige. Sundet. Sejlruiter* afmærket. Sejladsforskrifter.
- 1/109 *Sverige. Sundet. Sejlroute* for Vinteren.
- 1/110 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr.* Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
- 1/111 *Sverige. Sundet. Hålsingborg.* Oplysning om Ankring og Fiskeri.
- 1/112 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Oplysning om Uddybningsarbejder.
- 1/113 *Sverige. Sundet. Flinterenden.* Fyrskib og Lystønder udlagt.
- 1/114 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
- 3/424 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
- 1/117 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masnedsundbroen.*
- 1/118 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen.* Duc d'Alber knækket af Isen.
- 1/119 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro.* Dybde aftaget.
- 1/120 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne* Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/121 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund.* Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
- 1/122 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerød Havn.* Dybde aftaget.
- 1/123 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn.* Dybde aftaget.
- 1/125 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.
- 1/126 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/127 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn.* Forbud mod Ankring.
- 1/128 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn* Indsejling. Dybde.
- 1/129 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/130 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
- 1/131 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Æroskøbing Havn.* Oplysning om Dybde.
- 1/132 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg* Anduvning. Spidstønde udlagt.
- 1/133 *Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs.* Fyr midlertidigt fjernet.
- 1/134 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.
- 1/135 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
- 1/136 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn.* Tilsanding.
- 1/137 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbudt Område.
- 1/138 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark* Fægehavn. Tilsanding. Advarsel.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1944

- 1/139 *Danmark. Kattegat.* Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat.*
- 1/140 *Danmark. Kattegat. Raageleje* NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
- 1/141 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.
- 1/142 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.
- 5/479 *Danmark. Isefjord.* Gravede Rende over *Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
- 1/144 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrtlinie normal. Oplysning om Dybde i *Trafikhavn.*

## 1944

- 1/145 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
- 1/146 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr midlertidigt slukket.
- 1/147 Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller Fyr. Taagesignal og Radiofyr midlertidigt i Uorden.
- 1/148 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
- 3/403 Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro. Oplysning om Brobygningsarbejder.
- 1/151 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.
- 1/152 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 1/153 Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.
- 1/154 Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
- 1/155 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/156 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
- 1/157 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Sejladeforskrift.
- 1/159 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/160 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
- 1/161 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 1/162 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
- 1/163 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
- 1/164 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.
- 1/165 Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/166 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/167 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
- 1/168 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.
- 1/169 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
- 1/170 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.
- 1/171 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
- 1/172 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
- 1/173 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
- 1/174 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 3/406 Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.
- 4/442 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.
- 1/175 Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Norre-Sundby.
- 1/176 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 1/177 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.
- 1/178 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
- 1/179 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 1/180 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 1/181 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
- 1/182 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørøde Bro. Tilsanding.
- 1/183 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
- 4/443 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 1/185 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.
- 1/186 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.
- 1/187 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/188 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.
- 3/407 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
- 1/190 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 1/191 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.
- 1/192 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 1/193 Norge. Oslofjord. Drobak—Enge. Sejladsbestemmelser.
- 1/194 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.
- 2/377 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladeforskrift.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1944

- 2/211 Norge. Øst-Finmark. Vardo E. Mineomraade. Advarsel.
- 3/408 Norge. Vardø og Bussesund. Forbud mod Ankring.
- 2/212 Norge. Varangerfjord. Vadsø SW. Forbud mod Ankring.
- 2/213 Norge. Varangerfjord. Vadsø. Ankringsforbud.
- 2/214 Norge. Færlige Omraader. Advarsel.
- 2/215 Norge. Kamøy Fjord. Mineomraade.
- 2/216 Norge. Porsanger Fjord. Mincomraade.
- 2/217 Norge. Vest-Finmark. Færligt Omraade. Advarsel.
- 2/218 Norge. Rognsund. Mincomraade. Sejlads forbudt.
- 4/445 Norge. Allafjord. Mincomraade. Advarsel.
- 2/219 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
- 2/220 Norge. Lyngenfjord. Mineomraade.

1044

- 2/221 Norge. *Tromsø og Sandesund*. Forbud mod Ankring.
- 2/222 Norge. *Senja og Troms. Malangen—Grøtøydjupet*. Mineomraade. Advarsel.
- 2/223 Norge. *Troms. Finsnesrenna*. Bestemmelser for Gennemsejling.
- 2/224 Norge. *Vågsfjord. Harstad*. Forbud mod Ankring.
- 2/225 Norge. *Vestfjord*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/226 Norge. *Lofoten. Svolvær*. Alarmløst.
- 2/227 Norge. *Lofoten. Skråven S.* Passage gennem *Saltværsleden* forbudt.
- 2/228 Norge. *Skagstadsund*. Forbud mod Ankring.
- 2/229 Norge. *Folla*. Spærret Omraade.
- 2/230 Norge. *Bodø* Anduvning. Tvøngsruiter.
- 2/231 Norge. *Bodø W.* Spærret Omraade.
- 2/232 Norge. *Saltstraumen og Sundstraumen*. Sejladsforskrift.
- 2/233 Norge. *Stifjord—Fugløysfjord*. Mineomraade.
- 2/234 Norge. *Vestfjord. Fugløysvær—Målay—Skarholm*. Mineomraade.
- 2/235 Norge. *Glomfjord*. Sejladsforskrift.
- 2/236 Norge. *Sor-Helgeland. Vefsnesfjorden*. Spærret Omraade.
- 2/237 Norge. *Vikten—Vega*. Mineomraade.
- 2/238 Norge. *Namsenfjord. Namsos*. Sejladsforskrift.
- 2/239 Norge. *Sor- og Nord-Trøndelag. Smøla—Vikna*. Mineomraade. Advarsel.
- 2/240 Norge. *Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet*. Mindre Dybde rapporteret.
- 2/241 Norge. *Nord-Trøndelag. Namsenfjorden*. Spærret Omraade.
- 2/242 Norge. *Sor-Trøndelag*. Grund rapporteret. Advarsel.
- 2/243 Norge. *Ejugsfjord. Uthaug*. Natsspærring.
- 2/244 Norge. *Trondheimsleia*. Mineomraade.
- 2/245 Norge. *Trondheim Omraade*. Spæringsbestemmelser.
- 2/246 Norge. *Trondheim Fjord*. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
- 2/247 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red.* Forbud mod Ankring.
- 2/248 Norge. *Trondheim Red.* Skibsstartsforskrift.
- 2/249 Norge. *Trondheimsfjorden. Gulosen*. Sejladsforskrift.
- 2/250 Norge. *More og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet*. Grund.
- 2/251 Norge. *Hitteren S.* Forbud mod Ankring.
- 2/252 Norge. *Freifjord*. Forbud mod Ankring.
- 2/253 Norge. *Hustadviken*. Spærret Omraade.
- 2/254 Norge. *Kristiansund*. Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.
- 2/255 Norge. *Julsund*. Forbud mod Ankring.
- 2/256 Norge. *Alesund. Giskø N.* Natsspærring.
- 2/257 Norge. *Alesund*. Natsspærring.
- 2/258 Norge. *Alesund*. Forbud mod Ankring.
- 2/259 Norge. *Giskø Sund og Kjerringsund*. Spærrede Omraader.
- 2/260 Norge. *More—Romsdal. Gurskø E.* Spærret Omraade.
- 2/261 Norge. *Stadlandet*. Mineomraade.
- 2/262 Norge. *Gorsen*. Sejladsforskrift.
- 2/263 Norge. *Sandsfjord. Gjerdesvika*. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.
- 2/264 Norge. *Gulensfjord. Nordgulen*. Forbud mod Sejlads.
- 2/265 Norge. *Sogn og Fjordane. Frøysjøen og Stavfjorden*. Spærrede Omraader.
- 2/266 Norge. *Florøy Anduvning*. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.
- 2/267 Norge. *Florøy Anduvning*. Natsspærring.
- 2/268 Norge. *Florøy Anduvning*. Vrag. Forbud mod Ankring.
- 2/269 Norge. *Florøy*. Afspæringsbestemmelser.
- 2/270 Norge. *Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord*. Mineomraade.
- 2/271 Norge. *Granesund*. Gennemsejling forbudt.
- 2/272 Norge. *Fens- og Sognefjord Anduvning*. Mineomraade.
- 2/273 Norge. *Granesund*. Natsspærring.
- 2/274 Norge. *Masfjord*. Løb spærret.
- 2/275 Norge. *Hjeltefjord og Byfjord*. Forbud mod Ankring.
- 2/276 Norge. *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
- 2/277 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W. Solsviksund*. Natsspærring.
- 2/278 Norge. *Bergen Omraade*. Fyr upaalidelige.
- 2/279 Norge. *Hordaland. Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.
- 2/280 Norge. *Bergen Anduvning*. Spærrede Omraader.
- 2/281 Norge. *Bergen Anduvning*. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
- 2/282 Norge. *Bergen S.-lige Indsejling*. Forbud mod Ankring.
- 2/283 Norge. *Samnangerfjord*. Forbudte Omraader.
- 2/284 Norge. *Lerøyosen*. Mineomraade.
- 2/285 Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane*. Spærring af Havno. Advarsel.
- 2/286 Norge. *Hjeltefjorden*. Mineomraade.
- 2/287 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W.* Spærrede Omraader. Advarsel.
- 2/288 Norge. *Grimstadfjord*. Natsspærring.
- 2/289 Norge. *Fusefjord. Hatvikbukta*. Sejladsforskrift.
- 2/290 Norge. *Bjørnefjord og Lysefjord*. Forbud mod Ankring.
- 2/291 Norge. *Selbjørnfjord*. Farligt Omraade.



- 1944  
 2/292 Norge. *Selbjørnfjord* Anduvning. Mineomraade.  
 2/293 Norge. *Sirafjord—Sletta*. Mineomraade.  
 2/294 Norge. *Rogaland. Haugesund. Vibransøysund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/295 Norge. *Rogaland. Haugesund*. Spærret Omraade.  
 2/296 Norge. *Talgjefjord. Mastrafjord*. Mineomraader.  
 2/297 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/298 Norge. *Byfjord. Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.  
 2/299 Norge. *Lislerfjord og Hitterøysund*. Natspærring.  
 2/300 Norge. *Farsund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/301 Danmark. *Hanstholm*. Redningsstation midlertidigt nedlagt.  
 2/302 Danmark. *Vorupør*. Fyr midlertidigt slukket.  
 2/303 Danmark. *Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn*. Dybde aftaget.  
 2/304 Danmark. *Graadyb*. Sandforskydning. Advarsel.  
 5/481 Danmark. *Graadyb. Tørre Bjælke S.* Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 2/307 Danmark. *Esbjærg Havn*. Oplysning om Dybdeforhold.  
 2/308 Danmark. *Manø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.  
 3/410 *Lister Dyb. Romø—Sild*. Forbud mod Ankring.  
 2/310 Tyskland. *Ems. Borkum*. Forbud mod Ankring.  
 2/311 Holland. Forbudte Omraader.  
 2/312 Holland. Sejladsforskrift.  
 2/313 Holland. *W.-Schelde. Vlissingens ydre Red*. Forbud mod Ankring. Advarsel.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1944  
 2/314 Skagerrak. *Nordsøen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.  
 3/411 Kattegat. *Skagerrak. Nordsøen*. Fiskeri. Advarsel.  
 Danmark.  
 2/316 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.  
 2/317 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.  
 2/318 Bekendtgørelse om Hommeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
 2/319 Nødmeldinger fra Skibe.  
 2/320 Stednavne rettes i de danske Søkort.  
 2/321 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i  
 2/322 } danske Farvande.  
 2/323 }  
 2/324 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra danske Havne til Sverige.  
 2/325 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.  
 2/326 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.  
 Norge.  
 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.  
 2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.  
 2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.  
 2/330 Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.  
 Sverige.  
 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.  
 2/332 Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.  
 2/333 Forskrifter vedrørende Søarten indenfor svensk Kystfarvand.  
 2/334 Forskrifter vedrørende Søarten indenfor svensk Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.  
 2/335 Forskrifter vedrørende Søarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.  
 2/336 Östra militärområdet. Forbud mod at fotografere m. m.  
 2/337 Stockholm Havn. Færdselsforbud.  
 2/338 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.  
 2/339 Falsterbokanalen. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.  
 2/340 Falsterbokanalen. Signaler ved Passage af Kanalen.  
 2/341 Falsterbokanalen. Midlertidige Lodsstationer oprettet.  
 2/342 Falsterbokanalen N. og S. Miner udlagt.  
 2/343 Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.  
 2/344 Göteborg og Bohus Len. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.  
 2/345 Midlertidige Lodsfarvande.  
 3/412 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.

1944

*Tyskland.*

- 2/346 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.  
2/347 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.  
2/348 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.  
2/349 Afstandssignal. Advarsel.  
2/350 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.  
2/351 Tægesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.  
2/352 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.  
2/353 Afmærkning. Advarsel.  
2/354 Oplysning om Sommertid.  
2/355 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.  
2/356 Signal for Afmagnetisering.
-

**487. Sverige. Stockholms Skærgaard. Norrtälje. Luftfyr forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 29/1060 1942.*Position.* c. 59° 45' N. 18° 42' E.*Detaller.* Norrtälje Luftfyr er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |     |     |               |
|--|-----|-----|---------------|
| 1. Seks-Blink og Tre-Blink i Pejl. fra | 43° | til | 67°.          |
| 2. Syv-Blink                           | i   | —   | - 67° - 223°. |
| 3. Seks-Blink og Tre-Blink i           | —   | -   | 223° 247°.    |
| 4. Syv Blink                           | i   | —   | - 247° - 43°. |

(U. f. s. Nr. 4/198. Stockholm 1944.)

**488. Sverige. Stockholms Skærgaard. Simpnäsclubb. Näskubben. Fyr forandret.***Positioner.* Simpnäsclubb Fyr c. 59° 54' N. 19° 05' E.

Näskubben Fyr c. 59° 53' N. 19° 05' E.

*Detaller.* 1. Ved Simpnäsclubb er opført et nyt 16,5 m højt, hvidt Fyrtaarn med sort Bælte, c. 12 m NE. for det gamle Fyr. Det nye Fyr viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 19,8 m. Fyret lyser, som følger:

- |                        |      |     |                            |
|------------------------|------|-----|----------------------------|
| 1. Grønt i Pejling fra | 323° | til | 145°.                      |
| 2. Hvidt i             | —    | -   | 145° - 226°.               |
| 3. Rødt i              | —    | -   | 226° - 239°.               |
| 4. Grønt i             | —    | -   | 239° - 254° <sup>5</sup> . |
| 5. Hvidt i             | —    | -   | 254° <sup>5</sup> - 301°.  |
| 6. Rødt i              | —    | -   | 301° - 323°.               |

Den tidligere Tyfon til Afgivelse af Taagesignaler er erstattet med en Nautofon, hvormed der under usigtbart Vejr afgives En-Tone hver 15<sup>s</sup>, Tone 3<sup>s</sup>, Pause 12<sup>s</sup>.A d v a r s e l. Fyr- og Taagesignalapparaterne fjernstyres fra *Arholma* Lodsplads lige S. for *Näskubben*, fra hvilken sidste Plads der er udlagt et Højspændingskabel til *Simpnäsclubb*. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 200 m fra Kablet.

- 2.
- Näskubben*
- Fyr er elektrificeret, hvorved Fyrets Lysstyrke er blevet forøget.

(U. f. s. Nr. 4/197. Stockholm 1944.)

(Se Ekstra-Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****489. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vragafmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 52/1877 1943.*Position.* c. 55° 00',3 N. 11° 47',6 E.*Detaller.* Vragafmærkningen, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa ovennævnte Plads, er inddraget.*Kort* Nr. 161 og 160.**490. Danmark. Store-Bælt. Sprogø SE. Vrag rapporteret.***Position.* c. 55° 18',8 N. 11° 00',3 E., c. 1½ Sm 132° fra *Sprogø* Fyr.*Detaller.* Et Vrag, hvoraf Mastetoppene rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

491. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin III. Væltet Kran fjernet. Afmærkning inddraget.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/158 1944 udgaar.

*Position.* 56° 09' (02") N. 10° 13' (09") E.

*Detaller.* Den 25 Tons Kran, der fra *Gasværkskajen* var væltet ud i *Bassin III*, er fjernet.

De to grønne Stager med Flag, der var udlagt ved Kranen, er inddraget.

---

## Ekstra-Tillæg.

## I. Østersøen.

492. (T). Danmark. Bornholm W.-Kyst. Rønne Anduvning. Sømærke forsvundet.

*Position.* c. 55° 05',5 N. 14° 41',3 E.

*Detaller.* *Søndre-Rev W.* røde Stage med 2 opadvendte Koste er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt paa Pladsen.


---

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
**Smøreoliepumper**  
**Brændseloliepumper**

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELEF. 1269

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/s**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.

HØVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

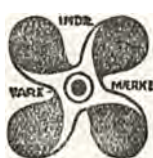
AMALIEGADE 13  
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DE  
FORENEDE  
BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

InJehavere

**SØLVER & SVARRER**

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang *W.* Katalog

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 7

FREDAG 11. FEBRUAR 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Forholdene paa de oversøiske Fragtmarkeder har ikke været udsat for større Forandringer i den forløbne Uge. De amerikanske Skibsfartsmyndigheder har givet noget større Tonnagetildelinger til forskellige Trades, men alt i alt har dette været uden nogen Indvirkning paa Misforholdet mellem den disponible Tonnage og Efterspørgslen efter Skibsrum. Tilgangen paa nye Laster overstiger langt Afgangen, og med de stadig større og større militære Forpligtelser, de Allierede faar rundt om paa Kloden — Forpligtelser der kræver mere og mere Tonnage — vil der, til Trods for de Allieredes stadig voksende Tonnagepark, utvivlsomt gaa en rum Tid, før Tonnagesituationen lettes.

Som ovenfor nævnt har Tonnagetildelinger paa de amerikansk-kontrollerede Markeder været noget større. Kulfarten fra Hampton Roads til Vestindien og Brasilien har saaledes faaet betydelige Tonnagemængder tildelt. Dette virker igen ind paa Sukkerbefragtingerne fra Cuba og paa Malmtransporterne fra Brasilien, idet Kulskibene beordres til at tage saadanne Laster retur. Der er ligeledes sluttet adskillige Skibe for Malm fra Indien og Sydafrika til Northern Range paa Basis af uforandrede Rater. Ilmenit fra Cochín til Baltimore rapporteres sluttet til \$17 plus 30 pCt. Ogsaa i Nitratfarten fra Chile til Golfen og Northern Range har Aktiviteten i den forløbne Uge været større end i lang Tid.

For London Regning noteres uforandret Kul fra Wales til Azorerne, Nordafrika, syditalienske Havne og Port Said/Alexandria. Raterne er uforandrede. Der søges endvidere stadig Tonnage for Salt fra saavel Spanien som fra Aden til Calcutta, kombineret med Kul fra Calcutta til Colombo til uforandrede Rater. Fosfat fra Casablanca har igen betalt 52/6d. til Cape Town og 62/6d. til Durban. Fra Durban noteres adskillige Kullaster saavel til Suezomraadet, som til Vestafrika. Raterne for disse Laster viser heller ingen Ændringer.

Fra River Plate søges stadig Tonnage for Hvede til Lissabon og Eire. Raterne er uforandret \$60 og \$90. Iøvrigt er River Plate stadig i Markedet for Tonnage for Stykgods saavel til Venezuela/Colombia som til Sydafrika til uforandrede Rater. Endvidere søges Tonnage for Hvede fra Buenos Aires til Callao til \$37.50, Option Mollendo til \$40. Hvede Buenos Aires/Pernambuco noteres 27 Guldpesos. For lignende Last til Santos noteres 23 Guldpesos.

Vore hjemlige Markeder er stadig meget rolige. Det kniber stadig med Kul og Kokslasterne fra Tyskland til Danmark, og ogsaa de andre Markeder, der har Interesse for den danske Tonnage er uden større Aktivitet.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JULI KVARTAL 1943

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeler Statistisk Departement følgende Oplysninger om Skibsfarten paa danske Havne i Juli Kvartal 1943:

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Juli Kvartal 1943 androg 16.000. Reg.

Tonnagen udgjorde 1.739.000 N.R.T., og der udlosse- des 2.015.000 Tons Gods og indladedes 1.269.000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Juli Kvartal 1942, har den samlede Godsomsætning været af kendeligt forøget Omfang; Forøgeisen falder udelukkende paa det indladede Gods.

### Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

		Antal	Reg.-	Ud-	Ind-
		Anløb	Tons	losset	ladet
			netto	Gods	Gods
			1000 t.	1000 t.	1000 t.
Juli	Kvartal 1943	16.000	1.739	2.015	1.269
April	— —	15.200	1.794	1.994	1.375
Januar	— —	9.500	1.439	1.858	977
Oktober	— 1942	13.400	1.483	2.042	1.015
Juli	— —	16.500	1.667	2.020	1.078
April	— —	14.100	1.524	1.948	1.076
Januar	— —	1.800	428	621	129

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar Ruteferien paa danske Havne i Juli Kvartal 1943 og i de foregaaende Kvartaler i 1943 og 1942.

### Ruteferie paa samtlige Havne.

		Antal	Reg.-	Ud-	Ind-
		Anløb	Tons	losset	ladet
			netto	Gods	Gods
			1000 t.	1000 t.	1000 t.
Juli	Kvartal 1943	2.500	325	137	132
April	— —	2.500	345	156	138
Januar	— —	1.800	242	137	101
Oktober	— 1942	2.200	261	149	118
Juli	— —	2.900	374	183	127
April	— —	2.300	300	165	144
Januar	— —	500	79	32	32

### TO NYE LIMFJORDSBROER EFTER KRIGEN

Stadsingeniøren i Aalborg har udarbejdet Planer over en Række Beskæftigelsesarbejder, til Udførelse efter Krigen. Et Led i disse Planer, som Byraadets Gade- og Vejudvalg har vedtaget, er en Ringvej til 47 Mill. Kr. rundt om Aalborg og Nørresundby.

Denne Ringvejsforbindelse forudsætter, at der bygges to nye Broer og en Brodæmning over Limfjorden, nemlig en Klapbro fra Kysten Vest for Aalborg til Øen Egholm i Limfjorden. Mens den nuværende Limfjordsbro har en Højde paa 9,75 m over Vandet, skal den paatænkte Klapbro kun være 6,50 m. Fra Egholm skal der bygges en Brodæmning over Limfjordens nordre Sejløb til Vendsyssel.

Den østlige Side af Ringvejen skal føres over Limfjorden af en Højbro fra Nørresundbys østlige Udkant til Aalborgs Forstad mod Øst, Vejgaard, saaledes at Brodæmningen paa Aalborgsiden bliver lige Øst for Havnen. Man tænker sig denne Bro som en Højbro med Underkanten 25 m over Vandet. Til Sammenligning kan nævnes, at Storstrømsbroens Gennemsejlingshøjde er 26 m.

Endelig er det Planen at slutte Ringen ved en Viaduktbro over Baneterrænet, der deler Aalborgs syd- lige Forstads Bebyggelse i en østlig og vestlig Del. Dette sidste Projekt er anslaaet til 6 Mill. Kr.

### »BORNHOLM AF 1866« GIVER 5 pCt.

Paa et Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 er det vedtaget at indstille til Generalforsamlingen, at der for 1943 udbetales 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

### HAARDT AAR FOR SMAASKIBSFARTEN

I Forbindelse med en Meddelelse om, at Motortjalken *Bodil* af Graasten er sporløst forsvundet paa Rejse fra København til Bornholm med en Ladning Brunkul, oplyser Medlemsbladet for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe *Skipperen*, at Januar Maaned har været haard ved de smaa Skibe, idet der er forlist tre Skibe, hvoraf de to var med Mand og Mus.

I Aaret 1943 forliste ialt femten Skibe, der var tilsluttet Foreningen.

### MARINEFORENINGENS MEDLEMSTAL RUNDER 10.000

I de senere Aar er Marineforeningens Medlemsantal vokset med rivende Hast, stadig flere og flere har samlet sig under Foreningens smukke Flag og bærer det kendte Emblem. Marineforeningen staar nu som den største Forening af sin Art her i Landet med 73 Lokalfdelinger spredt over hele Danmark.

Foreningens Formand, Kommandør *Paul Ipsen*, udsatte i Efteraaret en Præmie — en gammel historisk Sabel, nedarvet gennem flere Generationer af Søofficerer i Kommandørens Familie — til Ophængning i den Afdelings Marinestue, som var saa heldig at opnaa Medlem Nr. 10.000. En Kontrolkomité blev nedsat, og Svingningerne i Medlemsantallet fulgtes med Interesse i store Kredse.

Det blev den nystiftede *Hjørring Afdeling* — Lokalfdeling Nr. 73 — som var saa heldig at hjemføre den attraaværdige Præmie, og denne Afdeling maa nu snarest arbejde paa Indretningen af en Marinestue, saa Sejerstrofæen kan faa sin rette Plads.

Det er ikke nogen almindelig Soldaterforening, idet den har videregaaende Formaal. Disse gaar ud paa at skabe Interesse for Søværn og Søfart og samle danske Mænd til Arbejde for denne Sag, men ydermere foregaar der indenfor Foreningens Afdelinger det samme Kammeratskabsliv som indenfor Soldaterforeningerne, med hvilke Marineforeningen har det bedste Samarbejde.

Foreningen stiftedes i 1913 og startede det første Aar med et Medlemstal paa ca. 2000 — nu 30 Aar efter er der gennem Medlem Nr. 10.000 givet et fulddygtigt Bevis for, at Marineforeningen har holdt den rette Kurs og nyder Agtelse og Tillid overalt i Landet.

Sammenholdet fra Orlogstiden, Interessen for Danmarks livsvigtige Søforsvar og Søfartserhverv — det er Baadene, som knytter store Dele af den danske Befolkning sammen i denne gode, nationale Forening.

### SVERIGE SKAL BYGGE FISKEBAADE TIL ISLAND

De mindre Værfter i Sverige har faaet stillet i Udsigt at skulle bygge et betydeligt Antal Fiskebaade for islandsk Regning. Saa vidt det oplyses fra Sverige, drejer det sig om ikke mindre end 45 store, moderne Skibe af Kuttertypen. Hvert Skib beregnes at skulle koste 200.000 Kr., hvorved den samlede Ordre altsaa kommer op paa 9 Millioner Kr. Alt Arbejde skal udføres paa svenske Værfter, og Baadene skal udstyres med svenske Motorer.

Endnu er Ordren ikke afgivet definitivt, men der har i de seneste Uger været ført en Række Forhandlinger mellem Repræsentanter for den islandske Stat og svenske Værfts-Mænd.

Det er Meningen, at Leveringen skal ske umiddelbart efter Krigens Afslutning, og det er derfor nødvendigt, at Baadene snarest kommer i Arbejde. Et Spørgsmaal er det imidlertid, om de svenske Mynigheder kan give Samtykke til et saa omfattende Byggeri af Hensyn til Materiale manglen.

### LEJDEBAASTRAFIKEN EFTER AKSENS BRUD MED ARGENTINA

Det diplomatiske Brud mellem Argentina og Aksemagterne følges med den største Interesse i Sverige, da det jo kan faa meget stor Betydning for

Gennemførelsen af den svenske Lejdetrafik. I svenske Reder-Kredse anser man det for givet, at Lejdetrafikken kan fortsætte paa normal Maade, saaledes at der ikke skulde være nogen Fare for den for Sveriges livsvigtige Import.

Imidlertid kan det Tilfælde tænkes, at Argentina bliver inddraget i samme Kategori af Lande som for Eksempel Chile og Uruguay, hvilket vilde have til Følge, at den svenske Eksport til Argentina maatte indstilles, hvilket vilde være temmelig ubehageligt for forskellige svenske Foretagender, men Eksporten mod Vest har allerede gennem lang Tid været meget begrænset, saaledes at en yderligere Reduktion i sig selv ikke vilde være af altfor stor Betydning, selv om Importomkostningerne for Sveriges Vedkommende vilde blive betydelig højere, idet de Fragtomkostninger, som anvendes til Eksportgodset, da ogsaa skulde bæres af Importgodset.

### SVENSK FORLÆNGELSE AF MANDSKABS-OVERENSKOMSTERNE

Efter nogle Forhandlinger, der har været ført i Stockholm, har Sveriges Redareforening truffet Aftale med samtlige Mandskabsorganisationer om en Forlængelse af de nu gældende Kollektivaftaler i yderligere et Aar fra den 1. Februar i Aar til 31. Januar 1945. Der er dog foretaget den Ændring, at der i Aftalen er kommet nye Forskrifter for en Indeksregulering af Hyrerne i Overensstemmelse med Bestemmelserne i den mellem Svenska Arbetsgivareforeningen og Landsorganisationen for nylig trufne Overenskomst.

Indeksforskrifterne indebærer i Hovedsagen det, at der — saafremt Leveomkostningerne under Aftaletiden stiger til mindst 249 — yderligere skal gives et Tillæg paa 5 pCt. fra og med den første i den anden Maaned af det Kvartal. Indekstallet naaede denne Grænse.

Da Indekstallet pr. 7. Januar 1944 udgør 249, træder Tillægget i Kraft.

### SMUK GAVE TIL DEN SVENSKKE RØDE KORS-TRAFIK

Den svenske Røde Kors-Trafik paa Grækenland er stadig i fuld Gang. Det kan saaledes nævnes, at Johnsonlinien Motorskib *Pedro Christophersen* og Svenska Lloyds Motorskib *Virginia* er afgaaet fra Göteborg i denne Fart. *Pedro Christophersen* skal i Argentina hente Korn til Grækenland, og det bliver dermed det første Skib i denne Fart, idet de øvrige Røde Kors-Skibe er gaaet i Fart mellem Canada og Grækenland.

De svenske Redere har iøvrigt skænket denne humanitære Fart en smuk Gave. For hvert svensk Skib, som gaar ud i denne Fart, har Rederierne skænket Grækenland en Lastbil. Det kan saaledes oplyses, at der allerede nu skal sendes elleve Lastbiler afsted. Ti af disse afsendes med *Saggat* og en gaar afsted med *Virginia*.

Motivet til denne Gave er, at Distributionen af Levnedsmidlerne i Grækenland er stødt paa meget store Vanskeligheder, hvorved Hjælpens Fordeling er blevet stærkt forsinket.

### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Eriksberg Værftet har der været Sosætning af et nyt Motorskib, der er bygget til Rederiaktiebolaget Transpacific. Det nye Skib, der døbt *Innaren*, er et Søsterskib til *Bullaren*, som blev leveret til Rederiet i December Maaned i Fjor. Det er af den moderne Shelter-



dækstype og bygget til Lloyds Registers højeste Klasse med Isforstærkning.

Innaren kommer til at laste 6.250 Tons d.w. paa 23 Fod og 9 Tommers Dybgang, og det faar en Fart af 14½ Knob. Hoveddimensionerne er følgende: Længde overallt 381 Fod,

Bredde 51 Fod 6 Tommer og Dybde til Shelterdæk 35 Fod 6 Tommer.

Maskineriet bestaar af to 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotorer af Trunk-Typen, udviklende 5.100 indicerede Hestkræfter.

## Det Forenede Bugserelskab fylder 75 Aar.



Direktør Kim Barentzen.

Den 12. Februar 1869 afholdtes i Hotel »Phoenix« i København et Møde, paa hvilket Premierlieutenant af Flaaden, Joh. Paulsen, fremlagde et af ham den 24. November 1868 udarbejdet Forslag til Stiftelse af Actieselskabet Kiøbenhavns Skibsvandforsyningselskab med Henblik paa Bygning af en Dampvandsbaad til Levering af fersk Vand til Skibe. De tilstedeværende vedtog enstemmigt Forslaget og konstituerede sig derefter i en Bestyrelse, der kom til at bestaa af: Premierlieutenant Paulsen, forhenværende Skibsfører, Captain M. Schmidt, Dragør og Skibsekviperingshandler I. Jensen. Aktiekapitalens Størrelse var paa 15.000 Rdl., og ifølge Protokollen, der blev underskrevet samme Dag, besluttede den nye Bestyrelse sig til at købe den Lieutenant Paulsen tilhørende Rødvandsbaad.

I Københavns Havn havde bl. a. de saakaldte »Christianshavnske Rederier« paa denne Tid deres Virksomhed, der foruden Vandforsyning ogsaa omfattede Bugsering, og Selskabet ønskede derfor ogsaa at paabegynde Bugservirksomhed, hvorfor Bestyrelsen blev bemyndiget til at indkøbe en passende Bugserbaad, samtidig med at Aktiekapitalen blev udvidet til 60.000 Rdl. I Aaret 1872 købtes da for 21.500 Rdl. af Malmö Bogser Ångbåtsbolag Selskabets første Bugserbaad Damperen »Finn«, der under dansk Flag fik Navnet »Thor«. Skibet var bygget paa Kravel af Eg og Fyr. Dimensionerne var i Fod: 76,1 × 14,0 × 7,3, og Maskinen udviklede 40 H.K. Skibet blev under Navnet »Dagmar« i 1880 solgt til Københavns Havnevæsen.

Yderligere anskaffedes Bugserbaadene »Viben« og »El Ole«, hver paa ca. 8 nom. H.K., men Beskæftigelsen i disse Aar maa have krævet mere Tonnage, thi af et Bestyrelsesprotokollat af 11. Oktober 1872 fremgaar bl. a. følgende: »Ligeledes vedtoges at leie Dampbaaden »Vest« for 5 Rdl. om Dagen (inclusive Maskinmesteren, som Rhederne af Baaden betale) af Det Forenede Dampskibs-Selskab, saalænge som Forhandlingerne stode paa om Kiøbet af denne Baad«, der iøvrigt senere blev købt for 8.600 Rdl.

Samtidig disponerede Selskabet over Bugserdamperne »Dan«, »Thyra« og »Rye«. Bugsering var efterhaanden blevet Selskabets Hovedopgave, og den 11. Februar 1874 blev ved en Generalforsamlingsbeslutning Kapitalen udvidet til 155.000 Rdl.; samtidig antog Selskabet sit nuværende Navn, og Bestyrelsen

blev, efter at Skibsprovianteringshandler I. Jensen var udtraadt, udvidet med d'Herrer Skibsfører I. Andersen, København, Skibsfører I. Strandgaard, København og Skibsfører H. N. Jeppesen, Dragør.

De øvrige Selskaber gik efterhaanden ind i en Samsejling, og i 1888 bestod denne f. Eks. af følgende: A/S Det Forenede Bugserelskab og De Christianshavnske Rederier, Rederiet Foreningen A/S og Rederiet Stærkodder, sidstnævnte ved Firmaet Jansen & Co., hvilke Selskaber tilsammen disponerede over 13 Baade.

De fleste Skibe, der den Gang anløb København, var selvfølgelig Sejlskibe, som gav en god Beskæftigelse, især for Sundbugseringernes Vedkommende. Mange af Bugserbaadene var aabne Baade, men de større var Dæksbaade; af disse var bl. a. »Stærkodder« og »Dan« indrettede til at medtage Passagerer, og man havde en ikke ringe Indtægt af sidstnævnte Baades Søndagssejladser paa Hven og Klampenborg.

Efterhaanden som Aarene gik, mindskedes Sejlskibenes Betydning, og Dampskibsfarten vandt hastigt frem. Selskabet i Samsejling var klar over, at de maatte følge med Tiden, og da Københavns Frihavn blev aabnet for Trafik i 1894, indgik omtrent samtidig den nybyggede Bugserbaad »Mjølner« paa 350 I.H.K. og i 1908 yderligere Bugserbaaden »Tyr« paa 500 I.H.K. i Driften.

Den første Verdenskrigs Udbrud i August 1914 bragte ogsaa Bugserbaadene nye Forhold; en Del af dem blev straks overtaget af Marinen eller Lodsvæsenet, og de større Baade fandt nogen Beskæftigelse i Langbugsering paa Norgeskysten.

Paa Initiativ af Grosserer O. H. Barentzen, der indvalgtes i Bestyrelsen i 1908, paabegyndte Selskabet Rederivirksomhed i 1915, og Befragter R. Dobel blev antaget som korresponderende Reder. Selskabet ejede i 1920 bl. a. Damperne »Gustav Salling«, 2200 T.d.w., »Dagny«, 1600 T.d.w. og »Slien«, 1500 T.d.w., samt Motorskibene »Ayo«, »Bio«, »Margot«, »Ingeborg« og »Poul«, hver paa ca. 600 T.d.w. Alle disse Skibe blev afhændet efterhaanden, og Selskabet helligede sig nu kun Bugsering og dermed beslægtede Arbejder samt Vandforsyning, idet de øvrige Selskaber i Havnen i 1923 helt havde overdraget Selskabet deres Skibe og Rettigheder. Omtrent samtidig ophørte A/S Union Transport- og Bjergningselskab med sin Virksomhed, og dets Skibe og Materiel blev ligeledes overtaget af Selskabet, der nu paabegyndte Bjergningsvirksomhed. Paa samme Tidspunkt blev de endnu i Dag virkende Generalagenturer oprettet i de fleste søfarende Nationers Lande. Efter Overenskomst med A/S Em. Z. Svitizers Bjergnings-Entreprise ophørte denne Del af Selskabets Virksomhed imidlertid i 1927, og samtidig paabegyndtes med Hensyn til Vandforsyningen den endnu bestaaende Samsejling med Refshaleøens Vandcompagni.

Det Forenede Bugserelskab ejer i Dag Motorskibene »Gorm«, »Thor«, »Clara« og »Capduen« og Damperne »Tyr«, »Odin«, »Mjølner«, »Brage«, »Dan« og »Frode«. Samsejling finder Sted med A/S Em. Z. Svitizers Bjergnings-Entreprise, og Selskabet ejer sammen med nævnte Firma Motorskibet »Ymer« og Lægter »Irma«.

Selskabets nuværende Leder er Grosserer O. H. Barentzens Søn, Direktør Kim Barentzen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dødsfald

Skibsinspektør *Em. Bech Nielsen*, København, er afgaaet ved Døden paa Rigshospitalet, 64 Aar gammel. Den Afdøde var uddannet som Skibskonstruktør og arbejdede først ved Søndre Værft i København, derefter — under den forrige Verdenskrig — ved Værfter i Norge. Han var Medstifter af Dampskibsselskabet »Bes«, der oprettedes i 1935, og siden havde han været knyttet til dette Selskab som Bestyrelsesmedlem og Skibsinspektør. Tillige var han knyttet til Sø- og Handelsretten, for hvilken han i en Aarrække foretog Besigtigelser og Vurderinger.

\*

Til Familien i Marstal er der indløbet Meddelelse om, at Kaptajn *Rasmus Hansen Madsen* pludselig er død i Beograd om Bord i Sandpumperen *Sydhavn*, som han førte.

Kaptajn Madsen var født i Marstal i 1892 og blev saaledes 52 Aar gammel. Han kom til Søs i 1906 med en Marstalskonnert og sejlede senere med forskellige danske Sejlskibe paa Langfarten. Efter at have taget sine Navigationseksaminer i Fødebyen blev han ansat som Styrmand i Æro-Rederiet H. C. Christensen. Senere var han i syv Aar Fører af en firemastet Skonnert. I 1927 traadte han ind i Skandinavisk Sandsugerselskab, og i dette Selskabs Tjeneste havde han nu som Fører af Sandpumperen *Sydhavn* i flere Aar arbejdet ved de meget betydelige Udykningsarbejder ved Beograd.

Kaptajn Madsen efterlader sig sin Hustru og en Datter. Han havde stadig sit Hjem i Marstal.

### Rederiet Odense

Akts. »Rederiet Odense« har holdt Generalforsamling. Formanden, Grosserer S. E. J. Nielsen, aflagde Beretning, hvoraf frengik, at Selskabets Skib har været godt beskæftiget i det forløbne Aar. Rederen, Michelsen, fremlagde Regnskabet. Overskudet anvendes dels til Afskrivninger, dels til Overførsel.

Til Bestyrelsen genvælgtes Formanden samt Næstformanden, Grosserer M. P. Hansen.

### Sømandsuddannelsen og de gamle Georg Stage-Dreng

Foreningen »Gamle Georg Stage Dreng«, samlet til Generalforsamling, har vedtaget følgende Resolution:

I Anledning af, at Spørgsmaalet om unge Søfolks Uddannelse i den senere Tid har været Genstand for Omtale i Dagbladene, skal vi udtale som vor Overbevisning, at den Uddannelse, som en Georg Stage Elev faar, gennem de mange Aar har vist at være det allerbedste Grundlag for den unge Sømands videre Uddannelse.

Den praktiske Uddannelse om Bord i Forbindelse med den for Ungdommen saa nødvendige Oplæring i Sømandsskab, Orden og Disciplin, giver Eleven en Start, som kommer ham til gode hele Livet igennem. *Bestyrelsen.*

### Et Legat for Maskinlærlinge

Landsretssagfører *Friis-Jespersen*, Vejle, har som Eksekutor i Boet efter afdøde Maskinmester *Jørgensen*, Brejning, faaet kongelig Konfirmation paa et Legat paa 10.000 Kr., hvis Renter skal uddeles til ubemidlede Maskinlærlinge, der ønsker at uddanne sig til Maskinmestre. Det er en Betingelse, at de paagældende er udlært paa Den Kellerske Aandssvageanstalt, og foreløbig er der disponeret over Renterne af Legatet.

### Forsvundet Fiskekutter fundet

Fiskekutteren S. E. 60 »Søstjernen« af Svaneke, der forsvandt Lørdag Formiddag, og som siden er blevet eftersøgt af en stor Fiskeflaade, er bjerget ind til Sassnitz. Dens to Mands Besætning er i bedste Velgaaende. Kutteren havde faaet Maskinskade.

### Smuk Hjælp

Fru Inge Rübner-Jørgensen, Enke efter Styrmand, Søløjtnant af 1. Grad i Reserven Aage Rübner-Jørgensen, der faldt den 29. August 1943 om Bord i Torpedobaaden »Hajen« i Korsør, har paa Sundby Fødeklirik faaet en Søn. Rübner-Jørgensens Kammerater indenfor Foreningen af Søofficerer i Reserven har gennem en Indsamling bekostet Fruens Klinikophold.

### Mangel paa Søfolk?

I en Samtale med »Aalborg Amtstidende« beklager Statens Forhyringsmand i Aalborg, J. V. Ahlmann Hansen, at det ofte er svært for ham at skaffe Søfolk til de Skibe, der anmodes derom. Det kniber særligt med at skaffe Ungmænd og Kokke, siger Forhyringsmanden — og fortsætter: Mange unge tror, at de skal være udlært i Madlavning for at paatage sig et Kokkejob i Smaaskibe. Det er imidlertid ikke Tilfældet. Skipperen kan altid give Anvisning, og kan de unge Mennesker blot holde sig selv og deres Omgivelser

rene, kommer Resten af sig selv. Der kommer mange fine Søfolk fra Smaaskibene. Der lærer de mest og meget mere end i et Dampskib. Vi vil uddannelsesmæssigt staa godt rustet med Søfolk, naar Freden kommer. Der er ikke i disse Aar sluppet af paa Kravet om Uddannelse, snarere tværtimod.

### Hadsund vil have egen Havn

Paa Foranledning af Hadsund Handelsforening har der været afholdt et Møde mellem Repræsentanter for Foreningen, Sogneraadet og Hobro-Mariager Havneudvalg, der som bekendt ejer Hadsund Havn. Havneudvalgets Formand, Borgmester Henry Jensen, indrømmede, at Havnen var i daarlig Stand, men erklærede, at der var god Udsigt til, at Hadsund Kommune snart kunde faa opfyldt sit gamle Ønske om egen Havn.

### Skibsværft i Likvidation

Statstidende meddeler, at *Søren Larsens Skibsværft A/S* i Nykøbing M. er traadt i Likvidation. Bestyrelsen og Prokuristen er fratruddet, og til Likvidatorer er valgt Skibsbygger *Søren Larsen* og Landsretssagfører *Karl Kristian Bagger*, Nykøbing M.

### Kølen til det nye Grønlandsskib fundet i Sorø-Skoven

I Sorø Akademis første Skovdistrikt er der fældet en 36 Meter høj Bøg, hvis Alder anslaaes til 130 Aar, og hvis Stamme skal anvendes som Køl til Grønlandsskibet »Gertrud Rask«, der skal bygges i Frederikssund. Foruden denne Stamme, hvor der var 4,8 Kubikmeter Træ, skal der til Kølen yderligere anvendes 3 Stammer. Til Bygningen af Skibet vil der iøvrigt medgaa ikke mindre end 2000 Kubikmeter Eg.

### »Taarnholm«s Kollision

I Sø- og Handelsretten er der afgivet Forklaring af Besætningen paa D. F. D. S.'s Damp »Taarnholm« i Anledning af, at Damperen den 10. Januar i Aar i udenlandsk Farvand har haft en Kollision med en fremmed Slæbebaad.

Føreren, Kaptajn C. Brinch, forklarede bl. a., at »Taarnholm« den nævnte Dag havde ligget opankret udenfor en Havn efter Ordre fra den ombordværende Lods. Paa Grund af Storm blev der givet Ordre til, at Damperen skulde søge længere tilbage i Farvandet, hvorfor Damperen skulde nærme sig et Lodsskib for at faa ny Lods til Tilbagereisen. Da »Taarnholm« efter at have ligget stille med langsomt Fart frem paa Maskinen nærmede sig Lodsskibet for at give Læ for dette, kom Slæbebaaden fra B. B. Side og ramte med sin Stævn »Taarnholm«s B. B. Bov, hvorved der fremkom et aabent Hul i Skibssiden ca. ½ Fod over Vandlinien, og »Taarnholm« maatte søge Nødhavn.

Kaptajn Brinch tilføjede, at Aarsagen til Paasejlingen efter hans Mening maa søges i, at Slæbebaaden øjensynlig søgte at komme først hen til Lodsskibet for at faa skiftet Lods før end »Taarnholm«.

### Maleri af Skonnertribrig til Randers Museum

Skibsreder Harald Nissen har skænket et Maleri af Skonnertribrig »Anna Cathrina«, som i sin Tid tilhørte hans Fader, afd. Skibsreder, Kaptajn M. Nissen, til Randers Museum.

Ifølge Overlods Gruelunds Oplegninger byggedes »Anna Cathrina« i Vejle 1869 af P. H. Illum — Fader til Grosserer Illum, som grundlagde Illums Varehus — og var i lang Tid hjemmehørende i Randers, hvorfor denne Bys Museum havde ønsket at erhverve Maleriet.

»Anna Cathrina«, der maatte 142 Brutto tons, havde 8 Mands Besætning og med Kaptajn M. Nissen som Ejer og Fører fo'r det paa de store Have, særlig Brasilien, og efter ovennævnte Forfatter solgtes det da ogsaa til Desterro i Brasilien.

Det fik dér Navnet »Lilia«, og figurerede som saadan til Aarhundredets Slutning.

### Dagskole for Fiskere

Den første Dagskole for Fiskere, der har været afholdt her hjemme, har holdt sin Afslutning i Esbjerg. Skolen, der er arrangeret af Esbjerg Fiskeriforening, har været besøgt af ca. 40 Elever, og ved Afslutningshøjtideligheden blev det fra flere Sider fremhævet, at det nu var bevist, at en Fiskerhøjskole kunde trives paa Vestkysten. Alle de unge Fiskere, der har deltaget i Skolen, fik overrakt et Bevis for, at de har deltaget i Undervisningen. Fra Afslutningshøjtideligheden blev der sendt telegrafiske Hilsner til Kongen og til Fiskeridirektøren.

### »Agda«-Kalastrofen

Eftersøgningsarbejdet efter de endnu ikke fundne 7 omkomne efter »Agda«s Forlis paa Horsens Fjord skal nu være indstillet, og Dykker Hessing fra Svitzers Bjergnings-

## BEKENDTGØRELSE

Af »Emile Robin's Legat til Redningsbelønning« vil en Portion stor 650 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1943 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af April Maaned 1944.

Justitsministeriet, den 4. Februar 1944.

selskab er allerede rejst til København for at aflægge Dykkerrapport. Han har gennemsogt Skibets Vrag og mener ikke, at der findes flere Lig i selve Vraget.

De to Dykkere fra Zoneredningskorpset skulde ogsaa være rejst, men nu har Beboerne paa Endelave engageret den ene, Peter Nissen, til at fortsætte endnu en halv Sneds Dage. Dykker Nissen vil faa Station paa Endelave.

## 11 Ofre for norsk Skibssulykke

Fra Norge meddeles, at Damperen *Masfjord* ved Masfjordnæs paa Ruten til Bergen er grundstødt og sunket. Skibet gik lige mod Fjeldvæggen. Det hævdede sig op med Boven og fik Agterskibet under Vand.

Efter ca. 5 Minutters Forløb gled Skibet ud og sank. Skibets Fører og en Styrmand samt 9 af Passagererne omkom.

Det havde af forskellige Aarsager været vanskeligt at holde den rette Kurs, hvorfor Skibet gik lige paa Fjeldvæggen. Det er ikke lykkedes at finde Ligene af de omkomne Passagerer, der opholdt sig under Dækket, da Ulykken skete.

Skibet havde ialt en Besætning paa 9—11 Mand og medførte 40—50 Passagerer, der opholdt sig under Dækket, da Ulykken skete. Blandt de Omkomne var 5 Kvinder.

De, der blev reddet, kastede sig enten i Søen og svømmede i Land eller blev taget op af Smaabaade.

»Masfjord« var paa 197 Bruttoregister tons og var bygget i Kristiansand.

## Hidtil søsikreste Redningsbaad

En af Direktørerne for det engelske Rederi Lampport & Holt, Mr. Francis Lowe, har ifølge tyske Blade konstrueret en Redningsbaad, der belegnes som den søsikreste, der endnu har eksisteret. Den skal være praktisk umulig at bringe til Kæntring, hvad der skal være godt gjort gennem meget realistiske Forsøg i høj Sø. Baaden, der er bygget til at rumme 55 Mennesker, havde ved denne Lejlighed 84 Mand ombord og klarede sig stolt.

## Yderligere to Lejdeskibe til Sverige

Yderligere to Lejdeskibe er kommet ind paa svensk Farvand, nemlig Motorskibene »Svaneholm« og »Vasaholm«, der begge afgik fra Buenos Aires den 24. December. De to Skibe har tilsammen over 10.000 Tons Last, hvoraf Størstedelen er Hvede, Foderkager og Fedt.

## Svensk Rederi-Regnskab

Trelleborg Ångfartygs Nya Aktiebolag havde i 1943 en Bruttoindtægt paa 7.979.082 Kr. Efter den ordinære Afskrivning paa Tonnagen med 1.753.679 Kr., Ekstra-Afskrivning paa 3.110.016 Kr., Afskrivning paa fremmede Aktier med 141.194 Kr., Henlæggelse til uforudsete Skatter 1.942.636 Kr. samt Henlæggelse til Skattefonden 500.000 Kr. er der til Disposition 1.108.982 Kr., og Bestyrelsen foreslaar derefter, at der udbetales 12 pCt. til Aktionærerne med 540.000 Kr., medens 568.982 Kr. overføres.

## Norske Dampskibsselskabs-Regnskaber

Der har været afholdt Repræsentantskabsmøde i Det Bergenske Dampskibsselskab, hvor man behandlede Regnskabet for 1943, og Repræsentantskabet besluttede at udbetale 5 Kroner i Udbytte pr. Aktie.

Det norske Skibsaktieselskab Selje har anmeldt til Firmaregisteret i Midt-nordland, at det paa en ekstraordinær Generalforsamling enstemmigt har besluttet at nedskrive Aktiekapitalen fra 440.000 til 330.000 Kr. ved Tilbagebetaling til Aktionærerne af 1.000 Kr. pr. Aktie med 110.000 Kr. Aktiernes Paalydende udgør herefter 3.000 Kr.

## Nyt Skibsværft ved Donau

I Donau-Havnen Braila er man begyndt at anlægge et Skibsværft, som skal drives af Dirmmica i Bukarest. Der er i Havneområdet blevet eksproprieret en Ejendom for at skaffe Plads til det nye Værft.

## PERSONALIA

## 75 Aar

Paa Mandag fylder Udskrivningschef, Kommandørkaptajn M. E. Malthé-Bruun 75 Aar.

I 1887 indtraadte Malthé-Bruun i Flaadens Tjeneste som Kadet, og i 1891 udnævntes han til Sekondløjtnant. I Aarene 1895—97 var han hjemsendt fra Søværnets Tjeneste for at sejle som Styrmand med »Store Nordiske«s Kalebeldamper i Kina. Den 1. Sept. 1897 udnævntes han til Premierløjtnant, og i Aarene 1904—06 var han Formand for Søe-Lieutenant-Selskabet, ligesom han i 1905—06 var Fører af Skoleskibet »Georg Stage«, og det var netop i Malthé Bruuns Tid, at Skoleskibet Natten mellem den 25. og 26. Juni 1905 i Hollænderdybet blev sejlet ned af en engelsk Damp; det blev dog hævet og kom atter i Fart igen.

Ogsaa Torpedobaadsflotillen var Malthé-Bruun Chef for, senere hen, under den sidste Verdenskrig var han Chef for »Beskytteren« og »Islands Falk« som Stationsskibe ved Færøerne og Island, og i 1918 varetoget han som Chef for Krydseren »Hejmdal« med stor Bestemthed og Takt Danmarks Interesser ved »Ingots Mendi«s Stranding ved Højen.

I 1920 overtog Kaptajn Malthé-Bruun Embedet som Udskrivningschef i Sønderborg — i 1923 udnævntes han til Kommandørkaptajn af Reserven. Fra 1933 var han søkyn-digt Medlem af Vestre Landsret, indtil Kommandørkaptajnen i 1935 trak sig tilbage fra Udskrivningsvæsenets Tjeneste og bosatte sig i Taarbæk.

## 70 Aar

I Dag — Fredag — fylder tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn Peter Nielsen, 70 Aar. Kaptajn Nielsen, der gik i Land i 1936, er Revisor i Den almindelige danske Skibsførerforening.

## 50 Aar

Havnemesteren i Korsør, Kaptajnløjtnant i Søværnets Reserve J. J. Hjorth-Jensen, fyldte i Mandags 50 Aar. Havnemesteren, der oprindeligt var Styrmand i Statsbanernes Tjeneste, har gennem en Aarrække været Oldermænd for Korsør Sølaug — en historisk Sammenslutning af Litzenbrødrene fra 1784. Han er endvidere Kredsformand for Foreningen af Søofficerer i Reserven.

\*

Ligeledes i Mandags fyldte Maskinchef i Rederiet A. P. Møller, Maskinmester S. J. Rasmussen, 50 Aar. Han har sejlet i A. P. Møllers Rederi i tyve Aar og blev Maskinchef i 1930. Siden Krigsudbrudet har han sejlet udenfor Spærre-zonen.

## A. P. Møllers Rederi

Kaptajn Rs. F. C. Rasmussen er i disse Dage fratraadt Stillingen som Skibsinpektør i A. P. Møllers Rederi paa Grund af Alder. Han afløses i Embedet af Kaptajn H. K. Larsen.

## 25 Aars Jubilæer

Paa Tirsdag kan Maskinmester Alfr. Andersen fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Værkfører ved Frederikshavns Værft og Flydedok. Før sin Ansættelse her sejlede Andersen som Maskinmester i Rederiet Carl.

\*

Ligeledes paa Tirsdag fejrer Maskinmester G. Fich 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Randers kommunale Elektricitetsværk. Efter sine Eksaminer sejlede Fich som Maskinmester i A. P. Møllers Rederi. I 1918 ansattes han ved Falster Højspændingsværk, hvorfra han for 25 Aar siden kom til Randers.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langeltnekajen 0,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 0,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pøle eller ved andet Skibes Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

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

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

Ingen Lodstvang. Lødspege betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsning og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Løsning og Ladning efter Takst, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tardokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosserapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Løsning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tardokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løds ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Redon 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Løsning og Ladning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tardokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 6 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## 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: Sellek. 34 Øre, Sellek. med Hjælpekruer 33 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. nfermed. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingeplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Breddes 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lødspege efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandsafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nottodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Løsning og Ladning: Løsning og Ladning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Seflekibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 10. Februar 1944.

Nr. 6.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

### 493. Østersøen N.-lige Del. Drivende Vrag rapporteret.

Tidspunkt. 24. Januar 1944.

Position. c. 58° 45' N. 21° 30' E.

(N. f. S. Nr. 4/236. Berlin 1944.)

### 494. Finland. Bottniske Bugt. Brahestad Indsejling. Ledebaaker forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Nedennævnte Ledebaaker er forandret og er nu, som følger:

1. *Vähäkraasehi* Forbaake paa 64° 40' 44" N. 24° 25' 26" E.: Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 6,2 m.
2. *Pirttiniemi* Bagbaake paa 64° 40' 16" N. 24° 26' 24" E.: Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 9,5 m. Baakerne er overet i Pejling 140°.

(U. f. s. Nr. 3/54. Helsingfors 1944.)

### 495. Finland. Bottniske Bugt. Bergö Sejlløb. Afmærkning forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ved det 4,0 m dybe *Bergö* Sejlløb mellem *Ladogagrund* og *Storhästen* Fyr er foretaget følgende Forandringer:

A. Nye Ledebaaker opført:

1. *Rönngrund nedre* Baake paa 62° 54' 05" N. 21° 09' 11" E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen: 4,5 m.
2. *Rönngrund övre* Baake paa 62° 54' 12" N. 21° 09' 23" E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen: 7,5 m.  
*Rönngrund övre* og *nedre* Baaker er overet i Pejling 46°.
3. *Tjärnbådan nedre* Baake paa 63° 02' 44" N. 21° 17' 53" E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen: 3,8 m.
4. *Tjärnbådan övre* Baake paa 63° 02' 49" N. 21° 17' 55" E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 7,3 m.

5. *Inre Torngrund norra nedre* Baake paa  $63^{\circ} 05' 12''$  N.  $21^{\circ} 22' 52''$  E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen: 3,2 m.
  6. *Inre Torngrund norra övre* Baake paa  $63^{\circ} 05' 17''$  N.  $21^{\circ} 22' 57''$  E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen: 4,5 m.  
*Inre Torngrund norra övre* og *nedre* Baaker er overet i Pejling  $22^{\circ}$ .
  7. *Furuklobb* Forbaake paa  $63^{\circ} 04' 00''$  N.  $21^{\circ} 22' 47''$  E. Hvid Firkant med sort, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 7,7 m.
  8. *Rönnskär* Bagbaake paa  $63^{\circ} 03' 37''$  N.  $21^{\circ} 23' 02''$  E. Hvid Firkant med sort, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 11,6 m.  
*Rönnskär* og *Furuklobb* Baaker er overet i Pejling  $165^{\circ}$ .
- B. Følgende nye Sømærker er udlagt:
1. En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa hver af Pladserne
    - a)  $62^{\circ} 51' 37''$  N.  $21^{\circ} 03' 23''$  E.
    - b)  $62^{\circ} 56' 57''$  N.  $21^{\circ} 15' 26''$  E.
    - c)  $62^{\circ} 58' 10''$  N.  $21^{\circ} 17' 32''$  E.
  2. En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $62^{\circ} 51' 41''$  N.  $21^{\circ} 03' 42''$  E.
- C. Følgende Ledebaaker er forandret og er nu, som følger:
1. *Södra Råghälls sten* Forbaake paa  $62^{\circ} 52' 49''$  N.  $21^{\circ} 05' 58''$  E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen 4,0 m.
  2. *Malskärsberget* Bagbaake paa  $62^{\circ} 53' 25''$  N.  $21^{\circ} 10' 19''$  E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen: 10,0 m.  
*Malskärsberget* og *Södra Råghälls sten* Baaker er overet i Pejling  $73^{\circ}$ .
  3. *Tallskatsgrund västra* Forbaake paa  $62^{\circ} 52' 17''$  N.  $21^{\circ} 10' 50''$  E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen: 6,7 m.
  4. *Tallskatsgrund östra* Bagbaake paa  $62^{\circ} 52' 17''$  N.  $21^{\circ} 11' 21''$  E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen: 10,0 m.  
*Tallskatsgrund östra* og *västra* Baaker er overet i Pejling  $97^{\circ}$ .
  5. *Moikepäägrund nedre* Baake paa  $62^{\circ} 55' 05''$  N.  $21^{\circ} 05' 32''$  E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen: 5,5 m.
  6. *Moikepäägrund övre* Baake paa  $62^{\circ} 55' 19''$  N.  $21^{\circ} 05' 22''$  E. Hvid Firkant. Højde over Havfladen: 9,0 m.  
*Moikepäägrund övre* og *nedre* Baaker er overet i Pejling  $343^{\circ}$ .
  7. *Moikepäähällar nedre* Baake paa  $62^{\circ} 53' 44''$  N.  $21^{\circ} 05' 28''$  E. Hvid Trekant med opadvendt Spids. Højde over Havfladen: 5,0 m.
  8. *Moikepäähällar övre* Baake paa  $62^{\circ} 53' 37''$  N.  $21^{\circ} 05' 13''$  E. Rød Trekant med nedadvendt Spids. Højde over Havfladen: 9,5 m.  
*Moikepäähällar övre* og *nedre* Baaker er overet i Pejling  $225^{\circ}$ .
- D. Den hvide Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost paa  $62^{\circ} 52' 32''$  N.  $21^{\circ} 05' 27''$  E. er flyttet til  $62^{\circ} 52' 32''$  N.  $21^{\circ} 05' 34''$  E.
- E. Følgende Ledebaaker er nedlagt:
1. *Sillgrund* Forbaake paa  $62^{\circ} 59' 58''$  N.  $21^{\circ} 19' 14''$  E.
  2. *Sillgrundsbådan* Bagbaake paa  $63^{\circ} 00' 17''$  N.  $21^{\circ} 19' 32''$  E.
  3. *Svartbådan nedre* Baake paa  $63^{\circ} 05' 35''$  N.  $21^{\circ} 22' 07''$  E.
  4. *Svartbådan övre* Baake paa  $63^{\circ} 05' 30''$  N.  $21^{\circ} 22' 10''$  E.
- F. Følgende Sømærker er inddraget:
1. Den sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $62^{\circ} 58' 13''$  N.  $21^{\circ} 17' 23''$  E.
  2. Den hvide og røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $62^{\circ} 58' 12''$  N.  $21^{\circ} 17' 07''$  E.

(U. f. s. Nr. 3/55. Helsingfors 1944.)

496. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Sejlløbet Lohm—Stora Sottunga. Nye Ledebaaker opført.  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/473 1944 udgaar.  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* Følgende nye Ledebaaker er opført:

- a) *Skräckskär* Bagbaake paa  $60^{\circ} 05' 51''$  N.  $21^{\circ} 22' 27''$  E. Rød Firkant med hvidt lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 14,2 m.  
 b) *Bredskär* Forbaake paa  $60^{\circ} 05' 38''$  N.  $21^{\circ} 18' 26''$  E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 5,5 m.  
 Baakerne er overet i Pejling  $84^{\circ}$ .

(U. f. s. Nr. 3/67. Helsingfors 1944.)

**497. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavot. Ingeniör Pettersson (Seilinriutta) Fyr forandret.**

*Position.*  $60^{\circ} 14' 58''$  N.  $21^{\circ} 53' 40''$  E.

*Detaller.* Ingeniör Pettersson (Seilinriutta) Fyr lysør nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Hvidt i Pejl. fra $39^{\circ}$ til $56^{\circ}$ . | 5. Rødt i Pejl. fra $163^{\circ}$ til $201^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $56^{\circ}$ - $149^{\circ}$ .         | 6. Grønt i — - $201^{\circ}$ - $230^{\circ}$ .        |
| 3. Grønt i — - $149^{\circ}$ - $160^{\circ}$ .       | 7. Hvidt i — - $230^{\circ}$ - $238^{\circ}$ .        |
| 4. Hvidt i — - $160^{\circ}$ - $163^{\circ}$ .       | 8. Rødt i — - $238^{\circ}$ - $244^{\circ}$ .         |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(U. f. s. Nr. 3/66. Helsingfors 1944.)

**498. Tyskland. Memel. Baaker nedrevet.**

*Position.* c.  $55^{\circ} 41',0$  N.  $21^{\circ} 08',2$  E.

*Detaller.* De to Baaker paa *Nehrungs*-Kysten paa ovennævnte Plads er nedrevet.

(N. f. S. Nr. 4/232. Berlin 1944.)

**499. Tyskland. Pillau. Deviationsbaaker nedrevet.**

*Position.* a) Bagbaake c.  $54^{\circ} 38',30$  N.  $19^{\circ} 54',47$  E.

b) Forbaake c.  $54^{\circ} 38',41$  N.  $19^{\circ} 54',47$  E.

*Detaller.* De to Baaker er nedrevet.

*Kort* Nr. 200.

(N. f. S. Nr. 4/233. Berlin 1944.)

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

**500. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/477 1944 udgaar.

*Position.* c.  $55^{\circ} 07',9$  N.  $12^{\circ} 16',8$  E.

*Detaller.* Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde er atter tændt og i Orden.

**501. Danmark. Store-Bælt. Sprogø SE. t. E. Vrag afmærket.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/490 1944 udgaar.

*Position.*  $55^{\circ} 19' (07'')$  N.  $11^{\circ} 00' (22'')$  E., c. 1,3 Sm  $123^{\circ}$  fra *Sprogø* Fyr.

*Detaller.* Vraget, der er sunket i 13,5 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket 2 Master rager henholdsvis 6 m og 1 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 15 m E. for Vraget.

*Kort* Nr. 143, 141, 142 og 140.

**502. Danmark. Store-Bælt. Langeland. Møller nedrevet.**

*Positioner.* a) *Stensgaard* Mølle:  $55^{\circ} 06' (47'')$  N.  $10^{\circ} 54' (59'')$  E.

b) *Svalebølle* Mølle:  $55^{\circ} 02' (50'')$  N.  $10^{\circ} 53' (32'')$  E.

*Detaller.* *Stensgaard* og *Svalebølle* Møller paa *Langeland* er nedrevet.

*Kort* Nr. 142, 140, 185 og 126.

*Publikationer.* Danske Lods III, Side 93, 100, 101, 318 og 319.

**503. Danmark. Store-Bælt. Onsevig WNW. Vragvager inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1691 1943.

*Position.*  $54^{\circ} 58' (12'')$  N.  $11^{\circ} 01' (54'')$  E., c. 3 Sm  $297^{\circ}$  fra *Onsevig* Havn.

*Detaller.* Vragvageren, der var udlagt ved det nu bjærgede, paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er inddraget.

*Kort* Nr. 142, 140 og 185.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 504. Norge. Malangen. Nordfjord. Mestervik. Nye Ledefyr tændt.

*Positioner.* a) Forfyret:  $69^{\circ} 19' 28''$  N.  $18^{\circ} 55' 24''$  E., tæt ved W.-lige Baake W. for *Mesteroy*.

b) Bagfyret:  $69^{\circ} 19' 45''$  N.  $18^{\circ} 56' 48''$  E., c. 930 m  $86^{\circ}$  fra Forfyret.

*Detaller.* 1. *Mestervik* Forfyret viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 m. Flammens Højde: 2,9 m. Synsvide: 3,9 Sm.

2. *Mestervik* Bagfyret viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 4 s, Lys 2 s, Mørke 2 s. Flammens Højde: 8,8 m. Synsvide: 3,9 Sm. Fyrpæl. Fyrene er overet i Pejling  $86^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 2/120. Oslo 1944.)

## 505. Norge. Ofoten. Rombaksfjorden. Øyjord og Vassvik. Nye Fyr tændt.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. Paa  $68^{\circ} 28' 00''$  N.  $17^{\circ} 30' 18''$  E., paa E.-Siden af *Øyjordneset*, er tændt et nyt Fyr, *Øyjord* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3 s. Flammens Højde: 5,9 m. Synsvide: 6,4 Sm. Fyrpæl.

2. Paa  $68^{\circ} 26' 57''$  N.  $17^{\circ} 26' 18''$  E., paa Pladsen for Jernstangen paa 2 m Grunden N. for *Vassvik*, er tændt et nyt Fyr, *Vassvik* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3 s. Flammens Højde: 4,6 m. Synsvide: 6,4 Sm. Fyrstativ.

(E. f. S. Nr. 2/119. Oslo 1944.)

## 506. Norge. Lofoten. Rotvær N. Leiskjær. Nyt Fyr tændt.

*Position.*  $68^{\circ} 22' 59''$  N.  $15^{\circ} 57' 06''$  E., paa Varden paa *Leiskjær*.

*Detaller.* Paa ovennævnte Plads er tændt et nyt Fyr, *Leiskjær* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3 s. Flammens Højde: 5,9 m. Synsvide: 5,1 Sm. Fyrlanterne paa Varde.

(E. f. S. Nr. 2/117. Oslo 1944.)

## 507. Norge. Ofoten. Eljorden. Vorsetgrunnen. Nyt Fyr tændt.

*Position.*  $68^{\circ} 16' 50''$  N.  $16^{\circ} 34' 55''$  E. paa SE.-lige *Vorsetgrunn*.

*Detaller.* Et nyt Fyr, *Vorsetgrunnen* Fyr, er tændt paa ovennævnte Plads og viser hvidt Et-Blink hver 3 s. Flammens Højde: 3,3 m. Synsvide: 6,4 Sm. Fyrlanterne paa Varde.

(E. f. S. Nr. 2/118. Oslo 1944.)

## Tillæg.

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

## 508. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejre NNW. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/478 1944.

*Position.* c.  $55^{\circ} 06',0$  N.  $11^{\circ} 19',0$  E., c. 4 Sm  $333^{\circ}$  fra *Vejre* Fyr.

*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads rapporterede Undervandshindring har forgæves været eftersøgt.

## 509. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indløb. Sømærker forsvundet.

*Positioner.* a)  $55^{\circ} 15'$  ( $11''$ ) N.  $11^{\circ} 14'$  ( $17''$ ) E.

b)  $55^{\circ} 15'$  ( $03''$ ) N.  $11^{\circ} 14'$  ( $24''$ ) E.

*Detaller.* Den a) N.-ligste og b) S.-ligste af de 3 røde Stager ved W.-Siden af Indløbet til *Skælskør Fjord* er forsvundet. Nye Stager vil snarest blive udlagt.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

*Den store Succes*

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

*Tegn Deres  
Forsikringer*

**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

=====  
**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spilledampturbiner. — Stirling Vandværkskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

## DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC** <sup>A/S</sup>

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Redør

*DANSKE SKIBSMÆGLERE*

## AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2  
**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

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

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

(Statut.)

SKIBSMÆGLERE

**KOLDING**

BEFRAGNING ·· KLARERING ·· EKSPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORNING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1878)

**FREDERICIA**Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Baa Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

## RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statistelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 — 173

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 8

FREDAG 18. FEBRUAR 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Rapporterne fra de oversøiske Markeder er ensformige indtil Trivialitet. Alle Meldinger taler stadig om Befragternes Vanskeligheder med at skaffe den nødvendige Tonnage, og det er naturligvis særlig for Laster af ikke krigsvigtig Natur, at Vanskelighederne er store. Til Trods for, at den Tonnage, de Allierede i Øjeblikket disponerer over, ganske givet er betydelig større end for et Aar siden, er de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheder stadig lige forsigtige med Tildeling af Tonnage til Transporter, som ikke er af militær eller anden krigsvigtig Karakter, og neutral Tonnage er jo kun tilgængelig i meget begrænset Maalestok. Alene saa ringe en Ting som det, at den svenske Lejdetrafik er genoptaget, og at det Faatal svenske Skibe, som under Lejdetrafikkens Suspension havde Tilladelse til at deltage i den almindelige Trampfart paa de oversøiske Markeder, nu igen er indgaaet i Lejdetrafikken og derved unddraget den frie Fart, har medført en yderligere Stramning i de frie Trades. Rent nominelt er Raterne i de frie Trades ganske vist praktisk talt uden Ændringer, men som tidligere fremhævet betales der i mange Tilfælde betydeligt højere Rater, end hvad der officielt opgives. Noget virkeligt Billede af Forholdene giver disse Oplysninger derfor ikke.

Om de enkelte Markeder foreligger der kun spredte Meldinger. De amerikanske Myndigheder har givet ret tilfredsstillende Tildelinger til Kulfarten fra Hampton Roads til Vestindien og sydamerikanske Havne. Kul Hampton Roads/Rio sluttedes saaledes til \$9 plus 35 pCt. Krigstillæg kombineret med Malm tilbage til Northern Range til \$8.20 plus 54 pCt. Krigstillæg. De Skibe, der har lossat Kul paa Cuba og de andre Pladser i Vestindien, har faaet Ordre om at tage Sukker tilbage til Golfen eller Northern Range til uforandrede Rater. Endvidere har Salpeterfarten fra Chile faaet tildelt adskillige Skibe til den uforandrede Rate af \$8.75 plus 32 pCt. Krigstillæg Basis U. S. Atlantic. Malm Botwood/New York er igen sluttet til den uforandrede Rate af \$4.68 plus 70 pCt. Krigstillæg. Iøvrigt melder Rapporterne fra Amerika om Tildelinger til Malmfarten fra Indien og Sydafrika til Northern Range til uforandrede Rater.

Fra de engelske Markeder meldes om yderligere Befragtninger af Kul Wales/Azorerne til 70/-, ligesom flere store Baade skal være sluttede for Fosfat fra Casablanca til Cape Town til 52/6d. og Durban til 62/6d. Kul fra Durban til Duala har betalt 66/- og til Sierra Leona indikeres 70/-.

Fra River Plate er Tonnageefterspørgslen stadig lige stor. Korn Buenos Aires/Lissabon er sluttet til Rater mellem 275/- og 300/- pr. Ton efter Skibets Størrelse. Da Raten er betalt i Shillings, er det antagelig engelske Skibe, og Forretningen kommer sikkert ind under den engelsk-portugisiske Azoreroverenskomst. Linfrø River Plate/New York indikerer uforandret \$20, og for Stykgods fra Buenos Aires til Sydafrika er Raten stadig \$100. Buenos Aires/Santos har betalt 21 Guldpesos og Bahia Blanca/Callao er gjort til \$37.50.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene meget rolige. Kul- og Kokstransporterne fra Tyskland til Danmark er kun af begrænset Omfang. Malmfarten fra

Sverige til Tyskland viser ogsaa kun ringe Interesse for Tonnage, og de øvrige Østersømarkeder er ligeledes temmelig inaktive.

### NAKSKOV SKIBSVÆRFT UDVIDER AKTIEKAPITALEN MED 2 MILLIONER

Der er gennem *Statstidende* udsendt officiel Meddelelse om, at *Aktieselskabet Nakskov Skibsværft* har udvidet Aktiekapitalen med 2.000.000 Kroner. Det vil sige, at den tegnede Aktiekapital herefter er 6.000.000 Kroner, fuldt indbetalt. Den er fordelt i Aktier paa 500, 2.000, 5.000 og 20.000 Kroner.

Udvidelsen af Aktiekapitalen tager Sigte paa Udvidelsen af Skibsværftet efter Krigen. Værftet har i Øjeblikket helt udnyttet sine Grundarealer og overtager nu Arealer, der ligger omkring. Efter Krigen skal der anlægges nye Beddinger, ligesom der bliver Tale om at bygge en ny Tørdok.

### 10 PROCENT AF DANMARKS SØFOLK OMKOMMET UNDER KRIGEN

To af vore store nautiske Foreninger har i den forløbne Uge afholdt deres Generalforsamling, nemlig *Maskinmesterforeningen*, der samlede sine Medlemmer i Søndags, og *Den almindelige danske Skibsførerforening* i Tirsdags.

Paa den første af disse Generalforsamlinger, Maskinmestrenes, udtalte Formanden, *K. A. Rasmussen*, at 31 danske Maskinmestre i det forløbne Aar var gaaet bort som Følge af Krigsbegivenhederne. Videre oplyste han i sin Beretning, at der siden Krigens Udbrud i September Maaned 1939 ialt var omkommet 207 Maskinmestre og Maskinassistenter som Følge af Krigsbegivenhederne. Det samlede Antal danske Sømænd, der siden Krigens Begyndelse havde sat Livet til under Udøvelsen af deres Gerning, er opgjort til 1.158, hvilket vil sige godt 10 pCt. af det samlede Antal danske Søfolk. Det fremgik af disse Tal, at Maskinofficererne og Maskinbesætningen i det hele havde maattet ofre et ret stort Kontingent, hvilket naturligvis skyldes, at Maskinpersonalet under Sejladsen udøver deres Tjeneste nede i Skibets Dyb og derfor er mellem de Søfolk, der er mest udsatte.

Paa Skibsførernes Generalforsamling konstaterede Formanden, Kaptajn *H. P. Hagelberg*, de haarde Vilkaar, hvorunder dansk Skibsfart og danske Søfolk maa røgte deres Hverv under Storkrigen. Saa vidt det er Den almindelige danske Skibsførerforening bekendt, er der i det forløbne Aar omkommet yderligere fem af Foreningens Medlemmer, saaledes at Tallet paa omkomne Skibsførere siden Krigens Udbrud nu er naaet op paa 50. Det er, udtalte Kaptajn Hagelberg, ved Velvilje fra Myndighedernes og Dansk Dampskibsrederiforenings Side lykkedes at gennemføre Bestemmelser og Ordninger til Sikring af de Søfarende og deres Efterladte.

Med Hensyn til Skibsførernes Anstøttelsesforhold udtalte Kaptajnen, at de i det store og hele er tilfredsstillende, og kun i et enkelt Tilfælde har Foreningens Bistand været paakaldt for at faa gennemført en Turnus-Ordning (Arbejdsfordeling) for Førernes Vedkommende, og denne Ordning har løst Beskæftigelses-Spørgsmaalet paa en for saavel Rederierne som Førerne tilfredsstillende Maade. Mellem Dansk Dampskibsrederiforening og de forskellige Rederier paa den

ene Side og Skibsførerforeningen paa den anden Side bestaar der det bedste Forhold, og der er fra begge Sider gjort det yderste for, at Samarbejdet mellem Parterne kunde blive saa tilfredsstillende og gavnligt som muligt ogsaa for Skibsfarten i sin Helhed.

Fra et Medlems Side blev der slaet til Lyd for, at Sømandsuddannelsen kom til at finde Sted om Bord i *Georg Stage* for alle unge Mennesker, hvad enten deres Maal er at blive Matros eller Navigator. Et Medlem ønskede, at Skibsførerforeningen skulde tage Afstand fra det Forslag, som »Foreningen til Søfartens Fremme« har sendt Handelsministeriet om Oprettelse af Sømandsskoler i Land til Aflæggelse af Ungmands- og Matrosprøver, idet han mente, at unge Mennesker ikke kan lære Sømandsskab paa Landjorden. Forslaget blev forkastet.

Bestyrelsesvalget foregik ved skriftlig Afstemning. Som Repræsentanter for de søfarende Skibsførere genvalgte Kaptajn J. Chr. Andersen, Kaptajn Th. Larsen, Kaptajn P. N. Olsen, Kaptajn R. M. Rosenhøj og Kaptajn N. Vange og nyvalgte Kaptajn Kr. Nielsen og Kaptajn Antoni Rasmussen. For de Ikke-farende genvalgte Kaptajnerne M. Emdal og Harald Neergaard og nyvalgte Kaptajn J. L. Madsen.

#### HAVNEUDVIDELSE FOR 1,8 MILLIONER

Skive Byraad har paa et Møde vedtaget at foretage en Udvidelse af Skive Havn til 1,8 Mill. Kr. Det drejer sig om et stort Havnebassin med ca. 500 Meters Kajplads, der ikke alene skal kunne tage Handelskibsfarten, men ogsaa kunne give Plads for Byens Lystsejlerflaade. Projektet, der er tænkt som Beredskabsarbejde efter Krigen, gøres dog afhængig af, at der ikke lukkes for Limfjorden mod Vest. Borgmester *Woldhardt Madsen* oplyste, at man arbejder med en vidtgaaende Omlægning af Kommunens Vejnet i Forbindelse med Havneplanen. Dette drejer sig om Arbejder til flere Millioner Kroner.

#### 7 PCT. I CHRISTIANSHOLMS FABRIKER

Der foreligger nu en Meddelelse fra Aktieselskabet *Christiansholms Fabriker* om, at Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen af Aarets Overskud, som, efter at de fornødne Afskrivninger er foretaget, udviser 256.534 Kr., tillige med Overførsel fra 1942 155.295 Kr., ialt 411.829 Kr., at henlægge til Sikringsfond 50.000 Kr., at udbetale 7 pCt. til Aktionærerne med 140.000 Kr., til Tantième 10.653 Kr., til Konto for Imødegaaelse af Tab paa indgaaede Kontrakter 75.000 Kr. og at overføre Resten, 136.176 Kr., i ny Regning.

Overskudet er noget større end for 1942, da det var 216.000 Kr. Dividenden er uforandret. Det Beløb, der er til Disposition, er 44.000 Kr. mindre end i Fjor, da det overførte Beløb den Gang formindskedes med 85.000 Kr. Der henlagdes da 100.000 Kr. til Reservefonden, medens Konto for Imødegaaelse af Tab paa indgaaede Kontrakter forøgedes med 50.000 Kr. Ved Fordelingen i Aar formindskes det overførte Beløb, som det fremgaar af Meddelelsen, med 19.000 Kr.

#### »DRACO« GIVER 6 PCT.

Dampskibsselskabet »Draco« har holdt Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører *C. B. Christoffersen*. Beretning og Regnskab blev forelagt af Selskabets Formand og Reder, *R. Fischer-Nielsen*. Selskabets Overskud beløber sig til 36.088 Kr., hvoraf 9000 Kr. anvendes til 6 pCt. Udbytte. 20.000 Kr. til Afskrivning, 4000 Kr. henlægges til Dispositionsfond og 1.409 Kr. og 1.000 Kr. til Tantième til henholdsvis den korresponderende Reder og Bestyrelsen.

Af Beretningen anføres:

Aaret 1943 var ligesom de tidligere Krigsaar præget af de urolige Forhold paa Havene.

Rederiets hjemmenværende Motorskib »Grenen« havde i Aarets første Halvdel en Del Havarier og maatte ligge stille i 70 Dage, hvilket foruden meget store Reparationsomkostninger ogsaa paaførte Rederiet et betydeligt Driftstab. Aarets anden Halvdel forløb derimod heldigt, saaledes at Skibets Nettoindsejling beløb sig til Kr. 77.915 ved Aarets Slutning.

I Maj Maaned havde »Grenen« det Held at yde Bjærgningsassistance til det svenske Motorskib »Luosaa« paa 8000 Tons d.w., og efter nogen Forhandling blev der udbetalt en Bjærgeløn, hvoraf Rederiets Andel udgjorde Kr. 22.278.

Regnskabet er, ligesom i de tidligere Aar, afsluttet under Forbehold af manglende Oplysninger fra Udlandet vedrørende s.s. »Skagen« og dette Skibs Indtægter.

Bestyrelsen har i det forløbne Aar flere Gange faaet forelagt Tilbud om Køb af Skibe, men man har fundet det uansvarligt at købe til de nuværende Skibspriser.

#### DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Læge *Erna Damsbo* i Elmelunde paa Møn har modtaget Meddelelse om, at hendes Broder, Kaptajn *Viggo Damsbo*, der nu havde sit Hjem i Bangkok, er omkommet.

Kaptajn Damsbo, der blev 48 Aar gammel, kom for henvend femten Aar siden ud til Siam som Styrmand i Siam Steam Navigation, der den Gang var et Datterselskab af Ø. K. Damsbo tjente sig hurtigt op gennem Graderne, og blev Kaptajn paa en af de mange Baade, der gaar i Kystfart derude. Da Krigen brød ud var han Fører af Damperen »Redang«. Som det vil erindres, afviklede Kompagniet for nogle Aar siden den siamesiske Kystfart; men i Lighed med de fleste andre Søfarende blev Kaptajn Damsbo derude. De nærmere Omstændigheder i Forbindelse med hans Død kendes ikke.

Kaptajnen var gift.

Til Familien i Rønne er der indløbet Meddelelse om, at Kaptajn *Georg Kyhn*, der førte Dansk-Fransk Dampskibsselskabs Damper *Skaane*, er død som Følge af et Hjerteslag. Kaptajn Kyhn døde allerede den 29. November i Fjor.

Forhenværende Møllebygger *Sølvig* i Svendborg har faaet Meddelelse om, at hans Søn, Maskinmester *Søren Sølvig*, er omkommet, 44 Aar gammel.

Sølvig var født i Odense, men kom tidligt til Svendborg, hvor han gik i Skole og udstod sin Læretid som Maskinarbejder.

Efter Maskinisteksamen aftjente han sin Værnepligt ved Marinen og var ude at sejle med forskellige Skibe. Han var saaledes i 1927 ombord i Marstalskonnerten »Gylli«, da denne sprang i Luften i den biscayiske Havbugt. Senere havde han Hyre med forskellige andre Skibe. Sølvig var gift og bosiddende i Norge, hvor han havde Statsborgerret.

#### SØSÆTNING AF CLAUSEN-SKIB

Paa Marstal Staalskibsværft har der været Søsætning af en Nybygning til Rederiet *C. Clausen*, Svendborg. Skibet, der er paa 220 Tons og er et fullpowered Motorskib, er forsynet med en 150 HK. Dieselmotor samt en 20 HK. B. & W. Hjælpemotor, beregnet til at drive Losse- og Ankerspillet.

Ingeniør *Nielsen*, Marstal Staalskibsværft, har tegnet Modellen til det nye Skib, der fik Navnet »Mary Clausen«.

Rederiet var repræsenteret ved Skibsinspektør *Knudsen*, Bureau Veritas. Det kan iøvrigt nævnes, at Skibet, der i alle Henseender er fuldt moderne udrustet, er forsynet med et hydraulisk Styreapparat fra Svendborg Skibsværft.

**MØRKE ORD OM TRÆLAST-SITUATIONEN**

Paa den aarlige Generalforsamling af Trælimportører i Fyns Stift gav Formanden, Konsul J. P. Baagøe Riber, et meget mørkt Billede af Trælimportationen, som den tegner sig for Øjeblikket. Alleerede i 1943 viste Trælimporten fra Sverige og Finland stærk Nedgang, og en Del af de hjemtagne Laster var oven i Købet behæftet med Klausul om Anvendelse i særligt Øjemed.

Ogsaa med Hensyn til Fremtiden var Konsul Riber pessimistisk, idet det foreløbig ikke saa ud til, at der i den kommende Sommer vilde fremkomme større Kvantiteter Træ fra Sverige, og selv om der foreligger Aftale med Finland om Eksport af en Del Træ, maa den nuværende Situation i Finland uvilkaarligt mane til nogen Forsigtighed ved Bedømmelsen af Landets Eksportchancer i den kommende Sæson.

**HANDELSBANKEN GIVER ATTER 7½ PCT.**

Paa et Møde i Københavns Handelsbanks Repræsentantskab vedtoges det paa Bestyrelsens Indstilling at foreslaa Generalforsamlingen for Aaret 1943 at udbetale 7½ pCt. i Udbytte til Aktionærerne, som Tilfældet ogsaa var for det foregaaende Aar.

Driftsregnskabet udviser et Overskud paa 13.491.477 Kr., inklusive Overførslen fra forrige Aar, 4.806.055 Kr., og Overførsel fra Konto for Skatter, 1.200.000 Kr. Til Imødegaaelse af Tab paa udestaaende Fordringer hensættes 287.182 Kr., og til Afskrivning paa faste Ejendomme og Inventar foreslaas anvendt 300.000 Kr. Til Dividende medgaar 3.750.000 Kr., til Ekstra-Reservefondet foreslaas henlagt 2.000.000 Kr., til Tantième til Bestyrelse, Direktion og Personale anvendes 832.701 Kr., til Konto for fremtidige Skatter overføres 1.200.000 Kr., og til næste Aar overføres 5.121.594 Kr.

**FANØ-BRO TIL 7,6 MILLIONER**

Esbjerg Byraad har paa sit sidste Møde behandlet en af Byraadets Beskæftigelsesudvalg udarbejdet Plan over Arbejder til Udførelse efter Krigen. Det drejer sig om Beskæftigelsesarbejder til ca. 3 Mill. Kr. uden Statstilskud og 12,2 Mill. Kr. med Statstilskud. Af de sidstnævnte Arbejder kan nævnes en Fanøbro til 7,6 Mill. Kr.

**PLANER OM STORT SKIBSVÆRFT I ISLAND**

Som omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* saa det ud til, at Sverige skulde bygge Storkuttere til det islandske Fiskeri for ialt 9½ Million Kroner. Efter de senest fra Island tilgængelige Oplysninger synes denne Plan nu at være skrinlagt. Det var det socialdemokratiske Parti i Island, der havde søgt at faa Altinget til at bevilge dette betydelige Beløb, men da Forslaget fremkom, var Budgettet saa at sige færdigbehandlet, og det blev derfor forkastet.

Iøvrigt meddeles det fra Island, at Altinget har nedsat en Kommission, der skal undersøge Mulighederne for Anlæggelse af et stort Skibsværft i Reykjavik. Denne Kommission har nu afgivet sin Betænkning, hvori det foreslaas, at der skal bygges en Tørdok, der skal kunne tage Skibe paa helt op til 6.000 Tons, og en mindre, der særlig skal være beregnet til de store Fiskekuttere. Endvidere er det Hensigten at anlægge fem Beddinger.

**PARAVANERNES NØDVENDIGHED**

Efter Anmodning fra Kommerskollegium har svenske Skibsofficersforeninger givet Udtryk for deres Opfattelse af Paravanernes Betydning.

Der har været ført en hel Del Forhandlinger med Kaptajner og Styrmande fra Lejdeskibene, og de har alle som en givet Udtryk for Nødvendigheden af Brug af Paravaner. Det ligger i Sagens Natur, at man ikke kan udtale sig om, hvorvidt Anvendelsen af Paravaner har reddet Skibene fra en ellers uundgaaelig Minesprængning, men man anser dog alligevel Paravanerne

for nødvendige af Hensyn til Sikkerhedsfølelsen om Bord.

Med Hensyn til Anvendeligheden kan det konstateres, at de Betæneligheder, man har næret, fordi Bruget af Paravaner skulde kunne medføre Ulemper, ikke har kunnet holde Stik. Der har saaledes ikke været nogen Vanskeligheder ved Udsætningen og Indtagningen af Paravanerne.

**FRA SVENSKKE VÆRFTER**

Det svenske Redningsselskab har paa Djurgårdsvarvet i Stockholm bestilt en ny helsejstet Jern-Redningsbaad af samme Type som den nyligt bestilte Motor-Redningsbaad »Konsul Ingelsson« og den i Fjor leverede »Bror Ulrich«. Dens Dimensioner bliver 12,6 × 3,8 m. Den skal leveres i August og stationeres ved Ölands södra Udde i Stedet for den ældre Motor-Redningsbaad »Drottning Victoria«.

**LONDONS BETYDNING I DEN ENGELSKKE UDENRIGSHANDEL**

I den saa livlige Debat, der for Tiden føres i England om forskellige Efterkrigstids-Problemer, er Opmærksomheden i særlig Grad rettet mod Londons Betydning i den engelske Udenrigshandel, og der har i London været afholdt en Konference mellem Repræsentanter for Londens Import- og Eksporthandel.

Paa denne Konference oplystes det blandt andet, at Værdien af de Varer, der ind- og udførtes over London, i 1938 rundt regnet beløb sig til 600 Millioner Pund Sterling, hvilket vil sige, at omkring 40 pCt. af hele Storbritanniens Udenrigshandel er kommet London til Del.

I 1938 eksporterede Storbritannien Varer til en Værdi af 470 Millioner Pund, medens Importen i samme Tidsrum laa paa ikke mindre end 920 Millioner.

En Del af Konferencen drejede sig om Londons Stilling som Imperiets største Importhavn. Importen til London i 1938 blev anslaaet til 400 Millioner Pund Sterling. Disse høje Tal maa ses paa Baggrund af, at Indførselsvarerne delvis var Transitgods med Bestemmelsessted til andre Steder end Storbritannien. Det nævntes saaledes, at Varer fra Hudson Bay Company, særligt Pelsværk, alle kommer til London, men kun en Femtedel af dem bliver i England, medens Hovedparten, repræsenterende en Værdi af 13 Millioner Pund Sterling, atter eksporteres til Markeder, der ligger Canada nærmere.

Fra The Timber Trade Associations Side oplystes det videre, at en Trediedel af den engelske Trævareimport til en Værdi af 19 Millioner Pund Sterling foregik over London, hvis Havn modtog ikke mindre end 792 trælastede Skibe. Det hævdedes endvidere, at man maatte stille sig klart, at der efter Krigen i England vilde blive et forøget Behov af Skovens Produkter, og Importen af Trævarer vil derfor blive betydelig forøget.

Paa Konferencen blev der til sidst fra alle Sider givet Udtryk for Ønsket om en kommende Tids Frihandel mellem Jordens Lande i Atlanterhavs-Deklarationens Aand. De nationale Toldtariffer burde hvert Aar eller i alle Tilfælde hvert femte Aar reduceres med en vis Procentsats, indtil Verdenshandelen atter kan løbe frit uden Hæmninger.

**NEDGANG I DE FORENEDE STATERS SKIBS-PRODUKTION**

Admiral Land, der er Præsident for U. S. Maritime Commission, har for nylig meddelt, at Produktionen af Handelstonnage i Januar gik ned til 124 Skibe mod 208 i December. Selv om man tager Hensyn til Liberty-Værfternes Overgang til Produktion af Victory-Skibe og de andre Værfters Omstilling til Krigsproduktion, er Nedgangen dog, sagde Admiralen, større, end man kunde have ventet. Maanedesresultatet har ikke været saa lavt siden Februar i Fjor.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Handelsaftale med Schweiz

Udenrigsministeriet meddeler: Efter forudgaaende Delegationforhandlinger er der den 15. Februar i Bern blevet undertegnet en dansk-schweizisk Vareudvekslingsaftale vedrørende Samhandelen mellem Danmark og Schweiz i 1. Halvdel af 1944 omfattende en Vareudveksling paa 8,4 Mill. Kr. hver Vej. Overenskomsten forudsætter en Indførsel fra Schweiz, hvoraf Halvdelen falder paa Garner, Metervarer o. a. Manufakturvarer, medens Resten omfatter Maskiner, Kemikalier, Jern og Metalvarer samt svære Huder og andre Varer.

Handelsaftalen mellem Danmark og Schweiz for 2. Halv- aar 1943 beløb sig til 12 Mill. Kr., og dertil kom saa senere en Tillægsaftale paa nogle Millioner. Den nu afsluttede Aftale er saaledes væsentlig mindre, men muligvis kan der senere blive Tale om en Tillægsaftale.

### Sømandshøjskolen i Svendborg

Sømandshøjskolen i Svendborg har udsendt Beretning og Regnskab for Skoleaaret, som sluttede den 1. November 1943. Der har været undervist tre Hold paa tilsammen 97 Elever, deriblandt for første Gang i mange Aar en Flok Fisker-Ungdom fra Esbjerg, som fandt sig godt til Rette sammen med de unge Sømande. Takket være gode Tilskud fra mange Sider lykkedes det i Aarets Løb at gennemføre en tiltrængt Restaurering af Skolen, ligesom der til Øvelsesbrug blev indkøbt en 4 Tons Halvdæks- baad. Den er købt af Kaptajn A. F. A. Hansen, Strib, og har faaet Navnet »Neptun«. Skolens Regnskab balancerer med 51.436 Kr., hvoraf 22.955 Kr. er medgaaet til Moderniseringen. Skolens 3 Maaneders Sommerskole for Begyndere paabegyndes den 1. April.

### Gaver fra Havet

Ikke mindre end 9000 kg Fedt er i den sidste Tid drevet ind paa den svenske Vestkyst ved Strömstad Tolddistrikt i større eller mindre Fade. Fedtet gaar til Søbefabrikation og betales med over en Krone pr. kg, og mange af dem, der har bjerget Fadene, kan saaledes regne med en klækkelig Bjergningsløn.

### Svendborg Skibsrederes gensidige Sygeassurance

Svendborg Skibsrederes gensidige Sygeassurance har holdt ordinær Generalforsamling paa Thurø Turisthjem.

Formanden, Skibsreder Aksel Jørgensen, Thurø, bød velkommen og ønskede Medlemmerne godt Nytaar. Formanden valgtes til Dirigent og aflagde Beretning, hvorefter det fremgik, at 1943 havde været et godt Aar for Sygeassurance. Ved Aarets Begyndelse var der tilmeldt 25 Skibe med et samlet Mandskab paa 143. I Aarets Løb er der udgaaet 5 Skibe ved Salg, nemlig »Christian«, »Libra«, »Elly«, »Aage« og »Garibaldi«. I Øjeblikket er der tilmeldt 20 Skibe med 118 Mand.

Efter Beretningen gennemgik Skibsreder Jørgensen Regnskabet, der balancerer med 10.037 Kr. Saldoen fra sidste Aar udgjorde 7614 Kr. I Præmie er der indkommet 2046 Kr. I Erstatninger er der ialt udbetalt 713 Kr., saaledes at der bliver et Overskud paa 9020 Kr. Formuen er vokset med 1406 Kr.

Formanden henstillede til Generalforsamlingen, at man fortsatte i 1944 med den samme Præmiesats som hidtil. Der havde ganske vist været et pænt Overskud i de sidste Aar, men der kunde hurtigt komme uforudsete Udgifter, og saa var det rart at have Reserver at ty til.

### Fisk kan renses paa 10 Sekunder

I den sidste Menneskealder har der været arbejdet energisk i Norge for at finde en Metode for en rationel Rensning af Fisk. I disse Dage er Problemet blevet løst af en ung Ingeniør fra Trondheim, idet han har opfundet en kombineret kemisk-mekanisk Fremgangsmaade, saaledes at Fiskeskindet bliver absolut rent. Opfindelsen vil ogsaa faa stor Betydning for Fremstilling af Fars og Fiskefilet. Fisken bliver fuldstændig renses for Skind og Ben. Man skærer Hovedet af Fisken, og Maskinen besørger Resten. En Fisk kan renses paa 10 Sekunder.

### Ny 20 Tons Kutter

Fiskeskipper Holger Hemmingsen, Hals, har paa P. Rasmussens Værft i Aalborg faaet bygget en 20 Tons Kutter »Mascot«, A. 631, der er udrustet med en 100 HK Dieselmotor og har kostet 93.000 Kr.

### Fiskerne fik tilbudt 300 Kr. for Bugsering, men fik ved Dom 7000 Kr. i Bjærgeløn

Motorgaleasen Ceres, 138 Br. Registertons, maatte i Fjor paa Rejse fra Aarhus til Sakskøbing med 175 Tons Brunkul ankre op for Motorhvari udfor Maarup ved Samsø. Kaptajnen kaldte Havnefogeden, der, da han ikke kunde komme ud for Vind og Paalandsø, satte sig i Forbindelse

med Rederiet, Aarhus Shipping Company, som bad ham skaffe Assistance.

Havnefogeden rekvirerede nu i Koldby Kaas Fiskerne Ditmar og Ole Olsen, der med deres store Kuttere gik ud og ogsaa omsider fik etableret Trosseforbindelse med Ceres, som de derefter bugserede ind til Maarup.

Rederiet tilbød Fiskerne 300 Kr. for Bugsering, men da Skibet, der var forsikret for 130.000 Kr., formentlig vilde være drevet paa Land, da Vind og Sø tiltog i Døgnet efter Bjærgningen, og det ved Letningen havde vist sig, at Ankerstokkene laa langs med Ankrene, fandt Fiskerne, at her ikke var Tale om Bugsering, men Bjærgning. Da Rederiet imidlertid ikke vilde give mere end 2000 Kr., kom Sagen for Retten, der nu har tilkendt Fiskerne 7000 Kr.

### Kutter slaet til Vrag paa farligt Skær

En bornholmsk Fiskekutter, R 80 Orion, er grundstødt paa »Pladen«, et fladt undersøisk Skær et Par Hundrede Meter Syd for Snogebæk paa Bornholm. Grundstødningen skete om Aftenen, og der opsendtes Nødblus.

Redningsvæsenet i Snogebæk sendte en Fiskekutter ud for at hjælpe den Nødstedte. Søerne var imidlertid for høje til, at Kutteren kunde gaa op paa Siden af »Orion«, hvorfor en Jolle blev sat ud. Man fik Kutterens 3-Mands Besætning reddet, men Kutteren blev Vrag.

### Hval slæbt ind til Skagen

En Kæmpehval, der er blevet fundet drivende død nogle Sømil Nordvest for Skagen, er blevet bugseret ind til Havnen. Det er en Kaskelothval, der vejer 40—50 Tons. Den er blevet slæbt op paa et af Skibsværfterne. Der gik adskillige Jernkæder og Staalwirer, før det lykkedes.

### Nyt Søkort

Det kongelige danske Søkort-Arkiv har i disse Dage udsendt et nyt Søkort over Farvandene i Roskilde Fjord. Kortet viser Besejlingsforholdene fra lidt Nord for Frederikssund og ned til selve Roskilde.

### Mommark Færgesalg bortforpagtet

Ø. K., der ejer det kendte Badehotel »Mommark Færgesalg« paa Als, har besluttet at bortforpagte Hotellet til Direktør R. Christensen, tidligere Hotel »Nyborg Strand«. Overtagelsen sker den 1. April.

Det er Direktør Christensens Hensigt at holde Hotellet aabent hele Aaret rundt.

### Skibssalg

Damploggeren »Emmy« af København er af Skibsreder G. V. Sørensen solgt til Rederiet »Store Bælt« i Korsør. »Emmy«, der er bygget af Staal i 1903 i Tyskland, læster 180 Tons d.w., og Maskineriet bestaar af en Dampmaskine paa 85 HK.

### Københavns Skipperforening

Københavns Skipperforening afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdag den 25. Marts Kl. 15 paa Børsen, Indgang under Rampen.

### Underholdningsaften for Søfolk

Den næste Underholdningsaften for Søfolk holdes paa Torsdag Kl. 19 i Søfartsklubbens Lokaler, Nyhavn 63.

Der forevises to Film, nemlig »Trækfugle ved Saltbæk Vig« og »Uldhaandskrabben«. Der bliver spillet Klaver af Frøken Kåthe Petersen, ligesom der er Fællessang under Kommunefører Fritz Rudolffs Ledelse.

Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn E. Juel-Hansen, leder Aftenen.

### Søhistorisk Mindeudstilling om »Ulven«

Det svenske søhistoriske Museum har i disse Dage en Mindeudstilling for Undervandsbaaden *Ulven*. I en Række Billeder kan man følge *Ulvens* Historie fra Kølstrækningen og næsten helt op til det uhyggelige Forlis. Paa Væggene hænger Avisernes Opslagsplakater, hvorigennem man kan følge hele Katastrofens Forløb.

Udstillingen viser til sidst nogle gribende Billeder fra Ofrenes Jordefærd.

### Svensk Admiral død

Chefen for Kong Gustafs Stab, Admiral, Greve Carl August Ehrensward, er død 85 Aar gammel. Han udnævntes til Viceadmiral i 1917, blev i 1919 øverste Chef for den svenske Kystflaade og senere kommanderende Admiral og Stationskommandant i Karlskrona. I 1923 fik han sin Afsked fra aktiv Tjeneste og blev Aaret efter Chef for Kongens Stab. Han har ogsaa været Marineminister i nogle Aar før sidste Verdenskrig.

### »Gripsholm« paa ny Diplomat-Rejse

Svenska America Liniens Motorskib *Gripsholm* har forladt New Yorks Havn for at begive sig til Lissabon. Af Passagerer medfører Skibet en Række tyske og franske Diplomater og konsulære Embedsmænd fra U. S. A., Sydamerika, Fransk Nordafrika og Syditalien samt tyske og franske Statsborgere fra U.S.A. og Sydamerika, der i Lissabon skal udveksles med amerikanske og andre allierede Statsborgere, der har opholdt sig i det tidligere ubesatte Frankrig. Det amerikanske Udenrigsministerium har hos de krigsførende Magter ansøgt om frit Lejde for Udvekslingskibet, der ventes til Lissabon den 24. Februar.

### Lejdeskib i Orkan ved Færøerne

Endnu et Lejdeskib er kommet ind i svensk Farvand, nemlig Transatlantics Motorskib »Gullmaren«. Skibet havde en Last af op imod 5000 Tons Copra og Cacaobønner, som er lastet paa Øen San Tomé i Guineabugten. Paa Rejsen har »Gullmaren« Øst for Færøerne været ude for en orkanagtig Storm, som i et Døgn kastede Bold med det store Skib. »Gullmaren« maatte lade sig drive med Søerne, medens Stormen undertiden naaede op paa usædvanlig Styrke. Lasten forskubbede sig, Jernpladerne blev trykket ind i Agterhuset, og Motorredningsbaaden blev delvis knust.

Da det saa allermest kritisk ud, var der ikke andet at gøre end at fylde alle Luksuskahytternes Badekar med Olie og lade den løbe ud i Havet for at dæmpe Bølgerne.

Selve Dækslasten blev dog liggende, men efter Stormen var der ikke en Draabe forsk Vand ombord. Saltvandet var trængt ind overalt, og den sidste Del af Rejsen bød derfor paa ret store Ubehageligheder.

### Det ødelagte danske Sømandshjem i Hamburg

Efter at den danske Sømandskirke i Hamburg, der tidligere rummede Læseværelse og Præstebolig, for nogen Tid siden blev fuldstændig ødelagt under et af de talrige Luftangreb, har den svenske Sømandsmission nu gæstfrit aabnet sine Døre for Danskerne, idet den har stillet Lokaler til midlertidig Raadighed.

Det oplyses iøvrigt nu, at den danske Sømandskirke i nogen Tid var den eneste Bygning i sin Gade, der ikke var forvandlet til en Ruinhob, men Skæbnen indhentede imidlertid ogsaa den, saaledes at den i Dag ligger i Grus.

### Brasilien skal beskytte sine nye Industrier

Brasiliens Præsident *Getulio Vargas* har fornylig paa den brasilianske Industriforenings Kongres i Sao Paulo understreget Nødvendigheden af, at man i Brasilien forbereder sig paa at møde de økonomiske Gnidninger, som man kan vente kommer efter Krigen. Præsidenten betonedede videre, at de store Fremskridt, som Landet havde gjort i de sidste Par Aar, har skabt en god Jordbund for udenlandske Investeringer. Brasilien bør hilse udenlandsk Kapital velkommen, saa den kan faa en god Forretning i Landet, men man kan ikke gaa med til, at Landet brandskattes under Kartel- eller Monopolvæsenet, eller at der foretages Dumping til Skade for den hjemlige Produktion. Landets fremtidige økonomiske Politik skal gaa ud paa at beskytte de hjemlige Industrier. Regeringen anser det som sin Pligt at støtte de nye Industrier, naar disse Foretagender paa sin Side rationaliserer og foretager Forbedringer. Ogsaa den tekniske Udrustning maa holdes paa en høj Standard.

### Japansk Udbytte

Det japanske Storrederi Nippon Yusen Kaisha udbetaler uforandret 8 pCt. i Udbytte. Til Disposition var 11,4 Mill. Yen, hvoraf 3,7 Mill. var Overførsel. Til Reservefonden henlagdes 2,5 Mill. og til næste Aar overførtes 3,7 Mill. Yen.

### Russisk Cellulose-Eksport til Amerika

Ved Teheran-Konferencen behandlede man ogsaa Spørgsmaalet om Mulighederne for en russisk Eksport af Træmasse til De Forenede Stater, og efter hvad der oplyses, opnaaedes der Enighed om endog betydelige Leverancer af Træmasse til U. S. A. fra Rusland.

### Mangedoblet canadisk Eksport til Indien

Canadas Eksport til britisk Indien beløb sig i 1943 til

**BRUG HEMPELS KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**



*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

henved 130 Millioner Dollars. I 1939 var det tilsvarende Tal kun paa 5 Millioner Dollars. I 1943 havde Importen til Canada fra Indien en Værdi paa 16 Millioner mod 10 Millioner i 1939. Efter officielle indiske Oplysninger indtager Canada nu Femtepladsen blandt Leverandørerne til Indien.

Canadas Eksport til Indien bestaar i første Række af Automobile, Metaller, Avispapir, Kemikalier og Industri-maskiner. Derimod er Leverancerne af Levnedsmidler og Konsumvarer, der før Krigen udgjorde en væsentlig Del af den canadiske Eksport til Indien, nu næsten ophørt med Undtagelse af nogle Afskibninger til Fordel for Krigsmagten. Canadas Import fra Indien bestaar ligesom tidligere af Te og Jutevæv, ligesom der indføres Krommalm, Jordnøddolie, Ricinusolie, Shellak og en Del Huder.

## PERSONALIA

### 75 Aar

Tidligere Arbejdsinspektør paa Orlogsværftet *Carl Jensen* fyldte i Onsdags 75 Aar.

Arbejdsinspektør *Jensen*, der stammer fra Vendsyssel, kom til Søs som 15 Aars Dreng og sejlede i tre Aar paa Langfart med de store Sejlskibe. Han tog tysk Styrmands-eksamen og sejlede derefter med store tyske Dampere paa Østen. Siden gik han i Rute fart paa Kina-Kysten for endelig at gaa om Bord i amerikanske Storsejlere. Herhjemme aftjente han sin Værnepligt som Reserveløjtnant. Efter Hjemsendelsen blev han Styrmand i Det Forenede Dampskibs-Selskab, men kom saa ind i Fyr- og Vagervæsenet som Styrmand i Transportskibet *Kattegat*. Da Stillingen som Arbejdsinspektør ved Orlogsværftet blev oprettet, fik han denne Post, som han beklædte i 25 Aar, indtil den blev ophævet ved Flaadeordningen af 1925.

### 70 Aar

Tidligere mangeaarig Skibsfører i Dampskibsselskaberne Vesterhavet og Progress, Kaptajn *H. P. Lauritzen*, fylder paa Tirsdag — den 22. Februar — 70 Aar. Kaptajn *Lauritzen* gik i Land i 1937 og er nu bosiddende i Tønderup Skærbæk.

### 60 Aar

Paa Søndag — den 20. Februar — fylder Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn *R. M. Rosenhøj*, 60 Aar. Kaptajn *Rosenhøj* er Bestyrelsesmedlem i Den almindelige danske Skibsførerforening.

### 25 Aars Jubilæum

I Tirsdags fejrede Chefen for Frihavns Trafikafdeling, Overforvalter *E. Jönsson* sit 25 Aars Jubilæum i Frihavns Tjeneste. Overforvalter *Jönsson* begyndte sin Karriere i Havnen paa et Tidspunkt, hvor Dønningerne efter den sidste store Krig var ved at lægge sig, og Vareomsætningen var ved at komme i Gang igen. Han kom til Frihavnen fra Marinen og fandt sig hurtigt til Rette i sin nye Stilling. Han er den daglige Leder af Frihavns Skibs- og Varetrafik.

### Fragtnævnet

Skibsreder *A. H. Petersen* er efter eget Ønske udtraadt af Fragtnævnet. I hans Sted er indvalgt Skibsfører *Sv. Einar Hansen*, Motorskibet *Siri* af Svendborg.

### Søfartens Bibliotek

Direktør *Peter Grube*, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, er indtraadt i Bestyrelsen for Søfartens Bibliotek i Stedet for denne Rederiforenings tidligere Formand, Skibsreder *A. H. Petersen*.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL** ||| **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

**MOGENS NYHOLM**

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELEF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.

HØVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

## 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

DE  
FORENEDE  
BUGSERSELSKABER  
KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13  
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER  
Norsk statsant. Kompassetiere

Forlag W. Katalog



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 17. Februar 1944.

Nr. 7.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

510. (S). Sverige. Kalmarsunds djuprännå. Lystønder genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/451 1944.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Følgende Lystønder er genudlagt:

Trädgårdgrund c. 56° 38' N. 16° 22' E. Tärnör. Mellgrund c. 56° 40' N. 16° 24' E.  
(U. f. s. Nr. 5/303. Stockholm 1944.)

511. (S). Sverige. Mönsterås Indsejling. Fyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/414 1944 udgaar.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Følgende Fyr er atter tændt:

Oknö övre og nedre c. 57° 00' N. 16° 32' E. Mönsteråsredde övre og nedre c. 57° 01' N. 16° 32' E.

(U. f. s. Nr. 5/251. Stockholm 1944.)

512. (S). Sverige. Mönsterås Indsejling. Lodstjeneste genoptaget.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/415 1944 udgaar.

Position. c. 57° 00',2 N. 16° 32',1 E.

Detaller. Lodstjenesten ved St. Oknö (Mönsterås Lodsplads) er genoptaget.

(U. f. s. Nr. 5/252. Stockholm 1944.)

513. (S). Sverige. Algersgrund. Lystøndes Lanterne genanbragt.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/456 1944 udgaar.

Position. c. 58° 39' N. 16° 28' E.

Detaller. Lanteren paa Algersgrund Lystønde er atter anbragt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 5/250. Stockholm 1944.)

**514. Sverige. Enskär. Baake opført.***Position.* 58° 40',72 N. 17° 28',71 E.*Detaller.* Paa *Enskär S.-Pynt*, W. for *Enskär Fyr*, er paa ovennævnte Plads opført en hvid Baake. Baaken tjener til Hjælp for *Hävringe Fyrskibs Pladsbestemmelse*.

(U. f. s. Nr. 5/249. Stockholm 1944.)

**515. Sverige. Nyköping E. Skydeøvelser. Advarsel.***Tidspunkt.* Mandage, Tirsdage, Onsdage, Torsdage og Fredage paa følgende Tider:

1. Februar—31. Marts Kl. 0900—1500;

1. April—30. September Kl. 1000—1300.

*Position.* *Hornudden SE.-Spids* c. 58° 44',7 N. 17° 20',6 E.*Detaller.* Skarpskydningsøvelser foretages paa nævnte Tider fra *Hornudden SE.-Spids*, c. 10,5 Sm E. for *Nyköping*.

Fareomraadet under Skydningerne er en Cirkelsektor, der har sin Spids i Skydepladsen, og som begrænses af Radier, der fra denne Plads gaar i Retning henholdsvis 118° og 191°. Cirkelens Radius er 4,33 Sm.

Naar der skydes, er et rødt Flag hejst ved Skydepladsen.

Det er forbundet med Livsfare at opholde sig inden for Fareomraadet under Skydning.

(U. f. s. Nr. 5/304. Stockholm 1944.)

**516. Sverige. Stockholms Skærgaard. Simpnäs. Nyt Luftfyr tændt.***Position.* c. 59° 52' N. 19° 04' E.*Detaller.* Et nyt Luftfyr, *Simpnäs Luftfyr*, er tændt paa ovennævnte Plads. Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, Seks-Blink og Syv-Blink hver 22<sup>s</sup>. Flammens Højde: 35 m. Synsvidde: 17 Sm. Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Seks-Blink i Pejll. fra 47° til 71° (Ledevinkel).

2. Syv-Blink i — - 71° - 227°.

3. Seks-Blink i — - 227° - 251° (Ledevinkel).

4. Syv-Blink i — - 251° - 47°.

(U. f. s. Nr. 5/302. Stockholm 1944.)

**517. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 4/463 1944.*Positioner.* a) c. 63° 18' N. 19° 08' E.

b) c. 63° 20' N. 19° 09' E.

*Detaller.* Fyrene a) *Husum* og b) *Dombäcksö övre* og *nedre* er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 5/247. Stockholm 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****518. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Forfyr nedlagt. Nyt Forfyr tændt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/114 1944.*Position.* 55° 05' (49") N. 12° 10' (25") E.*Detaller.* 1. *Bøgestrøm Forfyr* er nedlagt.2. Et nyt *Bøgestrøm Forfyr* er tændt paa ovennævnte Plads. Det nye Fyr viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 4 Sm. 9 m høj Gittermast med Trekant med Spidsen opad og med røde og hvide Bælter.Den nye Fyrlinie leder midt gennem den uddybede N.-lige Del af den gravede Rende fra *Bøgestrøms* Indløb til forbi *Sandhage*, altsaa lidt N.-ligere end den tidligere *Bøgestrøm Ledefyr*linie.*Kort* Nr. 161, 190 og 187.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 233, 234 og 276. Fyr-Fort. Nr. 773 b og Nr. 774. Søm-Fort. Side 92, Nr. 20.

**519. Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Omø NW.-Flak. Vrag afmærket.**  
*Position.* 55° 11' (06") N. 11° 10' (58") E.  
*Detaller.* Et Vrag, der er sunket i 3,5 m Vand paa ovennævnte Plads, c. 1,1 Sm 87° fra Helleholm Fyr, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 20 m NE. for Vraget. Intet af Vraget er synligt over Vandet.

**520. (T). Danmark. Lille-Bælt. Lillegrund E. Sømærke i Drift.**  
 Annulleret.

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**521. Danmark. Kattegat. Endelave Havn NNW. Oplysning om Vrag.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 3/427 1944.*

*Position.* 55° 48' (04") N. 10° 14' (28") E., c. 2,6 Sm 333° fra Endelave Havn.

*Detaller.* Vraget, hvorover mindste Dybde nu er 0 8 m, og som er sunket i 5,5 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 20 m NE. for Vraget.

*Kort Nr. 112, 114, 103 og 150.*

**522. (T). Danmark. Kattegat. Hastens Grund Lys- og Fløjtetønde midlertidigt slukket.**

*Position.* c. 56° 14',5 N. 11° 11',5 E.

*Detaller.* Hastens Grund Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt slukket efter at være paa-sejlet. Den vil snarest atter blive tændt.

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**523. Norge. Møre og Romsdal. Ålesund N. Kalvøysund. Oplysning om Grund.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 17/775 1943.*

*Position.* 62° 31' 46" N. 6° 11' 27" E.

*Detaller.* Den rapporterede 7,5 m Grund har efter nærmere Undersøgelse vist sig som tidligere nævnt at ligge paa ovennævnte Plads, c. 80 m NNE. for 9,4 m Grunden i Kalvøysundet og lige ved den E.-lige Begrænsning af Oksebåsen Fyrs hvide Vinkel. Paa 7,5 m Grunden er udlagt en sort Stage.

(E. f. S. Nr. 2/107. Oslo 1944.)

**524. Norge. Sogn og Fjordane. Buholmen Fyr atter i Orden.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 15/734 1943.*

*Position.* c. 62° 10',1 N. 5° 05',2 E.

*Detaller.* Buholmen Fyr er efter endt Reparation atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 2/109. Oslo 1944.)

**525. Norge. Hordaland. Sørfjorden og Bolstadfjorden. Luftledninger udspændt.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Luftledninger er udspændt paa følgende Steder:

1. Fra Pynten N. for Kallestad paa c. 60° 40',4 N. 5° 44',5 E. tværs over Fjorden. Højde over Havfladen: 45 m.

2. Fra Pynten SW. for *Kulshammer* paa c. 60° 39',9 N. 5° 46',3 E. tværs over Fjorden. Højde over Havfladen: 20 m.
3. Fra Pynten S. for *Stamneshagen* paa c. 60° 39',7 N. 5° 46',7 E. tværs over *Vikafjorden*. Højde over Havfladen: 44 m.
4. Fra Pynten W. for *Strømme* paa c. 60° 39',4 N. 5° 48',2 E. tværs over *Bolstadfjorden*.  
(E. f. S. Nr. 2/106. Oslo 1944.)

526. Norge. Rogaland. Haugesund. Vibrandsøysund. Killingøygrunnen Jernstang genopsat. Midlertidigt udlagt Jerntønde inddraget.

*Tidligere E. f. S. Nr. 4/373 1943 udgaar.*

*Position.* c. 59° 25',2 N. 5° 15',3 E.

*Detaller.* *Killingøygrunnen* Jernstang er atter opsat paa Plads. Den midlertidigt udlagte grønne Jerntønde er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 2/108. Oslo 1944.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 527. Sverige. Rettelser og Forandringer i svenske Søkort.

- I. I følgende *svenske* Søkort er i Løbet af Aaret 1943 foretaget saa mange og store Rettelser, at de, der benytter disse Kort, ubetinget bør anskaffe nye Eksemplarer:

- |     |     |                                    |
|-----|-----|------------------------------------|
| Nr. | 3   | Östersjön;                         |
| -   | 24  | Gävlebukten;                       |
| -   | 25  | Bottenhavet, finska kusten;        |
| -   | 27  | Finska viken, västra delen;        |
| -   | 41  | Vänern;                            |
| -   | 65a | Kalmarsund, södra delen;           |
| -   | 70  | Marstrand;                         |
| -   | 72  | Uddevalla;                         |
| -   | 73  | Lysekil;                           |
| -   | 78  | Hamnar i nedre Norrland;           |
| -   | 81  | Vättern och Göta kanal;            |
| -   | 82  | Vänern, Lurö och Ekens skärgårdar; |
| -   | 83  | Vänern, norra delen samt Byälven;  |
| -   | 85  | Vänern, södra delen;               |
| -   | 107 | Nordmaling;                        |
| -   | 242 | Mälaren, östra delen;              |
| -   | 256 | Kalmarsund, Borgholm—Mörbylånga.   |

- II. I nedennævnte Kort er Rettelsernes Antal saa stort, at Anskaffelse af nye Kort m a a a n b e f a l e s:

- |     |     |                                       |
|-----|-----|---------------------------------------|
| Nr. | 6   | Finska viken;                         |
| -   | 7   | Östersjön, norra delen;               |
| -   | 8   | Östersjön, södra delen;               |
| -   | 22  | Norra Kvarken;                        |
| -   | 23  | Bottenhavet, Örnköldsvik—Hudiksvall;  |
| -   | 32  | Kalmarsund och Öland;                 |
| -   | 39  | Bohusbukten—Skagerrak;                |
| -   | 53  | Kattegat;                             |
| -   | 64  | Smålandskusten, Häradsjär—Oskarshamn; |
| -   | 71  | Tjörn;                                |
| -   | 80  | Mälaren;                              |
| -   | 88  | Stockholms hamn;                      |
| -   | 98  | Öresund;                              |
| -   | 111 | Hudiksvall—Söderhamn;                 |

- Nr. 112 Gävle;  
 - 161 Finlands sydkust, Helsingfors;  
 - 162 Finlands sydkust, Borgå—Fredrikshamn;  
 - 215 Bottenhavet, Nedre Ångermanälven;  
 - 234 Stockholms skärgård, Växlet—Stockholm—Sandhamn;  
 - 252 Östersjön, Arkö—St. Ålö;  
 - 255 Kalmarsund, Oskarshamn—Borgholm;  
 - 259 Östersjön, Karlshamn—Åhus;  
 - 271 Öresund, södra delen;  
 - 273 Kattegatt, Tylö—Kullen;  
 - 305 Bottenhavet;  
 - 326 Ålands och Åbo skärgårdar.

(U. f. s. Nr. 5/245. Stockholm 1944.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**528. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Rønne Anduvning. Sømærke genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/492 1944.

*Position.* c. 55° 05',5 N. 14° 41',3 E.

*Detaller.* *Søndre-Rev W.* røde Stage med 2 opadvendte Koste er atter udlagt paa Plads.

**529. Sverige S.-Kyst. Kivik N. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* 17.—24. Februar 1944, Hverdage Kl. 0830—1630.

*Position.* *Killehus* c. 55° 44' N. 14° 12' E.

*Detaller.* I ovennævnte Tid foretages Skydeøvelser i E.-lig Retning fra Pladsen 2500 m ENE. for *Brösarps* Station, c. 3 Sm N. for *Åhus*.

Fareomraadet strækker sig c. 6 Sm ud fra Kysten og begrænses mod Nord af en Linie, der gaar i Retning 66° fra *Knäbäck* paa c. 55° 45' N. 14° 12' E., og mod Syd af en Linie, der gaar i Retning 111° fra *Stenören* paa c. 55° 43' N. 14° 12' E.

(U. f. s. Nr. 6/351. Stockholm 1944.)

**530. (T). Sverige. Kalmarsund. Lystønde midlertidigt udlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/450 1944.

*Position.* c. 56° 20',9 N. 16° 14',8 E.

*Detaller.* En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To Blink hver 6<sup>s</sup>, er midlertidigt udlagt paa *Utgrunden* Fyrskibs Plads.

(U. f. s. Nr. 6/311. Stockholm 1944.)

**531. (S). Sverige. Kalmarsund. Lystønder genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/451 og 4/452 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Følgende Lystønder er atter udlagt paa Plads: *Kalmar Tredingsgrund* c. 56° 40' N. 16° 24' E. *Gillburen. Slottsbredan* c. 56° 56' N. 16° 36' E.

(U. f. s. Nr. 6/310. Stockholm 1944.)

**532. (S). Sverige. Öland N.-Kyst. Lystønde genudlagt. Bifyr slukket.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/483 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. *Ölands norra grund* Lystønde paa c. 57° 29' N. 17° 10' E. er atter udlagt paa Plads.

2. *Ölands norra udde* Bifyr paa c. 57° 22' N. 17° 06' E. er atter slukket.

(U. f. s. Nr. 6/308. Stockholm 1944.)

**533. (T). Sverige. Kråkolund SSE. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt erstattet med Lystønde.***Tidligere E. f. S. Nr. 3/386 1944.**Position. c. 57° 22',5 N. 16° 46',7 E.**Detaller. Den inddragne Lys- og Fløjtetønde, der var udlagt paa ovennævnte Plads, c. 0,8 Sm ESE. for Grunden *Knallarna*, er midlertidigt blevet ombyttet med en sortmalet Lystønde med hvidt Bælte og med samme Fyrkarakter som Lys- og Fløjtetønden.**(U. f. s. Nr. 6/309. Stockholm 1944.)***534. Sverige. Luleå Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.***Tidspunkt. Fra den 8. Februar 1944 og indtil videre.**1. Position. Lulnäset c. 65° 30',8 N. 22° 08',5 E.**Detaller. Bombekastningsøvelser foretages mod Maal paa *Klyvgrynnan*, S. for *Lulnäset*.**Fareomraadet begrænses af en Cirkel med Centrum i Maalet og med Radius 0,54 Sm.**2. Position. Antnässkäret c. 65° 31',6 N. 21° 52',4 E.**Detaller. Bombekastningsøvelser foretages mod Maal paa *Antnässkäret*. 8,1 Sm WSW. for *Luleå*. Fareomraadet begrænses af en Cirkel med Centrum i Maalet og med Radius 0,54 Sm.**3. Position. Maalet c. 65° 33',3 N. 22° 23',3 E., paa *Hertsölandets E.-Kyst*, 1,35 Sm NNW. for *Kälkholmen N.-Pynt*.**Detaller. Skydning fra Luftfartøj foretages ved *Hindersöfjärden*, E. for *Luleå*, mod ovennævnte Maal. Der skydes hovedsageligst i Retning *ENE*. Naar der skydes, er et rødt Flag hejst ved Maalet.**4. Position. Rödallen c. 65° 19' N. 22° 22' E.**Detaller. Skydning mod Luftmaal foretages inden for Omraadet fra Linien: *Rödallens Lodsstation—Grillklippan* indtil en Linie 4,33 Sm SE. for førstnævnte Linie. Det er farligt at besejle Omraadet.**(U. f. s. Nr. 6/350. Stockholm 1944.)***535. Tyskland. Memel. Seetief. Forbud mod Ankring.***Tidligere E. f. S. Nr. 43/1472 1942.**Positioner. a) 54° 42' 38" N. 21° 07' 26" E. c) 54° 42' 17" N. 21° 07' 07" E.**b) 54° 42' 26" N. 21° 07' 00" E. d) 54° 42' 28" N. 21° 07' 33" E.**Detaller. Inden for Omraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter, er Ankring samt Slæbning af Genstande over Bunden forbudt.**(N. f. S. Nr. 6/284. Berlin 1944.)***536. Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser.***Tidspunkt. Hver Torsdag Kl. 0800—1200.**Position. Se nedenfor.**Detaller. Omraadet mellem Meridianerne 16° 40',5 E. og 16° 49',5 E. er indtil videre afspærret indtil 6 Sm fra Kysten.**(N. f. S. Nr. 6/285. Berlin 1944.)***537. Tyskland. Pommerske Bugt. Dievenow NW. Vrag.***Position. c. 54° 05',4 N. 14° 33',6 E.**Detaller. Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er midlertidigt afmærket med et 4 m langt, forankret Rundholt.**(N. f. S. Nr. 6/313. Berlin 1944.)***538. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde N. Vrag.***Position. c. 54° 20',5 N. 12° 04',5 E.**Detaller. Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en rød Bøje.**(N. f. S. Nr. 6/286. Berlin 1944.)*

**539. Tyskland. Kiel Havn. Lystønde 9 forandret.**

*Position.* c. 54° 20',21 N. 10° 10',10 E.

*Detaller.* Lystønde 9, der viste hvidt Lys med To-Formørkelser, er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.

*Kort* Nr. 126 og 185.

(N. f. S. Nr. 6/287. Berlin 1944.)

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

**540. Sverige. Sundet. Lommabukten. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 7.—29. Februar 1944 Kl. 0830—1600.

*Positioner.* a) *Lomma* Jernbanestation c. 55° 40',5 N. 13° 04',7 E.

b) *Segeaaens* Munding c. 55° 37',6 N. 13° 03',2 E.

*Detaller.* Skydeøvelser fra Luftfartøj foretages fra Egnen ved *Arlöv*, NE. for *Malmö*. Fareomraadet strækker sig 3,25 Sm ud fra Kysten mellem to Linier, der gaar i Retning 315° fra henholdsvis *Lomma* Jernbanestation og *Segeaaens* Munding.

(U. f. s. Nr. 6/353. Stockholm 1944.)

**541. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indløb. Sømærker genudlagt.**

*Tidligere* E. f. S. Nr. 6/509 1944 udgaar.

*Positioner.* a) 55° 15' (11") N. 11° 14' (17") E.

b) 55° 15' (03") N. 11° 14' (24") E.

*Detaller.* De to røde Stager paa ovennævnte Pladser ved W.-Siden af Indløbet til *Skælskør Fjord* er atter udlagt paa Plads.

**542. Danmark. Store-Bælt. Falske Bolsaks E. Undervandshindring rapporteret.**

*Position.* c. 55° 43',1 N. 10° 47',2 E.

*Detaller.* Den 5. Februar 1944 har en Damper rørt en Undervandshindring paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 6/288. Berlin 1944.)

**543. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Vragafmærkning flyttet.**

*Tidligere* E. f. S. Nr. 32/1144 1941 og 1/5 1944.

*Position.* c. 55° 42',3 N. 10° 57',3 E., c. 3200 m 189° fra *Rosnæs Kirke*.

*Detaller.* Da Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er ved at blive bjærget, er den ved Vraget udlagte Vraglystønde og Vragvager flyttet til henholdsvis 500 m og 400 m SW. for Vraget.

*Kort* Nr. 141, 103, 140 og 100.

**544. (T). Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Enehøje S. Afmærkning midlertidigt i Uorden.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. *Sortehage* mellemste hvide Stage med 1 Halmvisk paa 54° 49' (43") N. 11° 01' (13") E. er forsvundet.

2. *Sortehage* E.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk paa 54° 49' (39") N. 11° 01' (22") E. er midlertidigt i Uorden.

Afmærkningen vil snarest atter blive bragt i Orden.

**545. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Dybde aftaget.**

*Tidligere* E. f. S. Nr. 1/134 1944 udgaar.

*Position.* c. 55° 34',2 N. 10° 04',9 E.

*Detaller.* Dybden i Indsejlingen til *Bogense Havn* er midlertidigt aftaget til 3,7 m.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**546. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NW. t. W. Skibsfartshindring rapporteret.**  
*Tidspunkt.* 11. Februar 1944.  
*Position.* c.  $56^{\circ} 50',5$  N.  $11^{\circ} 07',8$  E., c. 15 Sm  $301^{\circ}$  fra *Anholt Havn Fyr*.  
*Detaller.* Dele af et Vrag, c. 10 m langt og ragende op over Vandet, er observeret paa ovennævnte Plads.

**547. Sverige. Skagerrak. Havstenssund—Grebbestad. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 14.—19. Februar 1944, hver Dag Kl. 1000—1700.

*Positioner.* a) Skydepladsen c.  $58^{\circ} 43',8$  N.  $11^{\circ} 10',5$  E.

b) *Lilla Torgrimmen* c.  $58^{\circ} 45',3$  N.  $11^{\circ} 06',3$  E.

c) *Stora Bredan* c.  $58^{\circ} 47',3$  N.  $11^{\circ} 00',9$  E.

d) *Vidgrunden* c.  $58^{\circ} 42',9$  N.  $11^{\circ} 09',0$  E.

*Detaller.* Skydeøvelser foretages fra Bugten N. for *Stora Huvudet*, 3,25 Sm NW. for *Grebbestad Kirke*.

Fareomraadet begrænses af Linierne:

1) Skydepladsen a) — *Lilla Torgrimmen* b — *Stora Bredan* c).

2) Skydepladsen — *Vidgrunden* d) i Retning  $247^{\circ}$ .

3) Meridianen  $11^{\circ} 00',2$  E.

Skydning afbrydes under Skibes Passage af Fareomraadet. Det henstilles til de søfarende ikke uden Nødvendighed at opholde sig i dette Omraade.

(U. f. s. Nr. 6/354. Stockholm 1944.)

---

## Ekstra-Tillæg.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**548. Danmark. Kattegat. Gilleleje NW. Vrag afmærket.**

*Position.* c.  $56^{\circ} 12',9$  N.  $12^{\circ} 09',2$  E., c.  $7\frac{1}{2}$  Sm NW. for *Gilleleje*.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 50 m NE. for Vraget.



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

## Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

NYBYGNINGER

**Aalborg Værft A/S**SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
AKTIESELSKAB

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

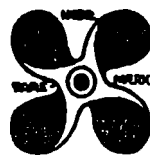
**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN**  $\frac{1}{2}$   
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809Brug **Holzappel's**  
**International**  
SkibsfarverTIL INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ABBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.**AARHUS**  
**STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- &amp; Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariusøns»

Telefon Central 12057

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 9

FREDAG 25. FEBRUAR 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING.

Markedsberetningerne fra de oversøiske Markeder har i den forløbne Uge været uden større Interesse, og saa godt som alle publicerede Afslutninger har ligget paa den sidste Tids Niveau, saaledes at en virkelig Bedømmelse af Markedssituationen vanskeligt kan udledes heraf.

For Østersømarkedets Vedkommende kan vi oplyse, at der nu regnes med en Trælastimport fra Finland hertil paa formodentlig omkring 40.000 Stdr., og naar Sæsonen begynder, vil dette forhaabentlig paavirke de øvrige Østersømarkeder, der i Øjeblikket ligger temmelig interesseløse. Trælastfragterne for den kommende Sæson er endnu ikke publiceret, men saafremt Krigssituationen ikke ændres væsentligt, formoder vi, at disse kommer til at ligge paa et lignende Niveau som i Fjor. Der er dog fra finsk Side foretaget meget kraftige Skridt for at søge gennemført en Forbedring af Raterne for finske Baade med Træ til Danmark, og Ankomsten af en finsk Delegation for Forhandling med Fragtnævnet herom var bebudet. Hele den øjeblikkelige Situation i Finland har imidlertid antagelig bevirket, at Afrejsen nu er udskudt og at der i Mellemtiden søges Forhandlinger ad anden Vej, idet de finske Baade i Fjor var meget handicappede i denne trade, hvor Fragtnævnet kun approberede finsk Tonnage til Rater, der laa Kr. 20/25.— pr. Stdr. under Fragtraterne for dansk Tonnage. For de svenske Trævarers Vedkommende foreligger der, efter hvad vi kan faa oplyst, endnu ingen faste Holdepunkter, men der regnes dog ogsaa med nogen Beskæftigelse fra Sverige, omend i mere begrænset Omfang.

Det hjemlige Brunkulsmarked ligger i Øjeblikket yderst vanskeligt, og kun meget faa Afslutninger rapporteres med Fragtrater paa et Minimum, f. Eks. 3000 Tonner, Østjylland/København, Kr. 6,25, 3000 Tonner Østjylland/Masnedø, Kr. 6,— og 2000 Tonner, Østjylland/København, Kr. 7,—. For 10/1200 Tonner opnaas i Dag næppe over Kr. 8,— med nogenlunde antagelig Ekspedition.

Aarsagen til disse lave Rater er blandt andet den stadig svigtende Banevognstilførsel til Lejerne, der bevirker, at det gaar uhyre trægt med at faa Ladninger samlet sammen. Selv til Motorsejlere synes Befragterne at have Vanskeligheder med at skaffe Brunkulsladninger frem, saa man ser det Særsyn, at selv smaa Skibe under 180 ts tvinges til at gaa ledige fra Brunkulshavnene. En Del Motorsejlere er i denne Maaned placeret ved Transport af tyske Briketter hertil, ligesom mange mindre Skibe har fundet Beskæftigelse med Salt fra Lübeck og Danzig hertil.

Enkelte større Dampere paa 2/3000 Tons er blevet placeret for Briketter i denne Maaned, ligesom der er givet en Del stems for Kul og Koks fra Tyskland, hvilket dog ikke har været tilstrækkeligt til at stive Brunkulsmarkedet af.

Endelig finder en Del Tonnage Beskæftigelse paa den tyske Kyst blandt andet med Korn til de fastsatte Rater, og i denne Uge er der f. Eks. placeret nogle Baade fra Königsberg og Kolberg til Weser og Hamburg hermed.

### DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Det Østasiatiske Kompagni meddeler, at Regnskab for 1943 er opgjort med nødvendigt Forbehold, idet der ikke foreligger Regnskabsoplysninger fra Udlandet. Aarets Driftsresultat efter Afholdelse af Administrationsudgifter ved Hovedkontoret, Renter og Afskrivninger m. m. er opgjort til et Tab paa 3,360,389 Kr. 67 Øre, hvorfra gaar Overførsel fra Aar 1,483,904 Kr. 92 Øre. Til Dækning af den fremkomne Saldo foreslaas det at overføre 2,500,000 Kr. fra det ekstra Reservefond og fremføre 623,515 Kr. 25 Øre i ny Regning.

Generalforsamlingen afholdes Fredag den 17. Marts Kl. 15 i Kompagniets Kontorbygning, Holbergsgade 2.

Ogsaa for Aaret 1942 var Regnskabet opgjort med nødvendigt Forbehold, da man jo heller ikke da var i Besiddelse af Oplysninger fra Udlandet. Det udviste et Overskud, som med Tillæg af en Overførsel fra Aaret forud paa 2,085,417 Kr. samt det paa Dispositionsfondet staaende Beløb 2,500,000 Kr. og med Fradrag af Administrationsudgifter ved Hovedkontoret, Renter og Afskrivning andrager 1,483,904 Kr., som foreslaas overført i ny Regning.

### BURMEISTER & WAIN I 1943

Paa et afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri fremlagdes Regnskabet for 1943. Efter at der er foretaget Afskrivninger paa Bygninger, Maskiner m. v. andrager Aarets Netto-Overskud 5,255,292 Kr. Da Overførslen fra forrige Aar andrager 766,803 Kr., er der saaledes ialt 6,022,095 Kr. til Disposition. Af dette Beløb hensættes til Skatter 1,600,000 Kr., og der udbetales 5½ pCt. af Præferenceaktiekapitalen, 16,800,000 Kr., med 924,000 Kr. Til Imødegaaelse af Tab ved Krigsskader o. l. hensættes 700,000 Kr. Bestyrelsens Tantième andrager 40,000 Kr. Til Opskrivning af Stamaktiekapitalen anvendes 1,400,000 Kr., hvorefter den andrager ialt 12,600,000 Kr. Til lovmæssigt Reservefond henlægges 350,000 Kr. svarende til den foretagne Opskrivning af Stamaktiekapitalen. Restbeløbet, 1,008,095 Kr., foreslaas benyttet til Udbetaling af 6 pCt. Dividende paa Stamaktiekapitalen, 11,200,000 Kr., med 672,000 Kr. og til Overførsel til næste Aar med 336,095 Kr.

Det er 2. Gang, Burmeister & Wain udsender Regnskabsmeddelelse efter Nyordningen, der blev vedtaget i 1941. Sammenlignet med Regnskabet for 1942 er der for det sidst forløbne Aar en Nedgang paa ca. 577,000 Kr. i Netto-Overskudet, men Udbyttet til Stamaktiekapitalen, 6 pCt., er uforandret, og Opskrivningen af denne Kapital fastsattes ligesom Aaret forud med 1,4 Mill. Kr. Stamaktiekapitalen naar dermed op paa 12,6 Mill. Kr. Ved Nyordningen i 1941 var den 9,8 Mill. Kr. Overførselen fra 1943 er lidt større end Aaret forud, og der bliver da til Disposition 6 Mill. Kr. mod 6,5 Mill. Kr. paa foregaaende Aars Regnskab.

Som det vil ses, henlægges til Skatter 1,6 Mill. Kr., hvilket er 100,000 Kr. mere end forrige Aar. Præferencekapitalen faar 5½ pCt. med 924,000 Kr., me-

dens der for 1942 udbetaltes 6 pCt. paa den gamle Præferencekapital for Tiden indtil 16. Marts, og derefter 5½ pCt. af den nye Præferencekapital, stor 16,8 Mill. Kr., for Tiden fra 16. Marts til Aarets Udgang. Af Overskudet for 1942 benyttedes 1,312,500 Kr. til Henlæggelse til lovmæssig Reservefond, der derefter androg 25 pCt. af Aktiekapitalen. Af Overskudet for 1943 anvendes kun 350,000 Kr. til dette Formaal, et Beløb svarende til den skete Opskrivning af Stamaktiekapitalen. Til Gengæld hensættes nu 700,000 Kr. til Imødegaaelse af Tab ved Krigsskader o. l. Til Opskrivning af Aktiekapitalen benyttes som allerede nævnt 1,4 Mill. Kr., og der bliver da til Rest 1,008,095 Kr. Efter Udbetaling af de 6 pCt. Udbytte paa Stamaktiekapitalen med 672,000 Kr., andrager Overførsel til næste Aar da 336,095 Kr. mod 766,803 Kr. paa foregaaende Aars Regnskab.

#### DØDSBUDESKABER FRA UDLANDET

Der er indløbet Meddelelse om, at Maskinchef *Aage Johan Nicolaj Noach* er død udenfor Spærrezonen den 3. Januar. Maskinchef Noach sejlede fra 1909 til 1914 som Maskinassistent og Undermester i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Fra 1914 til 1919 under sidste Krig var han ansat som Maskinmester paa Strandvejs Gasværket. Efter Krigens Ophør tog han igen til Søs. I to Aar sejlede han i C. K. Hansens Rederi, men i 1921 blev han ansat i Dampskibsselskabet Vendila, hvor han tre Aar senere blev Maskinchef. Efter Besættelsen har han opholdt sig udenfor Spærrezonen. Han efterlader sig Hustru og Søn.

Efter hvad der meddeles gennem Røde Kors til Familien her i Landet, er den danske Maskinassistent *Svend Larsen*, der blev 30 Aar gammel, død efter en Kulosforgiftning i Panama.

#### KØBENHAVNS SKIPPERFORENINGENS REGNSKAB

Københavns Skipperforening, der holder sin ordinære Generalforsamling den 25. Marts, har udsendt en Oversigt over sin finansielle Status for Aaret 1943. Driftsregnskabet balancerer med 31,795 Kr. og slutter med et Underskud paa 18,100 Kr., hvilket skyldes, at alle Udgifter ved Erhvervelsen af Foreningens Ejendom Østbanegade 17 er afholdt paa Regnskabet for 1943. Ejendommens Driftsudgifter er der ved løbet op til 39,877 Kr., mens Lejeindtægterne har været 26,346 Kr. Foreningen ejer en Kapital paa 367,622 Kr. Desuden ejer Understøttelseskassen 185,537 Kr. og Foreningens Stiftelse 492,023 Kr. Legatkapitalen andrager 619,953 Kr. I Aarets Løb er der udbetalt 66,739 Kr. i Understøttelser og Pensioner. Foreningen tæller 250 Medlemmer.

#### FORLIGSKENDELSEN

Arbejds- og Forligsnævnets Kendelse er jo nu faldet. Den kom til at lyde paa en Forhøjelse af Dyrtidstillægget for mandlige Arbejdere, der er fyldt 18 Aar, med 5 Øre pr. Time, 3¼ Øre pr. Time for kvindelige Arbejdere over 18 Aar og 2 Øre pr. Time for Ungarbejdere. De samvirkende Fagforbunds Krav om et yderligere Tillæg til de lavere Lønninger blev ikke imødekommet. Hvad angaar Spørgsmaalet om Vilkaarene for Arbejde i Skiftehold, har Nævnet henstillet til Hovedorganisationerne, at dette Spørgsmaal behandles af et særligt Udvalg.

De forhøjede Tillæg betyder ca. 26 Mill. Kr. for de Arbejdere, der er beskæftigede hos Arbejdsgiverforeningens Medlemmer, hvilket vil sige 240—250,000 Mennesker. Man regner imidlertid med, at Kendelsen faar indirekte Betydning for praktisk talt lige saa mange Arbejdere, som er beskæftiget hos Ikke-Medlemmer af Arbejdsgiverforeningen. Med andre Ord kan man vist anslaa Forhøjelsen af Dyrtidstillægget til at betyde omkring et halvt Hundrede Millioner Kr. paa Arbejdslønningerne.

For Hovedparten af Arbejderne, der har deres Dyrtidstillæg beregnet med Udgangspunkt i Pristallet 184, bliver det samlede Dyrtidstillæg herefter følgende:

Til mandlige Arbejdere, der er fyldt 23 Aar 50,15 Øre pr. Time, andre voksne mandlige Arbejdere (over 18 Aar) 45,15 Øre pr. Time, kvindelige Arbejdere, der er fyldt 23 Aar 32,20 Øre pr. Time, andre voksne kvindelige Arbejdere (over 18 Aar) 29,20 Øre pr. Time og Arbejdere under 18 Aar 18,15 Øre pr. Time.

I selve Kendelsen hedder det, at der fortsat føres Forhandlinger mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændenes Forbund i Danmark samt mellem Rederiforeningen og Søfyrbødernes Forbund, og derfor er Spørgsmaalet for disse Parters Vedkommende blevet udskudt til senere Afgørelse.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Lindholmens Varv har til Angbåtsaktiebolaget *Ferm* leveret Motorskibet *Forsvik*. *Ferm* — det ældste Rederi indenfor Broström-Koncernen — har i de sidste Par Aar anskaffet et Par Motorlastskibe til Nordsefart, specielt paa Skotland, og Østersøfart. Det drejer sig saaledes om de i Danmark byggede Motorskibe *Ferm* og *Fryken* paa 1.200 Tons d.w. og 10 Knobs Fart.

Det nye Skib, *Forsvik*, afviger paa flere Punkter fra de to andre Skibe. Det er af aaben Shelterdæk-Type. Det er bygget til Lloyds Registers højeste Klasse med Isforstærkning og er paa 2.130 Tons d.w. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 245 Fod. Bredde 40 Fod, Dybde, maalt til Hoveddæk, 17 Fod 3 Tommer.

#### NY KATASTROFE FOR DEN ISLANDSKE FISKERFLAADE

Efter hvad der oplyses fra Sverige, er den islandske Fiskerflaade blevet ramt af en ny og stor Ulykke, Damptrawleren *Max Pemberton* er forsvundet med hele sin Besætning, 29 Mand ialt.

Det sidste, man hørte fra Trawleren, var den 11. Januar, da den meddelte, at den i Snestorm og høj Sø laa ud for Reykjavik, som man haabede at naa ind til næste Dag.

Trawleren naaede aldrig i Havn, og alle Eftersøgninger har været forgæves.

*Max Pemberton* var paa 223 Tons.

#### CHAMBER OF SHIPPING

Til Præsident for Chamber of Shipping of the United Kingdom er for Aaret 1944-45 udnævnt den hidtidige Vicepræsident Sir G. Leighton Seager, der er Medindehaver af Tramprederiet W. H. Seager & Co., Cardiff, og siden 1927 har været Medlem af Chamber of Shipping's Council. Hans Forgænger som Præsident var Generaldirektøren for Orient Line, Skibsreder I. C. Geddes. Til ny Vicepræsident er udnævnt Skibsreder H. T. Schierwater, der siden 1940 har staaet i Spidsen for Tankafdelingen af Chamber of Shipping. Han sidder i Ledelsen for Athel Line og United Molasses Ltd. og stiftede i 1934 International Tank Owner's Association. Som Fader til »Schierwater Planen«, der i de seneste Aar før Krigen bidrog saa stærkt til Sanering af den britiske Tankfart, har han vundet stor Anseelse i Shipping-Kredse.

#### HANDELSAFTALE

Efter forudgaaende Delegationsforhandlinger er der den 17. ds. i Helsingfors blevet undertegnet en Vareudvekslingsaftale mellem Danmark og Finland for 1. Halvaar 1944. Aftalen forudsætter en Vareudveksling til et Beløb af ca. 36 Mill. Kr. hver Vej.

Danmark vil eksportere Smør, Sukker, Ost, Mælkekonserves, Æblepulp, Blodalbumin, Farver, ildfast Ler, Maskiner, Metalvarer, Isolatorer, Radiotilbehør m. v. til Finland.

Finlands Eksport til Danmark vil først og fremmest omfatte savede Trævarer, Finér, Cellulose, Pap og Karton, Fajance og Sanitetsporcelæn.

## Den danske Handelsflaades Vilkaar nu og efter Krigen.

*Direktør Maegaard i Dansk Dampskibsrederiforening har i en Samtale med Redaktør Finn Hoffmann, »Politiken«, fremsat en Række interessante Udtalelser om vor Søfart under Krigen og naar den er forbi.*

**B**lev de danske Søfolk glemt under forrige Krig? Dette Spørgsmaal besvarer Direktør Maegaard, direkte foranlediget af nogle Udtalelser, som Maskinmesterforeningens Formand, K. A. Rasmussen, har fremsat overfor samme Blad. Direktøren udtaler her til:

— Jeg synes ikke, at Tiden er inde til en Polemik mellem Rederne og Søfolkene. Jeg ser naturligvis helst, at Forholdet mellem de to Parter er saa fordrageligt som muligt, og i de 25 Aar, jeg har beskæftiget mig med Søfolkernes Overenskomstforhold, har jeg da ogsaa bestræbt mig for at gennemføre dette.

Maskinmestrenes Formand synes at mene, at der fra Rederside efter Krigen 1914 til 1918 ikke blev gjort noget for de danske Søfolk, men det er ikke rigtigt. Den 9. Juli 1919 oprettede de danske Rederier Danske Rederes Understøttelsesfond, hvis Midler udelukkende tilfalder Efterladte efter Søfolk, der omkom under Krigen, eller Søfolk, som kom til Skade under denne, samt i Almindelighed Efterladte efter Søfolk og gamle eller svagelige Søfolk. Fondet, hvis Kapital nu udgør 3½ Mill. Kr., fordeler aarlig 185,000 Kr. i Understøttelse mellem ca. 800 Personer.

I Januar 1918, da der bl. a. som Følge af de mange Krigsforlis var indtraadt stor Arbejdsløshed blandt Skibsbesætningerne, fortsætter Hr. Maegaard, besluttede Dansk Dampskibsrederiforening endvidere at yde Understøttelse til de arbejdsløse Søfolk, der — eftersom de ikke var Medlem af nogen statsanerkendt Arbejdsløshedskasse — var afskaaret fra at faa Hjælp fra Staten. Til Sømænd og Fyrbødere blev der herefter af Rederiforeningen betalt ca. 600,000 Kr. i Understøttelse, og samtidig rettede Foreningen Henstilling til Rederierne om at understøtte deres faste arbejdsløse Officerer med maanedlige Beløb fra 150 til 250 Kr.

Denne Henstilling blev fulgt af langt de fleste Rederier. Lad mig ogsaa nævne, at Rederiforeningen i de nærmeste Aar efter Krigen gav betydelige Bidrag til Prinsesse Marias Hjem for Sømænd og Sømænds Enker, Bombebøssen, Sømåndshøjskolen i Svendborg, Sømændsmissionen m. fl. Foreningen for skandinaviske Sømåndshjem i fremmede Havne modtog saaledes 250,000 Kr.

Skibsreder Knud Lauritzen har — som bekendt — kaldt Søfartmonumentet et dødt Stenmonument. Her til udtaler Direktør Maegaard:

Vi lagde ogsaa Midler til Side til dette Monuments Rejsning, der efter min Mening har en Mission som et synligt Minde, der frem i Tiden vidner om danske Søfolks Indsats i en Trængselstid. Det er heller ikke alle, der betragter Søfartsmonumentet som et dødt Stenmonument, de Søfarende selv kommer hvert Aar paa Vaabenstilstandsdagen og nedlægger Kranse til Minde om de døde Kammerater, for hvem Havet blev deres Grav.

Paa Baggrund af, hvad jeg her har nævnt, sagde Direktør Maegaard, forekommer det mig ikke retfærdigt at beskyldte de danske Redere for at have glemt Søens Folk.

Med Hensyn til Lønreduktionen af 1922 udtalte Direktør Maegaard, at det var rigtigt, at Søfolkernes Lønninger blev nedsat, men det var nødvendigt, hvis dansk Søfart skulde vedblive at eksistere. Mange husker sikkert det triste Syn af de mange oplagte Skibe ved Langelinie. Da var vor Skibsfart i Virkeligheden ved at gaa nedenum og hjem.

I øvrigt bør man huske, da vi nu taler om Lønreduktionen, at Lønningerne i 1919 var sat betydeligt

i Vejret, og at Søfolkene senere selv indsaa, at de var kommet for højt op. I 1921 henvendte de sig selv til Arbejdsanvisningsdirektør Jensen Sønderup og bad ham sætte sig i Forbindelse med Rederiforeningen for eventuelt gennem en Reduktion af Lønnen at faa en Del af de mange oplagte Skibe ud at sejle igen.

Denne Lønreduktion medførte, at dansk Skibsfart blev gjort konkurrencedygtig, og at Søfolkene igen kom i Arbejde. Den 1. Juli 1921 var der oplagt 144 Skibe paa ialt 236.000 BRT., men de kom nu gradvis i Gang igen, og et Aar efter var Oplægningen praktisk talt ophørt.

Om vor Skibsfarts Fremtid sagde Direktør Maegaard, at det paa nuværende Tidspunkt var meget vanskeligt at give noget Svar, da Forholdene efter Krigen Afslutning var uoverskuelige. Lad mig derfor, sagde Direktøren, nøjes med at fremsætte nogle almindelige Betragtninger, der kan tjene som Vejledning ved Bedømmelsen af Udsigterne for Fremtiden. Ved Danmarks Besættelse den 9. April 1940 var en væsentlig Del af den danske Handelsflaade beskæftiget i ren udenrigsk Fart, og mange af de Skibe, der transporterede Varer her til Landet, havde i Slutningen af Marts efter den haarde Vinter forladt de danske Havne for at hente Kul og andre nødvendige Forsyninger fra England.

Et meget stort Antal danske Skibe befandt sig derfor uden for de hjemlige Farvande, og disse Skibe blev ved Besættelsen dels beslaglagt af de krigsførende Magter eller begav sig til neutrale Havne. Resultatet var, at kun 1/3 af vor Flaade den 9. April forblev under dansk Kontrol.

De hjemmenværende Skibe var dels Trampbaade, der er beskæftiget i hjemlig Fart, dels Specialskibe, som vi ikke har kunnet bruge i den begrænsede Fart, der staaer til vor Raadighed. De Skibe, som er uden for Rederiernes Kontrol, er af fremmede Magter sat i Fart under fremmed Flag, og de sejler nu i meget farefulde Farter for de krigsførende Magter.

Indtil Udgangen af Aaret 1943 er den egentlige danske Handelsflaade hovedsagelig ved Krigsforlis reduceret med 187 Skibe paa 440,000 BRT. eller ca. 40 pCt. af Tonnagen ved Krigen Udbrud. Dette er, hvad Rederne ved, men sandsynligvis er Tabene meget større.

Tabene for den danske Handelsflaade er maaske ikke større end for de andre Søfarts-Nationer, men da Tilgangen ved Indkøb fra Udlandet og Nybyggeri paa Grund af Forholdene kun har været minimal, var den danske Handelsflaade ved Udgangen af 1943 mindst 33 pCt. mindre end i 1939, da Krigen udbrød, og samtidig er Kvaliteten af Tonnagen blevet stærkt forringet som Følge af Alder og Slid.

Handelsflaadens Genopbygning efter Krigen vil kræve en meget stor økonomisk Indsats fra Erhvervets Side, og hvorledes Rederiernes økonomiske Stilling bliver, naar dette skal finde Sted, er for Tiden ganske uoverskueligt.

Men vi kan desværre allerede nu sige, at over for de øvrige Søfarts-Nationer, med hvem vi skal konkurrere, er dansk Skibsfart daarligt stillet. Selv om Tabene som nævnt formentlig er af nogenlunde samme Omfang for disse Nationers Skibe, foregaar der i de fleste andre Lande end Danmark et meget stærkt Byggeri af Tonnage, navnlig i Amerika, England og Sverige.

I Sverige er der indtil September 1943 bygget og indkøbt 420,000 BRT. fra Udlandet, saaledes at Netto-Afgangen kun udgør godt 240,000 BRT. eller ca. 15

pCt. af Tonnagen ved Krigsudbrudet. De svenske Værfter er i fuld Gang med Byggeriet af nye Skibe og har saa mange Ordre om Nybygninger, at en Beregning, som er foretaget af det svenske Kommerskollegium, fortæller os, at den svenske Handelsflaade, under Forudsætning af tilstrækkelige Materialer, allerede i 1945 vil naa op paa sin Førkrigs-Størrelse!

Det er ikke alene Sverige, som truer os, sagde Direktør Maegaard, flere Lande, blandt andre de syd-amerikanske Stater, Schweiz, Tyrkiet og Spanien, har under Krigen skabt en national Handelsflaade. Man maa derfor regne med en meget kraftig Konkurrence efter Krigen, og skal dansk Skibsfart atter blive i Stand til at tilføre Landet den haardt tiltrængte Valuta samt direkte og indirekte at beskæftige et lige saa stort Antal Mennesker som før Krigen — saa er det bydende nødvendigt, at vor Flaade genopbygges og fornyes, og at der fra alle Sider inden for Skibsfarten ydes en særlig Indsats og vises Resignation.

Med Henblik paa, hvad der under denne Storkrig er gjort for vore Søfolk fra Redernes Side, udtalte Direktør Maegaard:

— De danske Redere anerkender fuldt ud, at Sø-

folkene under Krigen har gjort en overordentlig værdifuld Indsats for vort Land, og at denne Indsats fortjener Paaskønnelse.

De mange Menneskeliv, som er gaaet tabt, indtil nu op imod 1200, kan desværre ikke erstattes, men jeg mener at turde hævde, at der, naar man tager Landets saare vanskelige Omstændigheder i Betragtning, baade fra Samfundets og Skibsfartens Side er gjort, hvad der med Rimelighed kan forlanges for økonomisk at mildne Tabene og give Ækvivalens for den store Indsats.

Den Krigsulykkes-Forsikring, som ydes Søfolkene, er betydelig. Erstatningen til de Efterladte efter en Familieforsørger kan komme op paa 36.460 Kr., mens Efterladte efter Mennesker, som krigsforulykker i Land, kun faar 13.230 Kr. Jeg kunde ogsaa nævne Statens Hædersgave paa 800 Kr. aarlig til omkomne Søfolks Efterladte, Skattefrihed for Krigstillæg samt væsentlig højere Dyrtidstillæg end de, som Landets andre Borgere har kunnet opnaa. I øvrigt viser vor Statistik, at de danske Søfolks Indtægter stedse har ligget i Toppen sammenlignet med Søfolks Indtægter i andre Lande.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Svendborg Havn

En foreløbig Opgørelse over Svendborg Havns Regnskab for indeværende Regnskabsaar viser et Overskud paa 36,645 Kr. imod budgetteret 14,780 Kr. Der er foretaget en Del Nyanlæg, hvortil Udgifterne er afholdt af Driften. Budgettet, som godkendtes enstemmigt af Byraadet, balancerer med 271,214 Kr. og viser et Overskud paa 14,736 Kr. Havne- og Bropenge anslaaes til 175,000 Kr. og Pladsleje til 80,811 Kr. Havnen har for Tiden Tilbud paa en transportabel Kran, som Borgmesteren fandt det rigtigt at købe.

### Isbrydernes Radiotelegrafister

»Radiotelegrafisten« offentliggør et Forslag til Overenskomst vedrørende Radiotjenesten i Statens Isbrydere, aftalt mellem Dansk Radio Aktieselskab og Radiotelegrafistforeningen af 1917. Selskabet er dog ikke bemyndiget til at underskrive Overenskomsten — den skal godkendes af Isbrydningsraadet, der kun træder sammen ved Begyndelsen og Slutningen af Vinteren, samt naar Issituationen kræver det. Tidligere er Radiotelegrafisternes Vilkaar blevet aftalt direkte mellem deres Forening og Chefen for Isbrydningsvæsenet.

### Landmandsbankens Overskud 5 Mill. større end i Fjor

Landmandsbankens Regnskab for 1943 viser, at Banken ene af alle Storbanks har sat sit Overskud i Vejret, endda med en saa betydelig Sum som 5 Mill. Kr. Heraf anvendes 3 Mill. Kr. til Henlæggelser til Kursreguleringsfond, til en nyoprettet Konjunkturforsikringskonto og til Forøgelse af Skattehenlæggelse med 1 Mill. Kr.

Udbyttet fastsættes som sædvanlig til 6 pCt., til Reservefonden henlægges 2.250.000 Kr., og Personalets Pensionskasse bliver styrket med 1 Mill. Kr.

Aarsagen til den opsigtvækkende Stigning maa søges i Kursgevinst paa Obligationer og i store Indbetalinger paa tidligere afskrevne Fordringer samt i Inddragning af Henlæggelser i Driften.

### Motorgaleasen »Venus« skal bjerges

Skibsreder, Konsul Thejll, Svendborg, der er korresponderende Reder for Motorgaleasen »Venus«, som forliste i Storebælt, har truffet Aftale med et Bjergningsfirma i Nyborg om at hævne Galeasen, der ligger paa 15 Meter Vand paa Fyns-Siden af Sprogø.

### Statstilskudet til Reparation af Skibe

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibes Medlemsblad »Skipperen« minder om, at det Beløb, der for indeværende Finansaar er stillet til Raadighed for Statstilskud til Reparation af Skibe, ikke er opbrugt. Skibsejere, der ønsker at gøre Brug af Loven, maa omgaaende indsende Ansøgning og sørge for, at Reparationerne er paabegyndt inden Udgangen af Marts Maaned.

### Igen et Vikingskib

Nu viser det sig, at der for nogle Aar siden ogsaa er fundet et Vikingskib ved Udgravningen af Fyrhavnen

i Fredericia, men Tømremester Ravn og Dykker Underberg, der fandt det, har ikke omtalt det til nogen før nu. Fundet vil nu blive nærmere undersøgt af museumskyndige Folk.

### En kvindelig Sømand

I sit sidst udkomne Nummer bringer Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibes Medlemsblad »Skipperen« følgende Brev, som Foreningen har modtaget:

Da jeg kun har et Ønske, men det er vist svært at faa opfyldt, beder jeg Dem opfylde det, hvis det er muligt.

Jeg maa ud at sejle paa Vandet, det er det eneste, jeg har Lyst til, jeg og mine Forældre vil gerne skrive under, da de ogsaa ved, at det er det, der fanger min Interesse. Jeg elsker Havets blaa og det raske Liv derude. Men alle Vegne har de ikke kunnet faa Kammer til mig, men jeg haaber, at De har et Skib, jeg kan komme med.

Jeg er 16 Aar den 13. Januar, er meget kraftig og har et godt Humør og faar Skyld for at have et godt Mod og kan vist bestille noget.

Nu haaber jeg, at De kan læse mine Kragetær og forstaa mig, og hvis det er muligt, hjælp mig, hvis det kan lade sig gøre.

Jeg er i Plads og vist ikke ledig før midt paa Vinteren eller til Maj.

Med Haab om snart at høre fra Dem med Resultat.

Ærbødigst

Navn.

### Stort nyt Rederipalads i Gøteborg

Et af de betydelige Rederiforetagender i Sverige, »Transatlantic« A/B, har ved Pakhuspladsen i Gøteborg opført et Bygningskompleks, der omfatter tre store Bygninger, en Kontor-Hovedbygning og to Sidefløje, der ligger i nogen Afstand fra Hovedbygningen. I en af dem er indrettet et stort Festlokale, Spiselokaler for Personalet, Lagerum m. m.

Transkoncernen, som det store Foretagende benævnes, har givet Arkitekter og Kunstnere frit Spillerum til at gøre disse store Bygninger saa moderne som muligt, og Lokalerne er blevet meget smagfuldt udstyret. Der findes særlige Lokaler, hvor Skibenes Officerer kan samles, naar de aflægger Besøg i Bygningen, og i en af Sidebygningerne er der Opholdsværelser for den menige Besætning, der enten skal ud med Skibene eller afmønstres i det særlige Forhyringskontor. Provianteringsafdelingen er ogsaa et stort Omraade indenfor Koncernen. Der er ogsaa særligt Lægeværelse, Operationsstue og Sygeværelser.

Af særlig Interesse er, at der i Loftet i de store Lokaler er anbragt Akustikplader, som helt eliminerer det Ekko, der ellers vilde fremkomme. Ventilationssystemet er yderst moderne, og Luftfornyelse kommer normalt 4—5 Gange i Timen. Der findes ingen Bordlamper; Lysanordningen er noget helt nyt, idet der langs med Bordene er særlige Lysrør. Et meget sindrigt Lyssignal-Anlæg er en af Bygningens mange Finesser.

»Transhuset«, som bliver dette Hus' Navn i daglig Omtale, er et Mønster paa, hvad svensk Bygningskunst formaar i 1944.

### Amerika interesseret i Handel med Kina

I De Forenede Stater er der dannet et amerikansk-kinesisk Raad, hvis Opgave det er at faa den amerikanske Forretningsverden gjort interesseret i det Genopbygningsarbejde, som efter Krigen maa finde Sted i Kina.

Dette Raads Dannelse udgør det første Forsøg paa fra den amerikanske Forretningsverdens Side paa Grundlag af systematiske Studier og en omhyggelig Planlægning at fremme amerikanske Handelsforhold i Kina, ud fra den Forudsætning, at den kinesiske Handel og Industris Udvikling bliver en af de vigtigste Opgaver i det Genopbygningsarbejde, der forestaar efter Krigen.

Raadet skal udarbejde et omfattende Program for at koordinere de økonomiske Planer i De Forenede Stater og Kina, hvortil saavel de to Landes Regeringer som private Foretagender skal medvirke.

### Finska Ångfartygs Aktiebolaget

Finska Ångfartygs Aktiebolaget har i 1943 indsejlet et Overskud paa 12,741,000 Mark. Direktion og Bestyrelse foreslaar at uddele 9½ pCt. Udbytte og at overføre 2,573,000 Mark til næste Aar. Selskabets Flaade er bogført til 590 Mill. Mark. Aktiekapitalen er i Aarets Løb forhøjet med 11,000 nye Stamaktier til 136 Mill. Mark. Kursgevinsten ved denne Emission — som ikke deltager i Udbyttet for 1943 — i alt 22 Mill. Mark, er overført til Reservefonden.

### Den svenske Cellulose

Takket være sin høje Kvalitet skal den svenske Cellulose efter Krigen have en god Chance paa det amerikanske Marked. Dette konstaterer De Forenede Staters nye Forstattle, den norskfødte *Birger Berg*, der for Tiden gæster Sverige.

Krigsudbruddet og Spærringen af al Import af Skovprodukter, blandt andet fra Sverige, bevirkede, at Amerika pludselig stod overfor at skulle opfylde sit Behov for Træ, Papir og Cellulose fra anden Side eller selv producere det. De Forenede Stater valgte begge Veje, udlater den amerikanske Forstattle, og det vil derfor sikkert ikke blive saa helt let for Sverige at generobre sit gamle Marked, men, siger han, Sverige har en Trumf paa Haanden, fordi Cellulosen er af saa høj Kvalitet, at Amerika ikke kan konkurrere, takket være en Forskellighed i Raavarenes Kvalitet.

### Nye Eksportindustrier rykker frem i England

Under Krigen har England udviklet adskillige nye Industribrancher, hvilket man regner med skal faa Betydning i Landets Eksport. Det viser sig saaledes, at Historien er ved at gentage sig. Før forrige Verdenskrig havde England f. Eks. praktisk talt ingen kemisk eller elektrisk Industri, men Udviklingen mellem 1914 og 1918 gjorde det muligt for England at udvikle nye Eksportgrene i disse Brancher. Under denne Krig er Værktøjsmaskinindustrien og den optiske Industri blevet meget sentligt forøget. Man regner med, at Hjemmearkedet efter Krigen kræver en Storindustri i disse Brancher, men der skulde dog samtidig være Muligheder for Eksport. De transatlantiske Markeders Efterspørgsel paa Værktøjsmaskiner venter man bliver meget stor i den første Efterkrigstidsperiode. Det gælder for de engelske Eksportører at faa Andel i disse Leverancer, understreges det i *Financial News*.

### 400 omkom med »Empress of Canada«

Fra Washington meddeles ifølge D.N.B., at den officielle canadiske Efterretningstjeneste nu har bekræftet, at Oceandamperen »Empress of Canada«, 26,500 Tons, for et Aar siden blev sænket af en italiensk Undervandsbaad ved Freetown (Sierra Leona). Ved Sænkningen omkom 400 Mennesker, deriblandt Krigsfanger, Emigranter og canadiske Soldater. Damperen havde en Værdi af 9 Mill. Dollars.

## PERSONALIA

### 70 Aar

I Mandags fyldte forhenværende Sø-Ekviperingshandler *Nicolai Sørensen*, Sdr. Allé 2, Valby, 70 Aar.

Tidligere Lodsformand *Niels Henrik Jans* fyldte i Tirsdags 70 Aar. Han har været Sømand siden sit 14 Aar.

Efter nogle Aar som Styrmand i Dampskibsselskabet Torm blev han omkring Aarhundredskiftet ansat som Lods i sin Fødeby, Dragør.

### 65 Aar

Lods *Janus Gaihede*, der fyldte 65 Aar i Tirsdags, var for den første Verdenskrig ansat i Rederiet Carl og førte fra 1913 s.s. »Harald«, indtil han i 1922 vendte hjem til sin Fødeby, Skagen, og blev ansat som Lods. Han er Medlem af Søretten for Hjørring Amt.

### 60 Aar

Paa Søndag — den 27. Februar — fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Orient, Kaptajn *A. Lorentzen*, 60 Aar. Kaptajn Lorentzen har sit Hjem i Høgild pr. Karup.

Tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn *H. P. Hansen*, fylder paa Onsdag — den 1. Marts — 60 Aar. Kaptajn Hansen, der sidst var Fører i Rederiet Dannevirke, er nu bosiddende i Nyborg.

### 25 Aar i Ø. K.

Skibsfører i Ø. K., Kaptajn *J. A. Topp*, kan i disse Dage fejre sit 25 Aars Jubilæum som Kaptajn i Kompagniet. Oprindelig var Kaptajn Topp udlært som Kok, men tog saa Hyre om Bord i en Fanø-Sejler. I nogle Aar var han om Bord i de store Sejlskibe, men vendte saa hjem for at tage Styrmandseksamen, som han bestod i 1904 for endelig igen at sejle ud med Københavner-Barken *Danmark* som Styrmand paa en Stillehavsrejse. I 1907 kom han hjem og blev ansat som Styrmand i Det Forenede, men kom kort efter til Ø. K. som Styrmand. I 1919 blev han Fører af Motorskibet *Fionia*, som førte Rigsdags- og Erhvervsdelegationerne til Boulogne, og samme Aar førte han Kejserinde Dagmar hjem til Danmark fra London. Aaret efter førte han Skibet til London med Kongeparret om Bord og videre til Boulogne, hvorfra Kongen og Dronningen rejste videre til Paris og Rom.

Senere har Kaptajn Topp ført Motorskibene *Meonia*, *Asia*, *Erria* og sidst *Jutlandia* alle paa Bangkok-Ruten. Den 9. April var Kaptajn Topp hjemme, men i de forløbne Aar har han ikke ligget paa den lade Side. I de sidste fire Somre har han ledet den smukke Mommarmark Færggaard, som Ø. K. ejer. Den 1. Maj falder han for Aldersgrænsen.

### 25 Aars Jubilæer

Paa Onsdag kan Maskinmester *C. E. Nielsen* fejre 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse paa Roskilde Elektricitetsværk. Efter endt Eksamen fik Nielsen Ansættelse i Ø. K. og blev senere — under Indkaldelse — Underofficer i Marinen. I 1919 knyttedes han til Roskilde Elektricitetsværk.

Ligeledes paa Onsdag fejrer Maskinmester *L. C. Vang* 25 Aars Jubilæum paa Randers Elektricitetsværk. Efter at have taget Maskinmestereksamen blev Maskinmester Vang ansat i Det Forenede Dampskibsselskab, hvorfra han udmønstrede med *Frederik den 8.* paa dette Skibs Jomfrurejse. Under hele forrige Krig sejlede han som Maskinassistent og Mester. I 1918 fik han Plads paa Slagelse Elektricitetsværk og herfra kom han Aaret efter til Randers.

Det er i disse Dage 25 Aar siden, at Radiotelegrafist *Carl Kristian Simonsen* fik Certifikat. Telegrafist Simonsen kom kort efter sin Eksamen ind i Marinen, men i 1926 tog han sin Afsked for at blive Radiotelegrafist paa Det Forenede Dampskib *Frode*. I 1928 mønstrede han ud med D. D. P. A.'s Motorskib *Christian*. Siden 1930 har han været Indehaver af en Radioforretning paa Amagerbrogade.

### Æresmedlem

Fhv. Skibsfører *L. Pedersen* (m.s. »Esther«), der i 19 Aar har været Formand for Svendborg Kredsen, men som nu har trukket sig tilbage, er eenstemmig udnævnt til Æresmedlem af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

### Maskinistundervisningen

Til den paa Maskinisteskolen i denne Maaned afholdte Haandværkerprøve indstillede sig 25 Eksaminander, der alle bestod.

### Grønlands Styrelse

Betjentformand *C. J. Jensen* er fra 31. Marts afskediget paa Grund af Alder og med Pension fra sin Stilling som Betjentformand i Statsministeriet, Grønlands Styrelse.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4.00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGHES NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer



### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa      | A/S »Motortramp«, Stensved.                |
| D/S »Active«, Korsør.               | D/S »Myren«.                               |
| D/S af 1912.                        | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.     |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | D/S »Nautic«.                              |
| D/S »Als«.                          | Navitas A/S.                               |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Bes«.                          | Alfred Olsen Transport Co.                 |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Orient«.                              |
| A/S Christiansholms Fabriker.       | D/S »Orion«.                               |
| C. Clausen, Svendborg.              | D/S »Pacific«.                             |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Phønix«, Esbjerg.                     |
| D/S »Dania«.                        | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Draco«.                        | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | D/S »Samsø«.                               |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Solnæs«.                              |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.     |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Oluf Svendsen.                             |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Hans Svenningsen.                          |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Bugserselskab A/S.     | A/S Tankskibsrederiet.                     |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Torm«.                                |
| D/S »Hafnia«.                       | Rederi-Aktieselskabet »Transportør«,       |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.      | Odense.                                    |
| D/S »Heimdall«.                     | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Holland«.                      | D/S »Vendila«.                             |
| Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa.   | D/S »Vesterhavet«.                         |
| J. Gotfred Jensen, Aarhus.          | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.             |
| D/S »Jutlandia«.                    | D/S »Viking«.                              |
| D/S »Jyden«, Esbjerg.               | D/S »Øresund«.                             |
| A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.      |  |



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 24. Februar 1944.

Nr. 8.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarterabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarteris Begyndelse. Kvarterabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

549. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Hasslö W. Nye Fyr tændt. Fyr nedlagt.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I. Følgende to nye Ledefyr er tændt W. for *Hasslö* for Fiskerne:

- a) *Kåsaskär nedre* Fyr paa  $56^{\circ} 06',60$  N.  $15^{\circ} 25',82$  E., paa *Munkören*. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ . Flammens Højde: 5,0 m. Synsvidde: 9 Sm. Hvidt Fyrhus.
- b) *Kåsaskär övre* Fyr paa  $56^{\circ} 06',88$  N.  $15^{\circ} 25',80$  E., paa *Kåsaskärsören*. Fyret viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert  $1^m$ . Flammens Højde: 10,0 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyrpæl ved hvidt Fyrhus.

*Kåsaskär övre* og *nedre* Fyr er overet i Pejling  $355^{\circ},5$ .

II. Samtidigt med Tændingen af de nye Fyr er Fyrene *Kättelskär övre* og *nedre* paa c.  $56^{\circ} 06'$  N.  $15^{\circ} 26'$  E. nedlagt.

(U. f. a. Nr. 7/408. Stockholm 1944.)

550. Sverige. Öland W.-Kyst. Degerhamn Indsejling. Oplysning om Dybde.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 48/1755 1943 udgaar.

*Position.* c.  $56^{\circ} 21',0$  N.  $16^{\circ} 24',4$  E.

*Detaller.* Efter foretaget Oprensning er Dybden i Indsejlingsrenden til *Degerhamn* 4,5 m.

(U. f. a. Nr. 7/407. Stockholm 1944.)

551. (S). Sverige. Gränsö Sten. Lystønde genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/455 1944 udgaar.

*Position.* c.  $58^{\circ} 31'$  N.  $16^{\circ} 54'$  E.

*Detaller.* *Gränsö sten* Lystønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. a. Nr. 7/406. Stockholm 1944.)

**552. Finland. Bottniske Bugt. Bergö Sejlløb. Oplysning om Ledebaake.***Tidligere E. f. S.* Nr. 6/495 1944, Punkt A. 4.*Position.* 63° 02' 49" N. 21° 17' 55" E.*Detaller.* *Tjärnbådan* övre Ledebaake er anbragt paa *Tjärnbådan* Ledefyr.

(U. f. s. Nr. 4/81. Helsingfors 1944.)

**553. (S). Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Heisternest. Sømærker inddraget for Is.***Position.* c. 54° 41',5 N. 18° 40',5 E.*Detaller.* Sømærkerne ved Sejlløbet til *Heisternest* er inddraget paa Grund af Isforholdene.

(U. f. s. Nr. 7/356. Stockholm 1944.)

**554. (T). Tyskland. Kiel Havn. Schwentine. Sømærke udlagt. Sejladforskrift.***Position.* 54° 19' 51" N. 10° 10' 45" E.*Detaller.* 1. En sortmalet Tønde, mærket *Kabel*, er udlagt paa ovennævnte Plads.

2. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 50 m fra Tønden.

3. Det er forbudt at lægge til ved Pæleværket paa begge Sider af Tønden inden for en Afstand af 25 m fra denne.

Naar Tønden atter inddrages og Ankrings- og Tillægningsforbudene ophæves, vil der udsendes Meddelelse herom.

(U. f. s. Nr. 7/358. Stockholm 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****555. Danmark. Sundet. Københavns Havn. 10 m Bassin N. Kabler flyttes.***Position.* *Z-Bølgebryderens* S.-Ende: 55° 42' (42") N. 12° 36' (31") E.*Detaller.* 1. Telefonkablet, der udgaar fra Badeanstalten *Øresund*, og som paa Strækningen fra Badeanstalten til N.-Enden af *Stubbebølgebryderens* Forlængelse er udlagt S. om *Z-Bølgebryderens* S.-lige Forlængelse, vil paa nævnte Strækning blive omlagt saaledes, at det fra Badeanstalten gaar til S.-Enden af *Z-Bølgebryderen* og derfra lige N. om N.-Enden af *Stubbebølgebryderens* Forlængelse.2. Stærkstrømskablet, der fører fra *Sundkrogsgade* og S. om *Z-Bølgebryderens* Forlængelse til *Skaktøen*, vil blive omlagt saaledes, at det fra Landingsstedet gaar til S.-Enden af *Z-Bølgebryderen* og derfra lige uden om N.-Enden af *Stubbebølgebryderens* Forlængelse og videre til *Skaktøen*.*Kort* Nr. 134, 133, 132, 130 og 131.*Publikationer.* Havnelods Side 123.**556. (T). Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner SW. Sømærke midlertidigt udlagt.***Position.* 55° 42' (04") N. 12° 36' (50") E., c. 380 m 233° fra *Trekroner* Fyr.*Detaller.* En hvid Stage med Tværtræ er midlertidigt udlagt i 4 m Vand paa ovennævnte Plads.*Kort* Nr. 134, 133, 132 og 130.*Publikationer.* Havnelods Side 123 og 134.**557. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Enehoje S. Afmærkning atter i Orden.***Tidligere E. f. S.* Nr. 7/544 1944 udgaar.*Positioner.* a) 54° 49' (43") N. 11° 01' (13") E.

b) 54° 49' (39") N. 11° 01' (22") E.

*Detaller.* *Sortehage* mellemste og E.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk paa ovennævnte Pladser er atter paa Plads og i Orden.

**558. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde inddraget.**  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/119 1943 udgaar.  
*Position.*  $55^{\circ} 05' (36'') \text{ N. } 10^{\circ} 14' (08'') \text{ E.}$ , c. 400 m W. for Indløbet til *Faaborg* Havn.  
*Detaller.* Den sortmalede Spidstønde, der var udlagt paa ovennævnte Plads, er atter inddraget.

**559. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Kegnæs SW. Vrag rapporteret.**  
*Position.* c.  $54^{\circ} 49',8 \text{ N. } 9^{\circ} 57',0 \text{ E.}$ , c. 2 Sm  $226^{\circ}$  fra *Kegnæs* Fyr.  
*Detaller.* Vraget af en Kutter rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.  
 (Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**560. Danmark. Kattegat. Hastens Grund Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.**  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/522 1944 udgaar.  
*Position.* c.  $56^{\circ} 14',5 \text{ N. } 11^{\circ} 11',5 \text{ E.}$   
*Detaller.* *Hastens Grund* Lys- og Fløjtetønde er atter tændt og i Orden.

**561. Danmark. Kattegat. Hirsholm E. Vrag rapporteret.**  
*Position.* c.  $57^{\circ} 29' \text{ N. } 10^{\circ} 48' \text{ E.}$ , c.  $5\frac{1}{2}$  Sm E. for *Hirsholm* Fyr.  
*Detaller.* Vraget af en Kutter rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

**562. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/407 1944.  
*Position.* Se nedenfor.  
*Detaller.* I *Tyborøn* Kanal er Vandstanden for Tiden ved *Middelhøjvande*: Paa *Havrevlen*: 5,9 m, i *Svaneholm* Fyrlinie: 6,0 m, i *Sællundeholm Løb*: 3,5 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,5 m, i *Svaneholm Løb*: 1,4 m og i *Kobberø Løb* 2,3 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 5,9 m over *Havrevlen* og 6,0 m i *Svaneholm* Fyrlinie og 3,5 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a)  $56^{\circ} 43' (16'') \text{ N. } 8^{\circ} 13' (08'') \text{ E.}$  — 3,7 m.
- b)  $56^{\circ} 43' (08'') \text{ N. } 8^{\circ} 13' (23'') \text{ E.}$  — 3,8 m.
- c)  $56^{\circ} 42' (36'') \text{ N. } 8^{\circ} 13' (30'') \text{ E.}$  — 1,5 m.
- d)  $56^{\circ} 42' (55'') \text{ N. } 8^{\circ} 12' (50'') \text{ E.}$  — 3,8 m.

Kort Nr. 104.

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**563. Norge. Vestfjord. Groteøysund. Forbud mod Ankring.**

*Positioner.* a)  $67^{\circ} 49',03 \text{ N. } 14^{\circ} 43',14 \text{ E.}$ , *Måløy*.

b)  $67^{\circ} 50',06 \text{ N. } 14^{\circ} 47',50 \text{ E.}$

*Detaller.* Det er forbudt at ankre i Farvandet mellem Punkterne a) og b).

(N. f. S. Nr. 6/304. Berlin 1944.)

**564. Norge. Folla Fjord. Forbud mod Ankring.**

*Positioner.* a)  $67^{\circ} 39',73 \text{ N. } 14^{\circ} 56',50 \text{ E.}$ , *Laukvik*.

b)  $67^{\circ} 39',13 \text{ N. } 15^{\circ} 01',70 \text{ E.}$ , *Hjartøy, Kalvhagoden*.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinien a—b.

(N. f. S. Nr. 6/303. Berlin 1944.)

**565. Norge. Horsdalsfjord. Forbud mod Ankring.***Positioner.* a) 67° 05',42 N. 14° 03',20 E., *Horsdal.*b) 67° 04',95 N. 14° 03',55 E., *Galten.**Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinien a—b.

(N. f. S. Nr. 6/302. Berlin 1944.)

**566. Norge. Støttsund. Forbud mod Ankring.***Positioner.* a) 66° 56',00 N. 13° 27',05 E., *Svenningen.*

b) 66° 56',08 N. 13° 27',60 E.

c) 66° 55',58 N. 13° 28',59 E.

d) 66° 56',01 N. 13° 30',50 E., *Eineset, Kunna.**Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Linien a—b—c—d.

(N. f. S. Nr. 6/301. Berlin 1944.)

**567. Norge. Stadtlandet. Mineomraade udvidet.***Tidligere E. f. S. Nr. 2/261 1944.**Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Under Henviisning til ovennævnte, tidligere E. f. S. meddeles, at det deri nævnte Mineomraade nu er udvidet i NE.-lig Retning. Omraadets E.-Grænse gaar nu gennem følgende Punkter:

a) 62° 20',0 N. 5° 14',0 E.      d) 62° 14',1 N. 5° 20',9 E.

b) 62° 17',9 N. 5° 22',0 E.      e) 62° 12',8 N. 5° 20',9 E.

c) 62° 14',3 N. 5° 21',9 E.      f) 62° 12',5 N. 5° 14',0 E.

(U. f. s. Nr. 7/398. Stockholm 1944.)

**568. Holland. W.-Schelde. Hansweerd Red. Forbud mod Ankring og Fiskeri.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det er forbudt at ankre og at fiske inden for et Omraade, der begrænses, som følger:

Mod Syd af Forbindelseslinien mellem Punkterne 51° 26',2 N. 4° 00',9 E. og 51° 26',4 N. 4° 00',2 E.

Mod Vest af Meridianen 4° 00',2 E.

Mod Øst af — 4° 00',9 E.

(N. f. S. Nr. 6/314. Berlin 1944.)

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****569. Island W.-Kyst. Reykjavík Fyr forandret.***Position.* c. 64° 08',3 N. 21° 54',4 W.*Detaller.* Reykjavík Fyr er forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Formørkelser til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>. Iøvrigt er Fyret uforandret.*Kort* Nr. 45, 26, 31, 40 og 43.*Publikationer.* Islandske Lods, Side 58. Fyr-Fort. Nr. 928.

(U. f. s. Nr. 7/375. Stockholm 1944.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****570. Sverige. Oplysninger om den svenske Statsisbrydningstjeneste.**I. Den svenske Statsisbrydervirksomhed er indtil videre underlagt Chefen for Marinen og varetages af en i Marinestaben oprettet Isbrydningssektion med Postadresse: *Isbrytardetaljen, Marinledningen, Stockholm*, og Telefonadresse: Navneopkaldning: *Marinledningen, Isbrytardetaljen, Stockholm*. Skriftlige Meddelelser og Telefonsamtaler bør stiles til *Isbrytardetaljen* og ikke til navngiven Person.II. Anmodning om Hjælp af Statsisbryder eller eventuelt anden Bistand under Isvanskeligheder rettes, naar Statsisbryder befinder sig i det Omraade, hvor Hjælpen behøves, enten direkte til Chefen for Isbryderen eller til denne gennem Statsisbrydningsvæsnets Repræsentanter eller ogsaa til *Marinestabens isbrytardetalj*.

Meddelelser og Anmodninger til Statsisbryderne kan, naar disse er udenfor Havn, sendes Døgnet rundt pr. Radiotelegrafi eller Radiotelefontoni.

Naar en Statsisbryder er i Havn, har Skibet sædvanligvis Rigstelefon om Bord.

### III. Statsisbrydningsvæsenets Repræsentanter og deres Distrikter.

Repræsentant	Bopæl	Telefon	Grænser mellem Distrikterne
Hamnkapt. B. I. Lindström	Luleå	20 96 21 04	Finsk-svenske Grænse.
Hamnkapt. A. Hedensjö . . .	Skelleftehamn	Skellefteå 3 10 06	1 Sm N. for Rönnskärs Fyr.
Hamnkapt. J. A. Åström . .	Umeå	2 02 3 91	1 Sm N. for Blackkallens Fyr.
Sjökapten Ph. Björkeröth . . .	Örnsköldsvik	12 02	1 Sm S. for Storbådans Fyr.
Overlods F. Pettersson . . . . .	Härnösand	22 73 29 71	1 Sm E. for Ytternäsans Fyr.
Hamnkapt. B. Lister . . . . .	Sundsvall	31 28 22 91	1 Sm S. for Skarpudden (N. for Åstholmsudde Fyr).
Hamnkapt. E. Fagerlind . . .	Gävle	9 10 9 09	1 Sm N. for Lotshällan Varde (SW. for Agö Fyr). Knivens Sømærke (i Lövstabukten).

Hvor der er opgivet 2 Telefonnumre, er det første Tjenestetelefonen, det andet Telefonen i Hjemmet.

- IV. Statsisbryderne udsender efter Omstændighederne dagligt i den Tid, hvor Skibene udfører Isbrydningstjeneste i *Bottniske Bugt* N. for *Örskars* Bredde, Radiomeddelelser om Position og Hensigter vedrørende Assistance for de følgende 24 Timer samt, naar det findes nødvendigt, kortfattede Raad og Anvisninger for Sejladsen.

#### Tid for Udsendelsen:

<i>Ymer:</i>	<i>Atle:</i>
Hverdage Kl. 0900	Hverdage Kl. 0915 (umiddelbart efter
Kl. 1145 (umiddelbart efter	Pauseperioden).
Pauseperioden).	Kl. 1200.
Søn- og Helligdage: Kl. 1310.	Søn- og Helligdage: Kl. 1325.

#### Kaldesignal.

- a) Ved Radiotelegrafi: For *Ymer*: SBPN og for *Atle*: SBLN.  
b) Ved Radiotelefontoni: Svenska statens isbrytarfartyg *Ymer* (*Atle*).  
Radiofrekvens: 500 kc/s (600 m).

#### Udsendelsens Form.

- a) Udsendelsen begynder med en radiotelegrafisk Meddelelse efter følgende Skema:
1. Opmærksomhedssignal (— • — • —).
  2. Opkaldning af alle Stationer fra Statsisbryderen *Ymer* (CQ CQ CQ de SBPN SBPN SBPN) eller *Atle* (CQ CQ CQ de SBLN SBLN SBLN).
  3. Meddelelse paa klart svensk Sprog.
- b) Umiddelbart efter Afsendelsen af den under a) nævnte Meddelelse gentages det samme pr. Radiotelefontoni paa svensk og tysk Sprog. Denne Udsendelse begynder med Ordene: *Från svenska statens isbrytarfartyg Ymer (Atle)*, gentaget tre Gange.

V. Meddelelser og Oplysninger om Statsisbrydervirksomheden maa ikke offentliggøres eller omtales for uvedkommende.

VI. Uddrag af *Reglemente för statens isbrytarfartyg* (af 22. November 1935).

#### § 4.

Chefen for en af Statsisbryderne maa, naar Hjælp til et Skib ikke kræves for at redde de ombordværendes Liv, under Hensyn til Issituationen og andre forekommende Omstændigheder undlade at hjælpe

- a) Skibe, som ikke er i højeste Klasse hos nogen af Klassificeringsselskaberne American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping og The British Corporation Register of Shipping and Aircraft, og som ikke heller af noget Handelsdepartement erklæres at være paa Højde med Skibe af nævnte Klasse,
- b) Skibe med saa svag Maskinkraft eller med saa ringe Virkning af Fremdrivningsmaskineriet, forarsaget ved Skruens Stilling i Vandet (utilstrækkelig Nedlastning af Agterskibet), at der kan være Grund til at antage, at Skibet ikke uden Risiko kan sejle i Isfarvande, eller at Hjælpen til den øvrige Skibsfart vilde blive særligt vanskeliggjort ved at yde Assistance til det enkelte Skib,
- c) Skibe med Skruer af andet Materiale end Staalstøbegods, Broncemetal eller lige saa godt Materiale,
- d) Skibe, der i Skibssiden har Køjne, hvis Højde over Vandoverfladen ikke anses at være betryggende stor nok under Sejlads i Isfarvande; dog gælder dette ikke, hvis Køjnene er forsynet med Stormklapper, udført af Staalstøbegods af tilstrækkelig Sværhed eller andet Materiale af tilsvarende Styrke samt iøvrigt udført saaledes, at de effektivt kan modstaa Ispres,
- e) Skibe, som er turrethyggede eller af lignende Konstruktion,
- f) Skibe, som iøvrigt med Hensyn til Skrog, Maskine, Udrustning, Bemanding eller Lastens Størrelse og Stuvning findes at være i en saadan Tilstand, at en Rejse med det i Isfarvande under forhaandenværende Omstændigheder kan antages at medføre Livsfare for de ombordværende.

Undlader en Skibsfører paa Forespørgsel af Chefen for en Statsisbryder at fremkomme med Oplysninger om sit Skib om Forhold, der berøres af Punkterne a)—f), maa Isbryderen vægre sig ved at yde ham Hjælp.

#### § 5.

De Skibe, overfor hvem der i Henhold til Bestemmelserne i § 4 bliver nægtet Hjælp til at naa deres Bestemmelsessted, kan dog, naar de befinder sig paa Rejse i Isfarvand, efter en med Chefen for Statsisbryderen sluttet Overenskomst og til et Tidspunkt, som nævnte Chef iøvrigt bestemmer, af Statsisbryderen hjælpes til at naa Havn eller anden beskyttet Plads eller til isfrit Farvand.

For den Tid, i hvilken en saadan Hjælp ydes, erlægges Afgift efter særlige Bestemmelser.

#### § 6.

Føreren af et Skib, som under Sejlads i Isfarvand assisteres af Statsisbryder eller iøvrigt opholder sig i en af Statsisbryder brudt Rende, skal iagttage følgende:

- a) Skibsføreren skal rette sig efter de Anvisninger, som af Statsisbryderen bliver meddelt angaaende Afgangstid, Manøvrer, Bugsering og Rute samt, naar flere Skibe assisteres paa samme Tid, om Ordenen mellem de forskellige Skibe.
- b) Skibsføreren skal give nøje Agt paa Signaler, der afgives fra saavel Statsisbryderen som øvrige assisterede Skibe. Har Skibet Radioinstallation, bør han lade holde Vagt derved.
- c) Skibets Hovedmaskine skal stedse være klar til Manøvrer.
- d) Skibsføreren maa ikke uden Tilladelse fra Statsisbryderen føre eller søge at føre sit Skib frem foran et andet, af Statsisbryderen assisteret Skib.
- e) Bliver Skibet bugseret af Statsisbryderen, skal det bugserede Skibs Hovedmaskine benyttes i Overensstemmelse med Ordre fra Statsisbryderen. Slæbetrossen skal være saaledes anbragt og passet, at den efter modtaget Ordre derom øjeblikkeligt kan blive kastet los.

- f) Bliver Skibet lækt eller lider andet Havari af en saadan Art, at Chefen for Statsisbryderen bør have Kendskab dertil, skal Meddelelse derom straks sendes til ham.  
Undlader Skibsføreren uden gyldig Grund at udføre noget af det, han ifølge Bestemmelserne i § 6 er pligtig til at gøre, kan Statsisbryderen nægte ham sin Hjælp.

V. Signaler mellem Statsisbrydere og Skibe, som assisteres af Statsisbrydere, afgives efter en særlig Signaltabel, som er ligelydende med den i „Den danske Lods I“, Side 97 og 98, § 5 anførte.

Lydsignalerne afgives af Statsisbryderne, saaledes:

- a) Taagesignaler og Opmærksomhedssignaler med Dampfløjte eller Sirene.
- b) Manøvresignaler efter Signaltabellen med Tyfon.

Statsisbryderen *Ymer* har saavel Bas- som Diskanttyfon.

Manøvresignaler afgives af *Ymer* saaledes:

- a) Med Diskanttyfon til Skibe, som bugseres af *Ymer*.
- b) Med Bastyfon til øvrige Skibe.

Signaler, afgivet af en Statsisbryder, skal øjeblikkeligt efterkommes. Lydsignaler fra Isbryderen skal gentages af assisteret Skib. Hvis flere Skibe assisteres samtidigt, gentages Lydsignalerne saavidt muligt fra Skib til Skib i den Rækkefølge, Skibene følger efter Isbryderen.

(U. f. s. Nr. 6/348. Stockholm 1944.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

571. Letland. Riga Bugt. Dünamünde W. Spærret Omraade udvidet og afmærket.  
*Tidligere E. f. S. Nr. 1/50 1944.*

*Position.* Spærreomraadets NW. Hjørne: 57° 07' 45" N. 23° 31' 50" E.

*Detaller.* 1. Det spærrede Omraade W. for *Dünamünde* er udvidet med et Omraade inden for en Linie gennem nedennævnte Punkter; det nye Omraade overlapper delvis det tidligere Omraade.

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 57° 07' 45" N. 23° 31' 50" E. | c) 57° 01' 35" N. 23° 43' 30" E. |
| b) 57° 05' 20" N. 23° 45' 40" E. | d) 57° 03' 50" N. 23° 29' 30" E. |

2. Det samlede Omraade er afmærket, som følger:

- a) I hvert Hjørne af Omraadet er udlagt en rød Spidstønde med Topbetegnelse svarende til Tøndens Plads.
- b) W., N.- og E.-Siderne af Omraadet er for hver 1 Sm afmærket med smaa, røde Bøjer og S.-Siden af Omraadet paa samme Maade med smaa, gule Bøjer.

(N. f. S. Nr. 51/2800. Berlin 1943 og U. f. s. Nr. 7/355. Stockholm 1944.)

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

572. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Vrag fjernet.

*Tidligere E. f. S. Nr. 7/543 1944.*

*Position.* c. 55° 42',3 N. 10° 57',3 E., c. 3200 m 189° fra *Rosnæs Kirke*.

*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.

*Kort* Nr. 141, 103, 140 og 100.

**573. Danmark. Lille-Bælt. Assens N. Afmærkning af Skydeomraade inddraget.***Tidligere E. f. S. Nr. 32/1263 1943.**Positioner.* a) 55° 17' (23") N. 9° 50' (41") E.

b) 55° 18' (58") N. 9° 50' (36") E.

*Detaller.* De to sorte Stager, der var udlagt paa Pladserne a) og b), W. for *Tvingsbjerg*, er inddraget.*Kort Nr. 150 og 151.***III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****574. Danmark. Kattegat. Gilleleje NW. Oplysning om Vrags Plads.***Tidligere E. f. S. Nr. 7/548 1944.**Position.* 56° 11' (24") N. 12° 09' (36") E., c. 6,4 Sm 305° fra *Gilleleje Havn*.*Detaller.* Pladsen for det tidligere nævnte Vrag er som ovenfor anført.**575. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev. Oplysning om Vrag.***Positioner.* 1. c. 56° 04',2 N. 11° 13',3 E., c. 150 m W. for *Sjællands Rev* Baake.

2. c. 56° 04',2 N. 11° 13',5 E., c. 100 m S. — — —

3. c. 56° 04',1 N. 11° 13',6 E., c. 250 m SSE. — — —

*Detaller.* Paa *Sjællands Rev* findes 3 Vrag paa ovennævnte Pladser: 1) i c. 3,0 m Vand,

2) i 2,0—2,5 m Vand og 3) paa det tørre Rev.

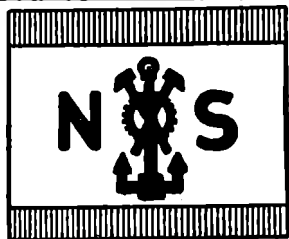
Vragene, der ligger ufarligt for Sejladsen, er ikke afmærket.

*Kort Nr. 103 og 102.*



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

### Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foren- gens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Ste- vedore Comp., Forenin- gens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klia
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedore- forretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

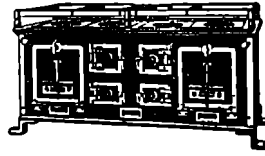
TELF. ODENSE 1859

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN 8.



Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

### ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

KOLDING

### A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE  
KOLDING

BEFRAGNING ·-· KLARERING ·-· EKSPEDITION ·-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

FAABORG

### P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

MARIAGER

### P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FREDERICIA

### JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

RANDERS

### CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

### CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 618

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

### E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262  
Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.  
»Hude.  
Svendborg

KALUNDBORG

### JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLØR. ADR.  
SCHULTZ

### A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 10

FREDAG 3. MARTS 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Rapporterne fra London og New York til de svenske Søfartsblade er stadig lige sparsomme, men af de faa Oplysninger, der foreligger, fremgaar det dog klart, at Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder ikke har forandret sig meget. Overalt i U. S. A., Canada, England og andre Steder, hvor nye Skibsværfter er opstaaet under Krigen, arbejdes der Dag og Nat paa at forøge de Allieredes Tonnagepark, og mange store Fragtskibe sættes i Tjeneste hver eneste Dag, men til Trods herfor er Tilgangen paa disponibel Tonnage til det almindelige Handelsbehov langt fra tilstrækkelig. Krigens Molok sluger den ny Tonnage, lige saa snart den er færdig. De Allierede skal transportere Tropper og Krigsmateriel til Fronter Tusinder af miles fra de hjemlige Baser, ligesaa vel som for Krigsindustrien saa vigtige Raastoffer som Malm skal transporteres over saa lange Afstande som fra Forindien til Northern Range. Til Trods for alle disse Vanskeligheder synes de Allieredes militære Transportsystem imidlertid at fungere relativt tilfredsstillende, da baade tyske Rapporter fra Fronterne i Italien og japanske Rapporter om Kampene i Stillehavet melder om allieret materiel Overlegenhed. Hvilke kæmpemæssige Anstrengelser der har været Forudsætningen for disse Tingenes Tilstand belyses bedst ved en af Mussolinis Regering offentliggjort Opgørelse over de italienske Tab indtil August 1943. Om den italienske Handelsflaade, der ved Krigens Udbrud var paa 3,5 Mill. BRT, hedder det saaledes kort og godt, at den for Størstedelen er gaaet tabt.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder foreligger følgende Oplysninger: Paa de amerikanske Markeder er der stadig stor Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika. Der har været tildelt begrænsede Tonnagemængder for Kul til de vestindiske Depoter, hvorimod de sydafrikanske Destinationer ikke har været saa heldige. Enkelte Baade er endvidere sluttede for Sukker fra Vestindien til Northern Range og for Papir fra New Foundland til New York. Der er ogsaa stadig stor Efterspørgsel efter Malmtonnage fra Indien og Sydafrika til Northern Range, men kun fra sidstnævnte Afskibningspladser har Skibsfartsmyndighederne givet Tonnage.

Paa de engelske Markeder noteres uforandret Kul fra Wales til Azorerne til 70/- og til Port Said/Alexandria til 90/-. Der er ligeledes stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Kul til nordafrikanske og syditalienske Havne til uforandrede Rater.

Paa de sydamerikanske Markeder er der stadig meget livligt Udbud af Laster i snart sagt alle Retninger. Der noteres forskellige Kornlaster fra La Plata til Portugal og Eire til uforandrede Rater, ligesom der er mange Stykgodslaster i Markedet til Venezuela/Columbia og Sydafrika. Raterne herfor er nominelt uforandrede, men den Reder, der har et passende Skib til Disposition for saadan Forretning, kan uden Tvivl regne med væsentlig højere Fragter.

I vore hjemlige Farvande har Forholdene ikke forandret sig noget af Betydning siden vor sidste Beretning. Det er stadig smaat med Ladninger, men det gaar dog stadig nogenlunde med at holde Tonnagen

beskæftiget. Der er givet stem for nogle Kul- og Koks-laster fra tyske til danske Havne, ligesom nogle Skibe har fundet Beskæftigelse i Kalifarten fra Weserhavne til Danmark. Salpeterfarten fra Norge til Danmark viser Tegn paa begyndende Aktivitet, hvorimod Trælastmarkederne stadig er livløse.

### REDERIFORENINGEN STIFTER FOND PAA 350.000 KR.

Efter Afslutningen af Verdenskrigen 1914—18 stiftedes paa Initiativ af Dansk Dampskibsrederiforening »Danske Dampskibsreders Understøttelsesfond« som en Anerkendelse af den Indsats, danske Søfolk havde gjort under Krigen. Fonden, der oprindeligt alene ydede Hjælp til Efterladte efter Søfolk, der omkom eller kom til Skade ved en af Krigen foraarsaget Ulykke, uddeler nu to Gange aarligt Understøttelser i al Almindelighed til Efterladte efter Søfolk og til gamle eller svagelige Søfolk. I 1942 blev der saaledes uddelt ialt 188.000 Kr. til 802 saadanne Personer. Fondens Kapital udgør nu godt 3½ Mill. Kr.

Den Indsats, som den danske Sømandsstand har ydet under nuværende Krig, kan fuldt ud maale sig med, hvad der blev gjort i 1914—18, men den Stilling, Rederieringen befinder sig i, er usikker og i økonomisk Henseende helt anderledes end ved den sidste Krigs Afslutning. Dansk Dampskibsrederiforening har dog fundet det ønskeligt og naturligt allerede nu efter bedste Evne at give Udtryk for sin Anerkendelse overfor de Søfarende og har derfor paa en den 24. f. M. afholdt ekstraordinær Generalforsamling vedtaget at oprette en Fond »Den Danske Sømandsfond«, hvis Midler skal komme den danske Sømandsstand og dens Paarørende til Gode.

Foreløbig er der gennem Bidrag fra de til Dansk Dampskibsrederiforening tilknyttede Rederier og A/S Det Østasiatiske Kompagni tilvejebragt en Fond-Kapital paa 350.000 Kr., men det er Hensigten, naar det bliver muligt at overse Rederieringens økonomiske Stilling, fra Rederierne og eventuelt paa anden Maade at søge denne Kapital forøget.

Fonden er navnlig tænkt anvendt til Oprettelse af Hvile- og Rekreationshjem for Sømand og deres Paarørende, men indtil denne Tanke kan realiseres, vil Rederierne som hidtil støtte de af Indenlandsk Sømandsmission oprettede Sommerferielejre, som under Pastor Eilschou-Holms Ledelse har været til stor Gavn og Glæde for Sømandshustruer og Børn.

### Ø. K.'s AARSBERETNING OG REGNSKAB

Det østasiatiske Kompagni, der for en Uge siden fremlagde Meddelelse om Driftsresultatet for 1943, har nu udsendt sin Aarsberetning, hvori det i Indledningen oplyses, at Kompagniets Hovedsæde, ligesom i de foregaaende tre Aar, ikke har modtaget Regnskabsoplysninger fra Udlandet i 1943. Det foreliggende Regnskab er derfor opgjort med Forbehold, og det giver saaledes kun et ufuldstændigt Udtryk for Kompagniets Stilling.

Driftsresultatet, der meddeltes forleden, er opgjort til et Tab paa 3.360.000 Kr., hvorfra gaar Overførslen fra i Fjor. Til Dækning af Saldoen foreslaas at overføre 2.500.000 Kr. fra det ekstra Reservefond, og der bliver derefter 623.515 Kr. at overføre i ny Regning.

I Aarets Løb er to af Kompagniets Skibe rapporteret krigsforlist, medens endnu fem Skibe formodes

at sejle under fremmed Kontrol. De to forliste Skibe er Motorskibene *Afrika* paa 13.275 Tons d.w. og *Amerika* paa 10.830 Tons d.w.

Kompagniets Flaade bestaar ved Udgangen af 1943 af 13 Motorskibe med en Bruttotonnage af 99.356 Tons og 128.760 Tons d.w. Desuden har Kompagniet Kontrakt paa 6 Nybygninger, hvoraf 4 paa tilsammen omtrent 40.000 Tons d.w. er saa godt som færdigbyggede.

Udlæg afholdt ved Hovedkontoret i Forbindelse med Skibene uden for Danmark 446.132 Kr. samt 5 pCt. Afskrivning, 1.090.336 Kr., er tilskrevet »Skibenes uafsluttede Driftskonti«, som herefter viser en Debetsaldo paa 7,5 Mill. Kr., men som først vil kunne opgøres, naar Afregninger fra Udlandet foreligger. Paa de hjemmeværende Skibe er afskrevet 2 pCt. over Vindings- og Tabs-Konto. Flaaden er herefter bogført til 20,87 Mill. Kr.

Som i de nærmest foregaaende Aar har Hovedkontoret kun haft en mindre Omsætning, hovedsagelig i skandinavisk Træ. Regnskabet indeholder ligesom de foregaaende tre Aar intet Resultat af Filialernes Drift, og i Lighed med de senere Aar omfatter Regnskabet kun Udbytte fra Selskaber, med hvilke Hovedkontoret har haft Forbindelse. Bevægelser i Værdiansættelsen er reguleret over Sikringskontoen.

Kompagniets Garantiforpligtelser andrager 22,2 Mill. Kr. og fordeler sig saaledes: Garanti for ikke indkaldt Aktiekapital i Datterselskaber 7,8 Mill. Kr., Garanti for Partialobligationslaan, udstedt af Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni samt Naskov Skibsværft 6,9 Mill. Kr., andre Garantier i Tilknøytning til Datterselskaber 2,5 Mill. Kr. og Andel i Garantikapital i »Krigsforsikringen for danske Skibe« 4,93 Mill. Kr., nemlig 5,98 Mill. Kr. minus 1,05 Mill. Kr., der er hensat i Regnskabet.

Regnskabet viser i øvrigt, at Avancen paa Handelen har været 202.733 Kr., Udbyttet i fremmede Selskaber 1.404.442 Kr. Hertil kommer en Overførsel fra forrige Aar paa 1,48 Mill. Kr. og fra Ekstra Reservefond 2,5 Mill. Kr., tilsammen 5,59 Mill. Kr. Herfra gaar Tab paa Skibene 1.317.447 Kr., Administrationsudgifter ved Hovedkontoret 1.899.475 Kr., Renter 1.018.764 Kr., Kursregulering 103.616 Kr., Afskrivninger 598.263 Kr. og Honorar til Bestyrelsen 30.000 Kr., hvorefter 623.515 Kr. kan overføres til næste Aar. — Ø.K.s Status balancerer med 213,7 Mill. Kr.

#### TRAVLHED PAA SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Aktieselskabet *Svendborg Skibsværft* har holdt Generalforsamling, hvor Formanden, Landsretssagfører *Elmqvist*, oplyste i Beretningen, at Aaret havde givet Værftet en god Beskæftigelse, og der er i Arbejdsløsn udbetalt 2,8 Mill. Kr., medens der daglig har været beskæftiget 590 Mand. Reparations-Omsætningen har været forholdsvis stor, men Nybygningsarbejdet har paa Grund af de smaa Materialeleverancer ikke givet den ønskede Omsætning. Der er mange Ordre paa Arbejde.

Direktør *Fisker Andersen* oplæste Regnskaberne. Af Driftsregnskabet fremgaar det, at der er et Bruttooverskud paa 1.237.333 Kr., hvorfra gaar Omkostninger, bl. a. Administrationsomkostninger, Assurance og Skatter, saaledes at der fremkommer et Nettooverskud paa 705.538 Kr. Der udbetales til Aktionærerne 5 pCt. Udbytte med 16.250 Kr. og yderligere ekstra 3 pCt., 9750 Kr., medens der i Tantième til Bestyrelsen udbetales 32.128 Kr. Denne Udbyttebetaling er Maksimum, og man maa endog, for at kunne udbetale den, henlægge tilsvarende Beløb paa en særlig Konjunkturfond. Desuden forøges Udbytte-Reguleringskontoen med 45.000 Kr. til 145.000 Kr., som faktisk er Aktionærernes Penge, der er til Disposition, naar der atter gives fri.

Iøvrigt benyttes en Del af Udbyttet til Konsolideringer og Henlæggelser; der foretages saaledes en ekstraordinær Henlæggelse til Imødegaaelse af Vedligeholdelsen af den 1800 Tons Dok paa 200.000 Kr., ligesom der til Skatter henlægges 200.000 Kr. og til Dispositionsfonden 75.000 Kr. Paa Værfts anlægget afskrives 41.647 Kr. og ekstraordinært paa nye Maskiner 44.817 Kr.

Uden for Dagsordenen oplyste Formanden, at Svendborg Skibsværfts Boligselskab indtil nu havde opført fjorten Ejendomme med hver to Lejligheder. Desuden er der to Ejendomme under Opførelse, saaledes at ialt 32 Familier vil faa Bolig gennem Boligselskabet. Man har vedtaget, at man fortsat vil yde Bidrag, og der bliver yderligere indskudt 20.000 Kr. til Boligselskabets Disposition, saaledes at Aktiekapitalen bliver paa godt 50.000 Kr., hvorved der vil være tilstrækkelig Kapital til Finansiering af yderligere 8—12 Boliger.

Ved de tidligere Opførelser har Selskabet betalt Udgifterne til Arkitekt, Administration og lignende, ligesom der er ydet vedkommende Arbejder Laan, hvis han ikke kunde skaffe de 10 pCt., som var nødvendige for Byggeriet.

Endvidere har Værftet ydet et Bidrag paa 4500 Kr. til Arbejdernes Hjælpefond.

#### STOR GAVE TIL SØMANDSHUSTRUERNES SOMMERLEJRE

I Lighed med de to foregaaende Aar paatænker *Indenlandsk Sømandsmission* under Pastor *Eil-schou-Holms* Ledelse at arrangere Sommerlejre for Sømandsbørn og Sømandshustruer, hvis Mænd enten befyrgtes forlist eller sejler i det fremmede.

Til dette Formaal er der allerede ydet en meget betydelig Gave, idet Skibsreder *Marius Nielsen* har skænket 10.000 Kr. Endvidere er der fra Journalistforbundets Rundskuedag indkommet 1000 Kr.

#### TO DØDSFALD

Tidligere Lodsdirektør, Kaptajn *Christian L. Nielsen*, er død, 81 Aar gammel.

Kaptajn Nielsen, der var Københavner, blev 17 Aar gammel Søkadet, i 1883 blev han Sekondløjtnant, Premierløjtnant to Aar efter og Kaptajn i 1901. Han tog sin Afsked i 1914. I 1899 var han med Krydserkorvetten *Valkyrien* med Prins Valdemar som Chef paa den navnkundige Tur ud til Østen. Efter sin Hjemkomst blev han udnævnt til Kaptajn og Chef for Fiskeriinspektionen ved Skagen. Han virkede derpaa i nogle Aar som Vagerinspektør, og senere var han Chef for Inspektionsskibet *Islands Falk* i vore nordlige Farvande.

I 1912 udnævntes Kaptajn Nielsen til Lodsinspektør, og et Par Aar senere traadte han ud af aktiv Tjeneste. I 1919 blev han Lodsdirektør, og dette Embede beklædte han, indtil han i 1932 tog sin Afsked. Han udnævntes samtidig til Kommandør af 1. Grad af Dannebrog.

\*

Cunard-White Star Liniens danske Generalagent, *G.C. Mogensen*, er pludselig død efter nogle Aars Svagelighed, 76 Aar gammel.

Mogensen blev i sin tidligste Ungdom ansat i den gamle Thingvalla-Linie, hvor man hurtigt fik Øjnene op for hans Dygtighed, men allerede i Halvfemserne — kort før Linien blev overtaget af Det Forenede Dampskibs-Selskab under Navnet *Skandinavien—Amerika-Linien* — brød Mogensen ud og dannede sit eget Firma som Generalagent for Cunard-White Star Linierne, der iøvrigt senere blev slaaet sammen til een. Desuden repræsenterede han en Række andre store udenlandske Linier, saaledes Royal Mail.

Blandt de Tusinder af Emigranter, der i det lange Spand af Aar kom i Berøring med Mogensen, nød han det bedste Ry. Han var elskværdig, hjælpsom

og altid parat med et godt Raad. Paa begge Sider af Atlanterhavet havde han en stor Vennekare.

#### DANSK-FRANSK VAREUDVEKSLING

Indenrigsministeriet meddeler, at der under 21. f. Md. med den franske Regering efter forudgaaende Delegationsforhandlinger i Paris er truffet Aftale om Forlængelse af den dansk-franske Vareudvekslingsaftale af 28. Juni f. A., der udløb den 31. December i Fjor, saaledes at de deri fastsatte Ind- og Udførselskontingenter kan blive fuldstændig udnyttet. En Undtagelse er kun gjort med Hensyn til den gensidige Frøeksport, der er blevet henvist til at foregaa som private Varebytteforretninger.

For at lette Samhandelen i Forlængelsesperioden, der foreløbig er fastsat til 1. Maj d. A., har Parterne samtidig indrømmet hinanden et Diverskontingent paa 1/2 Mill. Kr. hver Vej.

#### FÆRGEREPARATION FOR 4,4 MILLIONER KR.

Generaldirektoratet for Statsbanerne meddeler: Efter at Forhandlingerne med vedkommende Skibsværft om Reparation af Motorfærgerne »Sjælland« er afsluttet, kan det oplyses, at Reparationen vil koste ca. 4,4 Mill. Kr. og vare ca. 14 Maaneder. Færgerne kostede i 1932—33 ca. 2,7 Mill. Kr., men en ny Færge af samme Type vilde i Dag koste ca. 10 Millioner. Iøvrigt vilde de nødvendige Kvantale Materialer til en Nybygning ikke kunne skaffes.

#### DEN SVENSK VÆRFTSINDUSTRI I 1943

Fra Sverige oplyses det, at de svenske Værfter i Aaret 1943 gennemgaaende havde tilfredsstillende Beskæftigelse, selv om der havde været visse Vanskeligheder med Hensyn til Fremskaffelsen af Materialer. Nedenstaaende Oplysninger hidrører fra *Teknisk Tidsskrift* i Stockholm.

Baade Handelsskibe og Skibe til den svenske Marine blev bygget i betydelig Skala. De femten største svenske Værfter har saaledes leveret ialt 31 Handelsskibe paa 168.300 Tons d.w., 115.000 BRT og 128.000 indicerede Hestkræfter i Løbet af 1943. Den søsatte Tonnage bestaar af 43 Handelsskibe paa 224.800 Tons d.w., 151.000 BRT og 171.000 indicerede Hestkræfter. De tilsvarende Tal for den søsatte Tonnage var i de nærmest foregaaende Aar:

	Tons d. w.	B. R. T.
1939 .....	328.000	210.000
1940 .....	235.000	155.000
1941 .....	250.000	161.000
1942 .....	215.000	134.000

Ved Udgangen af 1943 havde det største svenske Værft, Götaverken i Göteborg, Ordre liggende paa 36 Handelsskibe paa 341.150 Tons d.w., hvori er indbefattet søsatte, men endnu ikke leverede Skibe. De øvrige fjorten betydeligere Værfter havde liggende Ordre paa 87 Skibe paa 437.300 Tons, hvoraf de 26 paa 110.700 Tons var under Bygning.

#### LEJDFLYVNINGEN UDSAT FORELØBIG

Af tekniske Grunde har den første Lejdeflyvemaskines Tur fra Sverige til Skotland maattet udsættes indtil videre. Der foreligger ingen nærmere Oplysninger om Aarsagen til Udsættelsen, eller hvornaar Trafikken vil komme i Gang. Det fremhæves dog fra kompetent Side, at den pludselige Afløsning af Turen ikke kommer helt overraskende, da begge Parter antagelig har betinget sig Ret til for hver Tur at afgøre, om der foreligger militære eller andre Grunde, som lægger Hindringer i Vejen for Trafikken.

#### FRA SVENSK VÆRFTER

Götaverken i Göteborg har for nylig leveret Motorskibet *Suorva*, paa 9020 Tons d.w., til Trafik A/B Grängesberg-Oxelösund. Fremdrivningsmaskineriet bestaar

af en 6-cylindret enkeltvirkende to-Takts Dieselmotor paa 5200 IHK. Skibet gør en Fart af 13 3/4 Knob paa fuld Last.

*Suorva* skal ligesom Selskabets øvrige Skibe anvendes i Ertsfarten, men foreløbig vil det blive indsat i Røde Kors-Trafikken mellem Kanada og Grækenland ligesom dets to Søsterskibe *Akku* og *Sagut*.

Motorskibet *Parramatta*, paa 9120 Tons d.w., der søsattes i August sidste Aar, er for nylig leveret af Eriksbergs mek. Verkstad til Rederi A/B Transpacific, Göteborg.

Skibet er af den moderne shelter-deck Type og bestemt for Australien-Fart. Det er bygget til Lloyd's højeste Klasse og er Søsterskib til Motorskibene *Kockaburra* og *Yarrowonga*. Maskineriet bestaar af en to-Takts enkeltvirkende »solid injection« Dieselmotor af Værftets eget Fabrikat. Den udvikler 5400 IHK, hvilket giver Skibet en Fart af 14 Knob paa Last.

Öresundsvarvet har søsat et kombineret Last- og Passagerskib med Navnet *Birka* paa 2075 Tons d.w. Skibet bygges for Stockholms Rederi A/B Svea og er af den aabne shelter-deck Type. Paa den ledige Bedding strækkes Kølen nu til et nyt Skib. Tidligere har Öresundsvarvet leveret ialt 12 Skibe til Svea-Bolaget.

#### SVENSK REDERIREGNSKABER

Rederi A/B Svenska Lloyd, Göteborg, havde en Nettofortjeneste paa 2,73 Mill. Kr. i 1943 imod 1,28 Mill. Kr. i 1942. Det foresloges at betale et Udbytte paa 10 pCt. i Sammenligning med 9 pCt. for 1942.

Stockholms Rederi A/B Svea, Stockholm, havde en Nettofortjeneste paa 1,55 Mill. Kr. imod 1,49 Mill. Kr. for det foregaaende Aar. Der betales et Udbytte paa 8 1/3 pCt.

Ogsaa fra Ångbåtsaktiebolaget Ferm foreligger sidste Aars Regnskab nu. Efter at der med 320.000 Kr. mod 250.000 Kr. forrige Aar er foretaget Afskrivninger paa Tonnagen, er der et Overskud paa 193.888 Kr., hvortil kommer 146.724 Kr., der er overført fra forrige Aars Regnskab. Bestyrelsen foreslaar, at der uforandret udbetales 7 pCt. i Dividende til Aktionærerne med ialt 181.790 Kr., medens 158.822 Kr. skal overføres i ny Regning.

#### CHR. CLEMMENSSENS SKIBSMÆGLERFORRETNING

Skibsmægler *Uffe Clemmensen*, Odense, meddeler, at Befragter *Kai Backhausen* er indtraadt som medansvarlig Indehaver af Chr. Clemmensens Skibsmæglerforretning, efter at Konsul, Skibsmægler *Jacob Clemmensen* er død.

Tidligere drev de to Brødre sammen det store Firma.

#### EKSPORTOVERSKUD I JANUAR

Opgørelsen over Danmarks Vareomsætning med Udlandet viser for Januar Maaned et Eksportoverskud paa 19,5 Mill. Kr., mens der i December Maaned var et Eksportoverskud paa 26,8 Mill. Kr., og i Januar i Fjor et Importoverskud paa 17,2 Mill. Kr.

Importen har i Januar haft en Værdi af 89,1 Mill. Kr., og Eksporten en Værdi af 108,6 Mill. Kr., det er i Forhold til December en Tilbagegang i Importværdien paa 1,4 Mill. Kr. og i Eksportværdien en Tilbagegang paa 8,7 Mill. Kr. I Januar i Fjor havde Importen en Værdi af 93,8 Mill. Kr. og Eksporten en Værdi af blot 76,6 Mill. Kr.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Afbalancering af Sejlfartøjer

Paa Rasteds Forlag er udkommet en lille fortrinlig Bog af Civilingeniør *Tage Blum* »To Foredrag om Afbalancering af Sejlfartøjer«.

Foredragene skulde belyse de Problemer, som melder sig, naar man vil konstruere et Sejlfartøj, der er velsejlende og frem for alt velafbalanceret. I sit første Foredrag behandler Ingeniøren Sejlregninger og Sejlens gensidige Indvirkning ved Vindens Paavirkning og i sit andet Foredrag Konstruktion og Afbalancering af et Sejlfartøjs Skrog.

Udviklingen, som Sejlrigningen har gennemgaaet, begynder med Raasejlet. Man anvendte det i de første Skibe og anlæggelig kun til Sejlads lige for Vejret. Men allerede Vikingerne har sejlet baade »Halv-Vind-Sejlads« og »Bide-Vind-Sejlads« med de slanke Vikingeskibe, der jo, som bekendt, kun førte et Raasejl. I Sagaerne tales der om, hvorledes de krydser op ad Fjordene og frækt stævnedes ud paa dybt Vand uden nogen Ængstelse, ja, de naaede jo baade til Grønland og Amerika.

Selv om man kan kante Raasejl og brase skarpt bidevind, er Raasejlet ikke det ideelle Sejl til bidevind, man kan ligge lættene til Vinden med en »fore and aft«-Rigging. Udviklingen gaar derfor fra Raasejlene mere og mere over til »fore and aft«-Rigging.

Ingeniørens lille Bog er en nyttig Vejleder ikke ulene for Konstruktorer af Sejlfartøjer, men ogsaa for Lystsejlere, der heri kan lære, hvorledes et godt Sejl skal være, og hvordan det skal staa.

### Generalforsamling i Rederiet »Fionia«

Aktieselskabet Rederiet »Fionia« har holdt ordinær Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Konsul *Haustrup*, Odense, aflagde Beretning og oplæste Regnskabet. Rederiets Skibe havde i det forløbne Aar været beskæftiget i baade indenrigs og udenrigs Fart og havde indsejlet en pæn Sum. Regnskabet godkendtes, og det vedtoges at udbetale et Udbytte paa 5 pCt. til Aktionærerne. Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte Speditør *H. P. Hansen* og Grosserer *Paul Wilhelmsen*.

### Rederiet »Odin«s Generalforsamling

Rederiaktieselskabet »Odin« har holdt Generalforsamling i Odense. Den korresponderende Reder, *Trolle*, aflagde Beretning. Det oplystes bl. a., at der i det forløbne Aar er ofret en Del paa Forbedring af Rederiets Skib »Cosmus«, der bl. a. har faaet en ny 140 HK Vølundmotor.

Til Bestyrelsen nyvalgte Civilingeniør *Valdemar Hansen*, Odense. De øvrige Valg var Genvalg.

### Sydhavnsværftets første Nybygning

Det nye Skibs- og Baadebyggeri i Sydhavnen har nu afleveret sin første Nybygning. Det er en 40 Tons stor Nordseekutter, der har faaet Navnet »Ann Katrin« og er leveret til Fiskeskipper *Oscar Venø* i Esbjerg.

»Ann Katrin« er i enhver Henseende moderne udstyret med udfaldende Stævn og Krydserhæk, meget rummelige Bekvemmeligheder for den 4 Mands Besætning og endvidere fuldt udrustet med de mest moderne Fiskeredskaber. I Styrehuset er installeret Manøvrerat til Motoren, de nyeste Navigationsmidler, baade Radio-Pejleapparat og Radio-Modtager og Sender m. m. Maskineriet bestaar af en Alfa Oliemotor paa 120 HK, og paa Dækket er anbragt et meget kraftigt Trawlspil.

»Ann Katrin«, der har en Længde af 16 Meter, er afsejlet paa Nordsefiskeri med Esbjerg som Basis.

### Skibssalg

Skibsfører *Jørgen Hansen*, Femø, har gennem Baltic Shipping Co. købt Motorgaleasen »Amor« af Marstal. Skibet laster ca. 80 Tons d.w. og er forsynet med en 50 HK Frederikshavn Motor. Overtagelsen har fundet Sted.

### Rederiet fik Erstatning for en Matros' Rømning

Ved Sø- og Handelsretten var der rejst Tiltale mod Matros *Hans Jørgen Jensen* for Rømning, idet han, efter at han den 21. December i Fjor var blevet forhyret med Dampskibet »Ninna Lau«, ikke var mødt til Tjeneste den følgende Dag. Matrosen indrømmede, at han var udeblevet, men undskyldte sig med, at han havde faaet en Skade paa højre Fod ved at springe forkert af en Sporvogn, men da Rederiets Læge ved en Undersøgelse havde konstateret, at der ikke var eller havde været noget i Vejen med Foden, blev Jensen idømt en Bøde paa 50 Kr. og dømt til at betale Rederiet 85 Kr. i Erstatning for Tidstab ved Damperens Forsinkelse i 2 Timer samt for Udlæg, der var medgaaet til at skaffe en anden Matros.

### Officielt

I *Statstidende* meddeles:

Hans Christensen, der var eneste ansvarlig Indehaver af Firmaet *Svendsen & Christensen*, er afgaaet ved De-

den. Firmaet fortsættes midlertidigt af afdødes Bo i Henhold til Næringslovens § 13, hvorhos Andreas Frederik Møller er indtraadt i Firmaet som ansvarlig Deltager, hvorved den ham givne Prokura er bortfaldet. Firmaet tegnes af fornævnte A. F. Møller som executor testamentii i afdødes Bo i Forbindelse med hver især af de andre Executorer *Arnold Andersen* og *Edvard Christensen*.

»Skibsforsikringsforeningen i Frederikshavn Gensidig Forening« af Frederikshavn. Prokura er meddelt: *Paul Martin Kristian Pedersen Bjørnager* i Forening med et Medlem af Bestyrelsen.

»Dansk Rederi-Aktieselskab« af København. Aktiekapitalen er udvidet med 5500 Kr. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 78.500 Kr. fuldt indbetalt.

### Nye Skorstensmærker

I Henhold til Lov om Skibes Registrering er der indregistreret følgende Skorstensmærker og Kontorflag:

Rederiaktieselskabet *Kosmos* i Aarhus har indregistreret et Skorstensmærke, der bestaar af et rødt Bælte imellem to grønne Bælter paa en gul Skorsten. Det røde Bælte er dobbelt saa bredt som hvert af de grønne. Kontorflaget er et Stutflag, der ved vandrette Grænselinier er delt i tre Felter, af hvilke de yderste er grønne, det midterste rødt. I det røde Felt, der er dobbelt saa bredt som hvert af de grønne, staar Bogstaverne *J. G. J.* i hvidt.

Rederiet *Odense A/S* har indregistreret et Skorstensmærke, der bestaar af et rødt Bælte paa sort Skorsten. Paa hver Side i Bæltet er en hvid, stiliseret Lilje — en fransk Lilje. Kontorflaget er et Stutflag med rødt Felt i smal hvid Ramme. I det røde Felt er der en hvid, stiliseret Lilje.

### Større Rutedamper paa Randers?

Paa en Generalforsamling i Randers Handelsstandsforening oplyste Formanden, Konsul *Jens Eistrup*, at Bestyrelsen har svaret Nej til en Forespørgsel om, hvorvidt der var Brug for en Paketfart paa Ruten København—Randers. Foreningen mener, at det tjener Medlemmernes og Byens Interesser bedre at opretholde Mulighed for at faa indsat en større Baad fra Det Forenede paa Randers-Ruten, naar Forholdene forbedres.

Vedrørende Forholdene paa Havnen oplyste Konsul *Eistrup* iøvrigt, at Foreningen efter Byraadsvalget havde anmodet om at blive repræsenteret i Havneudvalget. Byraadet havde imødekommet denne Anmodning, og Foreningen havde derefter til Medlem af Udvalget indstillet Konsul *Høyer*, der i Kraft af sin egen Virksomhed har Lejlighed til nøje at følge Forholdene ved Havnen. Sammen med Havneudvalget havde Foreningen rettet Henvendelse til De danske Sukkerfabrikker om, at Randers maatte beholde Fabrikernes stedlige Lager i størst mulig Udstrækning, da der efter Grosserer *Hegers Død* var Forlydende fremme om forestaaende Ændringer. Resultatet af Henvendelsen var, at Sukkerlageret forblev i Randers.

### Krav om bedre Besejling paa Odense

Foreningen af Arealejere ved Odense Havn har holdt Generalforsamling. Formanden, Grosserer *S. E. J. Nielsen* oplyste bl. a., at Bestyrelsen for Tiden arbejder med Ønsker, der forhaabentlig vil blive opfyldt, naar Krigen en Gang er forhi. Ønskerne drejer sig væsentligst om et Lige-løb gennem Odense Fjord og fyldestgørende Belysning af Sejllobet. Efterhaanden er det blevet saadan, at Rederne kalkulerer med, at Skibet skal ligge Natten over, og dette betyder, at der lægges fra 50 Øre til 1 Kr. paa Fragten pr. Ton. Det er denne Belastning af Odense Handelsstand, man vil have afhjulpet.

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

### Nyt Legat til Søfolkene

Socialministeriet har ad mandatum udfærdiget kongelig Stadfæstelse paa den under 3. December 1943 udfærdigede Fundats for »Skibsfører Marius Jørgensen og Hustrus Legat«.

Legatets Kapital udgør 60.000 Kr., hvoraf Renterne anvendes til Fordel for værdige og trængende Søfolk eller saadanne Enker eller ugifte Døtre i Stige eller Odense, som ikke faar Fattighjælp eller Kommunehjælp med Tab af Valgret og Valgbarhed.

Legatet bestyres af Odense Byraad — for Tiden dettes Legatudvalg, der foretager Uddelingen efter Samraad med Byraadets sociale Udvalg.

### Død i Amerika

Tidligere Forhyringsagent *Robert E. Thomsen*, San Francisco, er død, 70 Aar gammel.

Robert Thomsen var Skippersøn fra Nyborg og var først beskæftiget ved Fiskeri, men gik saa til Søs. Han nedsatte sig i 1906 som Forhyringsagent i San Francisco.

### 120 Tons Motorsejler købt for 70.000 Kr.

Skibsfører *Simonsen*, Middelfart, har købt Motorsejleren »Arven« af København for 70.000 Kr. Skibet laster ca. 120 Tons.

### Moderne Fiskekutter bygges i Nyborg

Paa Nyborg Skibs- og Baadebyggeri bygges der for Tiden en hypermoderne Fiskekutter til en Fiskeskipper fra Esbjerg. Kutteren bliver paa 70—80 Tons og forsynes med en Motor paa 300 HK og en Hjælpe-motor paa 25 HK, ligesom den forsynes med elektrisk Spil og faar eget Fryseanlæg. Prisen bliver ca. 240.000 Kr., og det nye Skib faar Certifikat til Nordatlanten.

### Mindre Kollision i Samsø Bæltet

Den 27. Januar har der fundet en Kollision Sted i Samsø Bæltet mellem Dampere »Teddy« af København og den tyske Dampere »Tatti« af Hamburg.

Under et Søforhør i Sø- og Handelsretten udtalte Kaptajn *L. Schrøder* fra »Teddy«, at Skibet var paa Vej fra Fredericia til København med Briketter. Vejret var let diset, men sigtbart.

Kl. 12,25 observerede Styrmand *C. Falk*, der var paa Broen, en Dampere forude paa modsat Kurs. Kl. 12,45 gav den et Stød med Dampfløjtjen, som fra »Teddy« besvarede ogsaa med et Stød i Fløjten samt med, at der blev givet Styrbordsror. Kort efter gav den modgaaende Dampere 2 Stød med Dampfløjtjen og drejede til Bagbord. Et Øjeblik efter tørnede den med sin Styrbords-Bov mod »Teddy«s Bagbordsside. »Teddy« fik en Del Ovenbords-skade.

Skibene laa en halv Time paa Kollisionsstedet for at undersøge Skadens Omfang og for muligvis at yde hinanden Hjælp. »Teddy« var imidlertid tæt, og da Maskinen ogsaa arbejdede tilfredsstillende, fortsatte begge Dampere deres Rejse.

Styrmand *Falk* og den øvrige Del af Besætningen, der havde givet Møde, bekræftede denne Forklaring.

### Da Søslangen stak Hovedet op

Søslangen har spøgt i den sidste Tid, — den plejer ellers at have sin Sæson i Agurketiden. I Anledning af de Meddelelser, som har været fremme om Udrustningen af en dansk Ekspedition efter Krigen for at finde Uhyret, fortæller Skibsfører *N. Th. Brinch*, Esbjerg, om sit Møde med Søslangen.

Brinch var Fører paa et af Rederiet *J. Lauritzens* Skibe i 1911, og paa en Middelhavsrejse passerede Skibet en Morgen Kl. 7 ca. ti Sømil fra Finisterre, Spaniens Nordvestpynt, et mærkeligt Uhyre.

Skipperen fortæller: Det var fint, klart Vejr med lidt Dønning, da vi, Andenstyrmanden og jeg, pludselig fik Øje paa Søslangen, som stod ret op og ned i Vandet et Par Skibslængder, ca. 150 Meter, fra os. Andenstyrmanden kalkulerede den til at være otte Fod med Hovedet over Vandet, og jeg dømte den til at være ca. 10 Fod. Den drejede Hovedet ud mod os, og vi anslog det til at være to Fod i Diameter. Vi anslog dens Længde til at være mellem 50—60 Fod lang for at kunne rejse sig ca. 10 Fod op i Vandet eller over Vandoverfladen. Skibet løb med en Fart af otte Mil, saa man saa ikke mere til Søslangen.

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

Kaptajnen sendte en Beretning hjem og skrev bl. a. heri:

Man kan forstaa de gamle Søfolks Skræk for at møde et saadant Uhyre; paa mange af Datidens Sejlskibe var Rælingen kun faa Fod over Vandoverfladen, saaledes at Søslangen let kunde strække sig ind over Rælingen og hale dem udenbords, som var den for nær.

Havde vi bare i 1911 haft et Kamera med om Bord og havde kunnet tage et Par Plader af Uhyret, saa havde vi kunnet lukke Munden paa Skeptikere. Efter Hjemkomsten gik der nogen Tid, men saa kom Andenstyrmanden og sagde, at det var sidste Gang, han i sit Liv lagde Navn til en Meddelelse om Søslangen, for Folk havde ikke kunnet lade ham være i Fred, og hvor han gik og stod, maatte han høre Vittigheder om Søslangen.

Efter forrige Verdenskrig forelaa der mange Beretninger fra U-Baadens Besætninger, og det kan vi sikkert ogsaa faa at høre, naar denne Krig er forbi, slutter den gamle Skipper.

## PERSONALIA

### 70 Aar

Tidligere mangeaarig Kasserer i C. K. Hansens Rederi *J. Sønderhousen* har fejret sin 70 Aars Fødselsdag. Indtil for nylig har Sønderhousen været knyttet til forskellige Bierhverv indenfor Firmaet, af hvis Funktionærforening han er Æresmedlem.

### 60 Aar

Toldforvalter *J. C. S. Skotnborg* i Vejle, der i sin Tid var Formand for Toldassistenternes Forening, har fejret sin 60 Aars Fødselsdag.

### 50 Aar

I Dag — Fredag — fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Heimdal, Kaptajn *S. A. Brockmann*, 50 Aar.

Paa Onsdag — den 8. Marts — fylder Skibsfører i Det Store Nordiske Telegraf-selskab, Kaptajn *H. H. Folmer*, 50 Aar.

### 40 Aars Jubilær

I Onsdags kunde Kontorchef *E. Boden-hoff* fejre 40 Aars-Dagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibsselskabs Tjeneste.

Kontorchef Boden-hoff begyndte i den indenlandske Afdeling, men forflyttedes i 1909 til Skandinavien—Amerika-Linien. Da Det Forenede under forrige Krig i 1915 oprettede et Deklarationskontor, vendte Kontorchef Boden-hoff tilbage til Kvæsthusgade som Fuldmægtig, og i 1932 blev han udnævnt til Kontorchef for dette Kontor.

Overmonter *C. F. Kjeldsen*, Helsingør—Helsingborg-Overfarten, og Overskibsfyrbøder *C. Hansen*, Fredericia, har fejret 40 Aars Jubilæum i Statsbanernes Tjeneste.

### 25 Aars Jubilær

I Onsdags fejrede Befragter *P. Wille Nielsen* sit 25 Aars Jubilæum som Befragter i Dampskibsselskabet Pacific. Han blev paa Jubilæumsdagen af Skibsreder *L. R. Schmidt* fejret ved en Frokost paa Den kongelige Skydebane.

Ligeledes i Onsdags fejrede Lodsformand *L. Andersen*, Nakskov, sit 25 Aars Jubilæum som Lodsformand.

Af andre 25 Aars-Jubilærer i Onsdags kan nævnes Fyr-assistent *C. J. Svendsen*, Kronborg Fyr- og Signalstation, Fyr-assistent *H. Lindholm*, Skagen, og Fyrpasser *J. J. V. Petersen*, Sletterhage. De havde da alle været et kvart Aarhundrede i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL ||| AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

### DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.

Hovedkontor: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

## EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordefarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenborde Brug

Repræsentant for Danmark:

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



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 2. Marts 1944.

Nr. 9.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs 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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonafterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## Danmark.

576. Midlertidigt inddraget Somærke. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/4 1944.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
	<b>Store-Bælt.</b>					
Fortøjningstønde, 30 m 287° fra Sø- mærket <i>Gisselore</i> . .	55° 40',2	11° 04',1	Spids	s.		Til Fortøjning af Fartøj for Afgivelse af Taagesignal til Færgerne.

### I. Østersøen.

577. Tyskland. Memel. Sectief. Forbud mod Ankring.

Tidligere E. f. S. Nr. 43/1472 1942.

— Nr. 7/535 1944 udgaar.

Positioner. a) 55° 42' 38" N. 21° 07' 26" E. c) 55° 42' 17" N. 21° 07' 07" E.

b) 55° 42' 26" N. 21° 07' 00" E. d) 55° 42' 28" N. 21° 07' 33" E.

Detaller. Inden for Omraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter, er Ankring samt Slæbning af Genstande over Bundén forbudt.

(N. f. S. Nr. 8/412. Berlin 1944.)

**578. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen Anduvning. Vrag afmærket.***Position.* c. 54° 32',8 N. 18° 38',2 E.*Detaller.* En Vraglystønde, der viser grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, er udlagt paa ovennævnte Plads.*Ann.* Paa Grund af Bjærgningsarbejder skal Lystønden passeres med langsom Fart og i fornøden Afstand.

(N. f. S. Nr. 8/375. Berlin 1944.)

**579. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Spærret Omraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I Tiden fra Kl. 0800 til Solnedgang er al Sejlads og Fiskeri forbudt i Omraadet inden for en Linie gennem nedennævnte Punkter:

- |                                 |                                   |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1) c. 54° 38',6 N. 18° 40',2 E. | 3) c. 54° 36',8 N. 18° 46',0 E.   |
| 2) c. 54° 40',0 N. 18° 42',0 E. | 4) c. 54° 35',28 N. 18° 44',26 E. |

(N. f. S. Nr. 8/376. Berlin 1944.)

**580. Tyskland. Rügenwaldermünde Havn. Dybde i Indsejling.***Position.* c. 54° 26' N. 16° 23' E.*Detaller.* Skibe med indtil 4 m Dybgaaende kan gaa ind i Havnen. Det er nødvendigt at tage Lods.

(N. f. S. Nr. 7/316. Berlin 1944.)

**581. Tyskland. Pommerske Bugt. Heringsdorf NE. Vrag afmærket. Sejladsforskrift.***Position.* c. 54° 02',2 N. 14° 16',4 E.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup> og er forsynet med W.-Topbetegnelse. Vraglystønden ligger c. 50 m WSW. for Vraget.*Ann.* Skibe med SE.-lig Kurs skal holde Vraglystønden paa deres Bb. Side, Skibe med NW.-lig Kurs skal holde den paa Stb. Side.

(N. f. S. Nr. 7/372. Berlin 1944.)

**582. Tyskland. Stettiner Haff. Kleines Haff. Spærret Omraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Omraadet inden for en Linie gennem nedennævnte Punkter:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 53° 49',4 N. 14° 01',5 E. | d) 53° 45',8 N. 14° 06',3 E. |
| b) 53° 48',7 N. 14° 08',4 E. | e) 53° 45',8 N. 14° 01',5 E. |
| c) 53° 47',3 N. 14° 08',4 E. |                              |

2. Til Afmærkning af Omraadet er udlagt gule Fadtønder paa følgende Pladser:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 53° 49',4 N. 14° 01',5 E. | d) 53° 47',3 N. 14° 08',4 E. |
| b) 53° 49',0 N. 14° 05',0 E. | e) 53° 45',8 N. 14° 06',3 E. |
| c) 53° 48',7 N. 14° 08',4 E. | f) 53° 47',6 N. 14° 01',5 E. |

(N. f. S. Nr. 8/377. Berlin 1944.)

**583. Tyskland. Rügen NE. Sejladsforskrift.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Alle Skibe og Fartøjer skal øjeblikkelig forlade nedennævnte Omraade, saa snart et i Omraadet værende Krigsskib gentagne Gange kipper internationalt Signalflag B.

Omraadet begrænses, som følger:

- |                            |              |
|----------------------------|--------------|
| Mod Nord af Breddeparallel | 55° 00',0 N. |
| — Syd —                    | 54° 47',0 N. |
| — Øst — Meridianen         | 14° 10',0 E. |
| — Vest —                   | 13° 34',0 E. |

(N. f. S. Nr. 7/373. Berlin 1944.)

## 584. Tyskland. Rügen N.-Kyst. Bug. Oplysning om faste Skydeomraader.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Skydeomraaderne ved Bug begrænses, som følger:

1. Omraade *Bug A.* af en Linie der gaar  
 fra Punktet  $54^{\circ} 40' 30''$  N.  $13^{\circ} 17' 20''$  E., *Möwenort*, langs Kysten  
 til —  $54^{\circ} 34' 30''$  N.  $13^{\circ} 10' 15''$  E., *Südbug*  
 over —  $54^{\circ} 35' 15''$  N.  $13^{\circ} 09' 30''$  E.  
 — —  $54^{\circ} 36' 20''$  N.  $13^{\circ} 09' 21''$  E.  
 — —  $54^{\circ} 37' 02''$  N.  $13^{\circ} 08' 50''$  E.  
 — —  $54^{\circ} 37' 42''$  N.  $13^{\circ} 08' 50''$  E.  
 — —  $54^{\circ} 40' 33''$  N.  $13^{\circ} 08' 50''$  E. og tilbage til Udgangspunktet.
2. Omraade *Bug B.* af en Linie, der fra et Punkt paa c.  $54^{\circ} 38',1$  N.  $13^{\circ} 13',3$  E.,  
 paa *Rügen W.-Kyst*, gaar 300 m i Retning  $270^{\circ}$ , derfra til Punktet  $54^{\circ}$   
 $36' 36''$  N.  $13^{\circ} 12' 30''$  E., derpaa i Retning  $90^{\circ}$  indtil 300 m fra Kysten,  
 derpaa i 300 m Afstand fra Kysten i SW.-lig Retning til *Libben* Sejlløbs  
 E.-Grænse, derpaa langs Løbets E.-Grænse til Breddeparallelle  $54^{\circ} 33'$   
 $22''$  N., derpaa over Punkterne  $54^{\circ} 33' 36''$  N.  $13^{\circ} 10' 54''$  E. og  $54^{\circ} 35'$  N.  
 $13^{\circ} 13'$  E., derpaa i E.-lig Retning til den sorte Spidstønde 3 ved W.-Siden  
 af Sejlløbet gennem *Wieker Bodden* og derpaa i NNE.-lig Retning langs  
 W.-Siden af dette Løb til *Kuhle* Havn ved *Starrwitz*.

(N. f. S. Nr. 8/378. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

## 585. (T). Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.

*Position.* c.  $55^{\circ} 53',1$  N.  $12^{\circ} 32',9$  E.

*Detaller.* Dybden i Indsejlingen til *Rungsted* Havn er midlertidigt aftaget til 2,8 m.

## 586. (T). Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.

*Position.*  $55^{\circ} 42' (20'')$  N.  $12^{\circ} 36' (57'')$  E.

*Detaller.* Duc d'Alben, der staar c. 85 m inden for *Trekroner N.* Bølgebryder, maa indtil videre kun benyttes til Svajning for Deviationsundersøgelse af Skibe paa indtil 2500 Brutto Register Tons.

## 587. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/424 1944.

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

*Detaller.* Ved Opmaaling den 22. Februar 1944 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 6,4 m i Midten af Renden og 3,5 m i W.-Siden af Renden.

For Øjeblikket kan Skibe med indtil 5,9 m Dybgaende lodses gennem Renden ved Middelvandstand.

**588. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Oplysning om forbudte Omraader.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/137 og 2/321, Punkt VI, 1944.*Position.* c. 55° 02',5 N. 9° 32',5 E.*Detaller.* Under Henvisning til ovennævnte E. f. S. henledes Opmærksomheden paa, at af de deri nævnte forbudte Omraader i *Aabenraa Fjord* omfatter Forbudet i det første (S.-ligste) Omraade al Sejlads og Fiskeri, medens Forbudet i det andet (N.-ligste) Omraade kun gælder Udøvelse af Fiskeri samt Opankring.

Kort Nr. 152, 151, 150 og 185.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****589. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 5/479 1944.*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 23. Februar 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.**590. Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Øerne Udskibningsanlæg for Sten. Oplysning om Dybde og Tillægningsforhold.***Position.* c. 56° 08',7 N. 10° 40',8 E.*Detaller.* Ved *Øerne Udskibningsanlæg* kan Lastning af Skibene kun foregaa paa N.- og S.-Siden af Siloen, hvor Dybden er 4,5 m.

Kort Nr. 112.

*Publikationer.* Danske Lods II, Side 178. Havnelods, Side 226.**591. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/187 1944 udgaar.*Position.* c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.*Detaller.* Mindste Dybde ud for Indsejlingen til *Tyborøn Havn* er nu 4,6 m.Inden for Hovederne af saavel *Kanalmoen* som *Sondre-Mole* findes i indtil c. 30 m's Afstand fra Molernes Inderside Dybder under 4,0 m.

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****592. Norge. Foldenfjord. Mineomraade. Sejladsforskrift.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at sejle og fiske inden for et Omraade, der<sup>1</sup> begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

- a) 64° 48',93 N. 11° 37',60 E., *Buoy NE.-Pynt.*
- b) 64° 48',90 N. 11° 38',00 E., *Pynt W. for Gjeisnes.*
- c) 64° 48',60 N. 11° 38',10 E., *Havroy NW.-Pynt, over Himmelholm.*
- d) 64° 48',5 N. 11° 39',0 E., — *E.-Pynt.*
- e) 64° 48',25 N. 11° 39',30 E., *Stasøy NW.-Pynt.*
- f) 64° 47',88 N. 11° 39',90 E., — *SW.-Pynt.*
- g) 64° 47',50 N. 11° 41',00 E., *Kipholm.*
- h) 64° 47',75 N. 11° 30',20 E., *Bukholm.*
- i) 64° 48',00 N. 11° 29',90 E., *Øksningen W.-Pynt.*
- j) 64° 48',35 N. 11° 31',40 E., — *N.-Kyst.*
- k) 64° 48',90 N. 11° 36',90 E., *Buoy NW.-Pynt.*

*Anm.* Omraadets N.-Grænse maa under ingen Omstændigheder passeres for S.-gaaende. Skibe, der handler imod denne Bestemmelse, udsætter sig for Ødelæggelse.

(N. f. S. Nr. 7/343. Berlin 1944.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

1944

- 1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.  
1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstrømsbroen*.  
1/4 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*  
9/576 } Farvande.  
1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i *danske* og nærliggende Farvande.

### I. Østersøen.

1944

- 1/6 } *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.  
1/7 } *Østersøen*, E.-lige Del. Mineomraader.  
2/364 }  
1/8 *Danmark*. *Langeland* SW.-Kyst. *Bagenkop* Havn Indsejling. Tilsanding.  
2/358 *Danmark*. *Hollændergrund* W. Lystønde forsvundet.  
1/10 *Danmark*. *Fakse* Havn. Oplysning om Dybde.  
3/381 *Danmark*. *Bornholm*. *Ronne* Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.  
1/11 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.  
1/12 *Danmark*. *Bornholm*. *Listed* Havn. Havnearbejder. Advarsel.  
1/13 *Danmark*. *Bornholm*. *Nekso* Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.  
1/14 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.  
1/15 *Sverige*. *Trelleborg—Falsterbokanalen*. Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.  
9/599 *Sverige*. *Kivik* N. Skydeøvelser.  
1/16 *Sverige*. *Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.  
1/17 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sejladshindringer.  
1/18 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.  
1/19 *Sverige*. *Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.  
1/20 *Sverige*. *Karlskrona* Red. Torpedoindslydningsbaner.  
2/368 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejlløb uddybet. Sejladsforskrift.  
1/22 *Sverige*. *Kalmarsund*. *Sillåsen*. Midlertidigt Fyr tændt.  
1/23 *Sverige*. *Öland* E. Oplysninger om Sejlads og Afmærkning. Miner udlagt.  
1/24 *Sverige*. *Arholma* og *Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.  
1/25 *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.  
1/26 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.  
1/27 *Sverige*. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.  
1/28 *Sverige*. *Gotland*. *Fårösund*. Forbud mod Ankring.  
1/29 *Sverige*. *Gotland* E.-Kyst. *Fårösund*. Indsejling spærret.  
1/30 *Sverige*. *Hävringe—Krdkelund*. Miner udlagt.  
7/515 *Sverige*. *Nyköping* E. Skydeøvelser. Advarsel.

1944

- 1/31 Sverige. *Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Oxelösund*. Forbud mod Ankring.
- 1/32 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko*. Lodsartøjs Plads.
- 1/33 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär*. Forbudte Løb.
- 1/34 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
- 1/35 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.
- 1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Skydeøvelser.
- 1/37 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
- 1/38 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
- 1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lindalsundet E*. Sejladsforskrift.
- 1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
- 1/41 Sverige. *Södra Kvarken*. Minespærring. Advarsel.
- 1/42 Sverige. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
- 1/43 Sverige. *Bottniske Bugt. Löfstabukten N*. Skydeøvelser.
- 1/44 Sverige. *Bottniske Bugt. Skutskär ENE*. Skydeøvelser.
- 1/45 Sverige. *Bottniske Bugt. Gävle*. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.
- 7/534 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard*. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
- 1/47 Finland. *Skärgårdshavet. Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
- 3/394 Estland. *Finske Bugt. Lahepere Bugt*. Skydeomraade.
- 1/48 Estland. *Rooger Wiek*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/49 Estland. *Riga Bugt*. Spærret Omraade.
- 1/50 } Letland. *Riga Bugt. Dünamünde W*. Spærret Omraade.
- 8/571 }
- 1/51 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
- 1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Fyr midlertidigt slukket.
- 1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Lodstvang.
- 1/54 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Sejladsforskrifter.
- 1/55 Tyskland. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.
- 1/56 Tyskland. *Memel Anduvning*. Sejladsforskrift.
- 1/57 Tyskland. *Memel Anduvning*. Skydeomraade.
- 9/577 Tyskland. *Memel. Seetief*. Forbud mod Ankring.
- 3/397 Tyskland. *Cranz N*. Spærret Omraade.
- 1/58 Tyskland. *Königsberger Seekanal*. Sejladsforskrift.
- 1/59 } Tyskland. *Pillau Anduvning*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/60 }
- 1/61 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W*. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
- 1/62 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S*. Skibsfartshindring udlagt.
- 1/63 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg*. Forbudt Omraade.
- 1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg*. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
- 1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen*. Sejladsforskrift.
- 1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen*. Signal ved Passage af *Hela*.
- 1/67 Tyskland. *Danzig Bugt*. Skydeøvelser.
- 1/68 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
- 1/69 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Skydeøvelser.
- 9/579 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Spærret Omraade.
- 7/536 Tyskland. *Stolpmünde W*. Skydeøvelser.
- 1/71 Tyskland. *Nest* Skydeøvelser
- 1/72 Tyskland. *Kolberg NE*. Spærret Omraade.
- 1/73 Tyskland. *Kolberg N*. Skydeomraade.
- 1/74 Tyskland. *Swinemünde*. Advarsel til Søfarende.
- 1/75 Tyskland. *Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff*. Tilsanding. Sejladsforskrift.
- 9/582 Tyskland. *Stettiner Haff. Kleines Haff*. Spærret Omraade.
- 1/76 Tyskland. *Rügen E.-Kyst*. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 9/583 Tyskland. *Rügen NE*. Sejladsforskrift.
- 1/77 Tyskland. *Darsser Ort W*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/78 Tyskland. *Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek*. Skydeomraade.
- 1/79 Tyskland. *Warnemünde. Warnow*. Uddybningsarbejder.
- 1/80 Tyskland. *Warnemünde W*. Skydeøvelser.
- 1/81 Tyskland. *Lübeck Bugt*. Forbudt Omraade.
- 1/82 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE*. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
- 1/83 Tyskland. *Kieler Bugt*. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/84 Tyskland. *Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW*. Oplysning om Flaade. Advarsel.
- 1/85 Tyskland. *Kieler Fjord*. Undervandshindringer. Advarsel.
- 1/86 Tyskland. *Kieler Fjord. Bülk NE*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/87 Tyskland. *Kiel Havn. Holtenu Red*. Forbud mod Ankring.
- 1/88 Tyskland. *Kiel Havn. Moltentort W*. Sømærker midlertidigt udlagt.
- 8/554 Tyskland. *Kiel Havn. Schwentine*. Sømærke udlagt. Sejladsforskrift.
- 1/89 Tyskland. Passage gennem *Kielerkanalen*.
- 1/90 } Tyskland. *Eckernförde Fjord*. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
- 1/91 }

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

- 1944  
4/464 Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.
- 1/93 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.
- 1/94 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.
- 1/95 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
- 1/96 Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.
- 9/585 Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/97 Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/98 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
- 1/99 Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.
- 1/100 Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.
- 4/465 Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidigt Ø.
- 1/101 Danmark. Sundet. Københavns Kronløb. Dybde aftaget.
- 1/102 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 9/586 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekrøner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.
- 1/103 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Fyr midlertidigt slukket.
- 1/104 Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.
- 1/105 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.
- 2/367 Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen. Spærring udlægges.
- 1/106 Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.
- 1/107 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
- 1/108 Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejlsforskrifter.
- 1/109 Sverige. Sundet. Sejlroute for Vinteren.
- 1/110 Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
- 1/111 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
- 1/112 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.
- 1/113 Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
- 1/114 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
- 9/587 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
- 1/117 Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masnedsundbroen.
- 1/118 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af Isen.
- 1/119 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.
- 1/120 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/121 Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
- 1/122 Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerso Havn. Dybde aftaget.
- 1/123 Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.
- 1/125 Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
- 1/126 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/127 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.
- 1/128 Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.
- 1/129 Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/130 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
- 1/131 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Æroskobing Havn. Oplysning om Dybde.
- 1/133 Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.
- 7/545 Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Dybde aftaget.
- 1/134 Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
- 1/135 Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
- 1/136 Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.
- 1/137 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbudt Omraade.
- 9/588 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Oplysning om forbudte Omraader.
- 1/138 Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1944  
1/139 Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartsjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.
- 1/140 Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
- 1/141 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.

- 1944  
 1/142 Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.  
 9/589 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.  
 1/144 Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.  
 1/145 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.  
 1/146 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr midlertidigt slukket.  
 1/147 Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller Fyr. Tangesignal og Radiofyr midlertidigt i Uorden.  
 1/148 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.  
 3/403 Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarno Bro. Oplysning om Brobygningsarbejder.  
 1/151 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælwig Bro. Dybde aftaget.  
 1/152 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.  
 1/153 Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.  
 1/154 Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/155 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/156 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.  
 1/157 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Sejladsforskrift.  
 1/159 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/160 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.  
 1/161 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.  
 1/162 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.  
 1/163 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.  
 1/164 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.  
 1/165 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/166 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/167 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.  
 1/168 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.  
 1/169 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.  
 1/170 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.  
 1/171 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.  
 1/172 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 1/173 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.  
 1/174 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 3/408 Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.  
 4/442 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.  
 1/175 Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.  
 1/176 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.  
 1/177 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.  
 1/178 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duo d'Alber fjernet af Isen.  
 1/179 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.  
 1/180 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 1/181 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.  
 1/182 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.  
 1/183 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.  
 4/443 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.  
 1/185 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.  
 1/186 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.  
 9/591 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 1/188 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.  
 8/562 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.  
 1/190 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/191 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.  
 1/192 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.  
 1/193 Norge. Oslofjord. Drøbak—Enge. Sejladsbestemmelser.  
 1/194 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.  
 2/377 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1944  
 2/211 Norge. Øst-Finmark. Vardø E. Mineomraade. Advarsel.  
 3/408 Norge. Vardey og Bussesund. Forbud mod Ankring.  
 2/212 Norge. Varangerfjord. Vadsø SW. Forbud mod Ankring.  
 2/213 Norge. Varangerfjord. Vadsø. Ankringsforbud.  
 2/214 Norge. Farlige Omraader. Advarsel.  
 2/215 Norge. Kamøy Fjord. Mineomraade.  
 2/216 Norge. Porsanger Fjord. Mineomraade.  
 2/217 Norge. Vest-Finmark. Farligt Omraade. Advarsel.



- 1944  
2/218 Norge. *Rognsund*. Mineomraade. Sejlads forbudt.  
4/445 Norge. *Alafjord*. Mineomraade. Advarsel.  
2/219 Norge. *Kvalsund og Langsund*. Mineomraade. Advarsel.  
2/220 Norge. *Lymgenfjord*. Mineomraade.  
2/221 Norge. *Tromsø- og Sandesund*. Forbud mod Ankring.  
2/222 Norge. *Senja og Troms. Malangen—Groløydjupet*. Mineomraade. Advarsel.  
2/223 Norge. *Troms. Finsnesrenna*. Bestemmelser for Gennemsejling.  
2/224 Norge. *Vågsfjord. Harstad*. Forbud mod Ankring.  
2/225 Norge. *Vestfjord*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
2/226 Norge. *Lofoten. Svolvevær*. Alarmitilstand.  
2/227 Norge. *Lofoten. Skråven S. Passage gennem Saltværsleden* forbudt.  
2/228 Norge. *Skagstadsund*. Forbud mod Ankring.  
8/563 Norge. *Vestfjord. Grotøysund*. Forbud mod Ankring.  
8/564 Norge. *Folla Fjord*. Forbud mod Ankring.  
2/229 Norge. *Folla*. Spærret Omraade.  
2/230 Norge. *Bodø* Anduvning. Tvængeruter.  
2/231 Norge. *Bodø W.* Spærret Omraade.  
2/232 Norge. *Sallstraumen og Sundstraumen*. Sejladsforskrift.  
8/565 Norge. *Hordalsfjord*. Forbud mod Ankring.  
2/233 Norge. *Stifjord—Fugløyfjord*. Mineomraade.  
2/234 Norge. *Vestfjord. Fugloyvær—Måloy—Skarholm*. Mineomraade.  
8/566 Norge. *Stottsund*. Forbud mod Ankring.  
2/235 Norge. *Glomfjord*. Sejladsforskrift.  
2/236 Norge. *Sor-Helgeland. Vefsenfjorden*. Spærret Omraade.  
2/237 Norge. *Vikten—Vega*. Mineomraade.  
9/592 Norge. *Foldenfjord. Mineomraade*. Sejladsforskrift.  
2/238 Norge. *Namsenfjord. Namsos*. Sejladsforskrift.  
2/239 Norge. *Sor- og Nord-Trøndelag. Smola—Vikna*. Mineomraade. Advarsel.  
2/240 Norge. *Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet*. Mindre Dybde rapporteret.  
2/241 Norge. *Nord-Trøndelag. Namsenfjorden*. Spærret Omraade.  
2/242 Norge. *Sor-Trøndelag*. Grunde rapporteret. Advarsel.  
2/243 Norge. *Bjugnifjord. Uthaug*. Natsspærring.  
2/244 Norge. *Trondheimsleia*. Mineomraade.  
2/245 Norge. *Trondheim Omraade*. Spæringsbestemmelser.  
2/246 Norge. *Trondheim Fjord*. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.  
2/247 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red*. Forbud mod Ankring.  
2/248 Norge. *Trondheim Red*. Skibsfartsforskrift.  
2/249 Norge. *Trondheimsfjorden. Gulosen*. Sejladsforskrift.  
2/250 Norge. *More og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet*. Grund.  
2/251 Norge. *Hitteren S.* Forbud mod Ankring.  
2/252 Norge. *Freifjord*. Forbud mod Ankring.  
2/253 Norge. *Hustadviken*. Spærret Omraade.  
2/254 Norge. *Kristiansund*. Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.  
2/255 Norge. *Julsund*. Forbud mod Ankring.  
2/256 Norge. *Ålesund. Giskoy N.* Natsspærring.  
2/257 Norge. *Ålesund*. Natsspærring.  
2/258 Norge. *Ålesund*. Forbud mod Ankring.  
2/259 Norge. *Giskosund og Kjerringsund*. Spærrede Omraader.  
2/260 Norge. *More—Romsdal. Gurskeo E.* Spærret Omraade.  
2/261 } Norge. *Stadlandet*. Mineomraade.  
8/567 }  
2/262 Norge. *Gorsen*. Sejladsforskrift.  
2/263 Norge. *Sandsfjord. Gjerdsvika*. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.  
2/264 Norge. *Gulenfjord. Nordgulen*. Forbud mod Sejlads.  
2/265 Norge. *Sogn og Fjordane. Frajæoen og Stavfjorden*. Spærrede Omraader.  
2/266 Norge. *Florøy* Anduvning. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.  
2/267 Norge. *Florøy* Anduvning. Natsspærring.  
2/268 Norge. *Florøy* Anduvning. Vrag. Forbud mod Ankring.  
2/269 Norge. *Florøy*. Afspæringsbestemmelser.  
2/270 Norge. *Bue (Aspø) Fjord—Stavfjord*. Mineomraade.  
2/271 Norge. *Granesund*. Gennemsejling forbudt.  
2/272 Norge. *Fens- og Sognefjord* Anduvning. Mineomraade.  
2/273 Norge. *Granesund*. Natsspærring.  
2/274 Norge. *Masfjord*. Løb spærret.  
2/275 Norge. *Hjeltefjord og Byfjord*. Forbud mod Ankring.  
2/276 Norge. *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.  
2/277 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W. Solsviksund*. Natsspærring.  
2/278 Norge. *Bergen Omraade*. Fyr upaalidelige.  
2/279 Norge. *Hordaland. Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.  
2/280 Norge. *Bergen* Anduvning. Spærrede Omraader.  
2/281 Norge. *Bergen* Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.

- 1944  
 2/282 Norge. Bergen S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.  
 2/283 Norge. Samnangerfjord. Forbudte Omraader.  
 2/284 Norge. Lerøyosen. Mineomraade.  
 2/285 Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.  
 2/286 Norge. Hjeltefjorden. Mineomraade.  
 2/287 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrøde Omraader. Advarsel.  
 2/288 Norge. Grimstadfjord. Natspærring.  
 2/289 Norge. Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskrift.  
 2/290 Norge. Bjornefjord og Lysefjord. Forbud mod Ankring.  
 2/291 Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.  
 2/292 Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.  
 2/293 Norge. Sirafjord—Sletta. Mineomraade.  
 2/294 Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.  
 2/295 Norge. Rogaland. Haugesund. Spærrødet Omraade.  
 2/296 Norge. Talgjøfjord. Mastrafjord. Mineomraader.  
 2/297 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/298 Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.  
 2/299 Norge. Listerfjord og Hitterøysund. Natspærring.  
 2/300 Norge. Farsund. Gennemsejling forbudt.  
 2/301 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.  
 2/302 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.  
 9/596 Danmark. Nissum Fjord Udløb. Torsminde Slusehavn Indløb. Tilsanding.  
 2/303 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.  
 2/304 Danmark. Graadyb. Sandforakydning. Advarsel.  
 5/481 Danmark. Graadyb. Torre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 2/307 Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.  
 2/308 Danmark. Mønø W. Sømærke midlertidigt udlagt.  
 3/410 Lister Dyb. Rømo—Sild. Forbud mod Ankring.  
 2/310 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.  
 2/311 Holland. Forbudte Omraader.  
 2/312 Holland. Sejladsforskrift.  
 8/568 Holland. W.-Schelde. Hansweerd Red. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/313 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1944  
 2/314 Skagerrak. Nordsoen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.  
 3/411 Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Fiskeri. Advarsel.
- Danmark.  
 2/316 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.  
 2/317 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.  
 2/318 Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
 2/319 Nødmeldinger fra Skibe.  
 2/320 Stednavne rottes i de danske Søkort.  
 2/321 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i  
 2/322 } danske Farvande.  
 2/323 }  
 2/324 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra danske Havne til Sverige.  
 2/325 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.  
 2/326 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlad.
- Norge.  
 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.  
 2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.  
 2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.  
 2/330 Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
- Sverige.  
 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.  
 2/332 Neutralitetslobet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.  
 2/333 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.  
 2/334 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len.  
 2/335 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.  
 2/336 Östra militärområdet. Forbud mod at fotografere m. m.

1944

- 2/337 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
- 2/338 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
- 2/339 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
- 2/340 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
- 2/341 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
- 2/342 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
- 2/343 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
- 2/344 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
- 2/345 Midlertidige Lodsfarvande.
- 3/412 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.
- 8/570 Oplysninger om den *svenske* Statsisbrydningstjeneste.
- Tyskland*.
- 2/346 Spørring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
- 2/347 Signal for Spørring af Havne efter Mineudlægning.
- 2/348 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
- 2/349 Afstandssignal. Advarsel.
- 2/350 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmølse til Krigsskibe.
- 2/351 Tøgesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minofrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
- 2/352 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.
- 2/353 Afmærkning. Advarsel.
- 2/354 Oplysning om Sommertid.
- 2/355 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.
- 2/356 Signal for Afmagnetisering.

593. Norge. Sør-Trøndelag. Trondheimsfjorden. Munkholmskjærene Fyr forandret.  
*Position.* c. 63° 27',2 N. 10° 23',6 E.

*Detaller.* Munkholmskjærene Fyr er forandret fra at vise hvidt Lys med Formærkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 3/228. Oslo 1944.)

594. Norge. Møre og Romsdal. Molde WNW. Julsundet. Kua. Nyt Fyr tændt.  
*Position.* c. 62° 45',9 N. 6° 57' E.

*Detaller.* Paa Varden paa Skæret Kua er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

(E. f. S. Nr. 3/229. Oslo 1944.)

595. Norge. Ulvesund. Vågsø NE. Lystønde udlagt.

*Position.* 61° 56' 11" N. 5° 08' 03" E.

*Detaller.* En grønmalet Spirtønde med Blinklanterne, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, er udlagt paa ovennævnte Plads som Afmærkning for et Vrag.

(N. f. S. Nr. 7/344. Berlin 1944.)

596. (T). Danmark. Nissum Fjord Udlob. Torsminde Slusehavn Indløb. Til-sanding.

*Position.* c. 56° 22',3 N. 8° 07',1 E.

*Detaller.* Indløbet ved Torsminde er helt tilsandet.

## 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.

Sverige:

T	Tillæg	Nr. 4	til	Svensk	Lots, Del A.
T	—	—	3	-	Svensk Lots, Del I.
T	—	—	4	-	Svensk Lots, Del II.
T	—	—	2	-	Svensk Lots, Del III.
T	—	—	1	-	Svensk Lots, Del IV.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

597. Danmark. Stevns Fyr S. t. E. Skibsfartshindring rapporteret.

*Position.* c. 55° 09' N. 12° 31' E., c. 9 Sm S. t. E. for Stevns Fyr.

*Detaller.* Toppen af en Mast, der ragede op over Vandet, er den 27. Februar 1944 observeret paa ovennævnte Plads.

**598. (T). Sverige. Trelleborgs redd Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.***Position.* c. 55° 20' N. 13° 09' E.*Detaller.* Trelleborgs redd Lys- og Fløjtetønde er for Reparation midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 8/415. Stockholm 1944.)

**599. Sverige S.-Kyst. Kivik N. Skydeøvelser.***Tidspunkt.* 25. Februar—4. Marts og 7.—9. Marts 1944, samtlige Dage Kl. 0830—1630.*Position.* Killehus c. 55° 44' N. 14° 12' E.*Detaller.* I ovennævnte Tid foretages Skydeøvelser i E.-lig Retning fra Pladsen 2500 m ENE. for Brösarps Station, c. 3 Sm N. for Åhus.

Fareområdet strækker sig c. 6 Sm ud fra Kysten og begrænses mod Nord af en Linie, der gaar i Retning 66° fra Knäbäck paa c. 55° 45' N. 14° 12' E., og mod Syd af en Linie, der gaar i Retning 111° fra Stenören paa c. 55° 43' N. 14° 12' E.

(U. f. s. Nr. 8/452. Stockholm 1944.)

**600. (S). Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib genudlagt. Midlertidigt udlagt Lystønde inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 4/450 og 7/530 1944 udgaar.*Position.* c. 56° 20',9 N. 16° 14',8 E.*Detaller.* Utgrunden Fyrskib er atter udlagt paa Plads. Den paa Pladsen midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 8/413. Stockholm 1944.)

**601. Sverige. Öland E.-Kyst. Fyr atter tændt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 5/484 1944 udgaar.*Position.* c. 56° 16' N. 16° 24' E.*Detaller.* Grönhögen Fyr er efter endt Reparation atter tændt. Flammens Højde: 6,5 m.

(U. f. s. Nr. 8/414. Stockholm 1944.)

**602. (S). Sverige. Gränsö Sten. Lystøndes Lanterne fjernet paa Grund af Is.***Tidligere E. f. S.* Nr. 8/551 1944.*Position.* c. 58° 31' N. 16° 54' E.*Detaller.* Paa Grund af Isforholdene er Gränsö Sten Lystøndes Lanterne midlertidigt fjernet.

(U. f. s. Nr. 8/459. Stockholm 1944.)

**603. (T). Sverige. Norrköping Indsejling. Oplysning om Fyr. Sømærke midlertidigt udlagt.***Position.* c. 58° 37',95 N. 16° 11',30 E.*Detaller.* Fyrbaaken Loddby nedre, NW. for Indsejlingsrenden til Norrköping, er ødelagt efter Paasejling. Tæt ved Resterne af Fyrbaaken er midlertidigt udlagt en rød Stage med 1 opadvendt Kost. Fyret vil snarest atter blive repareret og tændt.

(U. f. s. Nr. 8/458. Stockholm 1944.)

**604. (S). Sverige. Algersgrund. Lystøndes Lanterne fjernet paa Grund af Is.***Position.* c. 58° 39' N. 16° 28' E.*Detaller.* Paa Grund af Isforholdene er Algersgrund Lystøndes Lanterne midlertidigt fjernet.

(U. f. s. Nr. 8/411. Stockholm 1944.)

**605. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Härnösand. Radiostation midlertidigt lukket.**  
*Position.* c. 61° 44',3 N. 18° 07',8 E.

*Detaller.* Härnösand Radiostation er indtil videre lukket. Stationen vil imidlertid blive aabnet for kortere eller længere Tid, naar det skulde blive ønskeligt og Anmodning herom sendes enten til den svenske Telegrafstyrelse, Chefen for Marinen, Chefen for Norrlandskustens Marindistrikt eller til en af Radiostationerne i Härnösand eller Stavnäs.

(U. f. s. Nr. 8/453. Stockholm 1944.)

**606. Sverige. Bottniske Bugt. Ångermanälven. Kabel og Kabelfyr flyttet.**

*Position.* Forfyret: 62° 53',11 N. 17° 53',05 E.

*Detaller.* Efter Flytning af Stærkstrømskablet over Ångermanälven mellem Lunde og Killingholmen er de paa Killingholmen værende Kabelfyr, der afmærkede Kablets tidligere Leje, ligeledes flyttet N.-over til ovennævnte Plads og afmærker nu Kablets nuværende Leje. Kablet ligger nu c. 40 m N. for og omtrent parallelt med Sandöbroen. Fyrene, der benævnes Sandö kraftkabel övre og nedre Fyr, viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: Bagfyret: 12 m og Forfyret: 6 m. Kabelbaaker. Fyrene, hvis indbyrdes Afstand er c. 30 m, er overet i Pejling 62°.

(U. f. s. Nr. 8/410. Stockholm 1944.)

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

**607. Sverige. Sundet. Falsterbokanalen. Oplysning om Fyr.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 38/1453 1943 udgaar.

*Position.* 55° 26',87 N. 12° 54',31 E.

*Detaller.* 1. Fyret paa ovennævnte Plads, som viste hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, og som, holdt overet med Fyrene Falsterbokanalen Nr. 4 og Nr. 6 i Pejling c. 155°, angiver W.-Kanten af den gravede Rende, er blevet erstattet med et nyt Fyr med samme Fyrkarakter. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: 10 Sm.

2. Det paa 55° 26',89 N. 12° 54',41 E., ved Kanalens E.-Side, projekterede nye Fyr vil ikke blive opført.

*Kort* Nr. 132, 130, 188 og 125.

(U. f. s. Nr. 8/421. Stockholm 1944.)

**608. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Vragafmærkning inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 8/572 1944.

*Position.* c. 55° 42',3 N. 10° 57',3 E., c. 3200 m 189° fra Røsnæs Kirke.

*Detaller.* Vraglystønden og Vragvageren, der var udlagt paa ovennævnte Plads ved det nu fjernede Vrag, er inddraget.

*Kort* Nr. 141, 103, 140 og 100.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**609. Danmark. Kattegat. Raageleje NE. Vrag flyttet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 8/574 1944.

*Position.* c. 56° 07½' N. 12° 11½' E., c. 1½ Sm NE. for Raageleje.

*Detaller.* Det paa 56° 11' (24") N. 12° 09' (36") E., c. 6,4 Sm 305° fra Gilleleje Havn, sunkne Vrag, er under Bjærgning flyttet til ovennævnte Plads. Til Vragets Mastetop, der netop er i Vandoverfladen, er bundet en Stage med 1 klar Lanterne.

**610. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Mejlgrund W. Oplysning om Sømærkes Plads.**

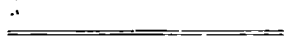
*Tidligere E. f. S. Nr. 4/466 1944.*

*Position. 56° 03' 04" N. 10° 26' 03" E.*

*Detaller. Mejlgrund W. hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste er udlagt i 11,0 m Vand paa ovennævnte Plads.*

*Kort Nr. 112, 103, 125, 100 og 180.*

*Publikationer. Danske Lods II, Side 180. Søm.-Fort. Side 51, Nr. 8 A.*



.

1

f

2 2 2 2

3 3 3 3


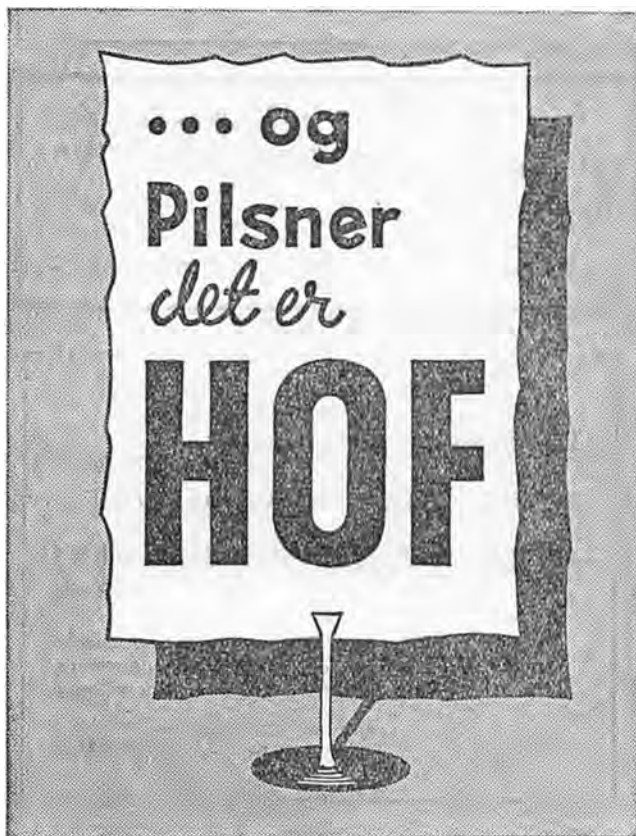
4 4 4 4

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

•  
**5/-, post free**

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13778  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
**Smøreoliepumper**  
**Brændseloliepumper**



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » » » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.

HØVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TELF.: CENTRAL 7809

DAMP-SKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

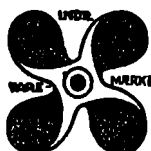
AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

DE  
FORENEDE  
BUGSERSELSKABER  
KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlans III. Katalog

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 11

FREDAG 10. MARTS 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING.

Til Trods for at Sænkningerne af allieret Handeltonnage i de to første Maaneder af indeværende Aar har ligget paa et relativt lavt Niveau, er Respekten for de tyske Ubaade dog saa indgroet i de Allieredes Bevidsthed, at det i enhver Tale, der holdes om Søkrigen, fremhæves Gang paa Gang, at man ikke maa lade sig forlede af den øjeblikkelige Tingenes Tilstand til at tro, at Ubaadsfaren er endeligt overvunden, men at de Allierede tværtimod maa indstille sig paa, at Ubaadskrigen kan blusse op med fornyet Kraft, hvad Dag det skal være. Denne latente Trusel benyttes da ogsaa i U. S. A. til at forlange en yderligere Intensivering af Nybygningsprogrammet, og efter de sidste foreliggende Oplysninger synes man i Staterne alene at stille efter en Produktion paa 22 Mill. Tons d. v. i indeværende Aar.

Fra de oversøiske Markeder foreligger der heller ikke i denne Uge mange Nyheder. Paa de amerikanske Markeder har der været jævnt gode Tildelinger af Tonnage til Kulekporten fra Hampton Roads. Det er hovedsagelig de vestindiske Bunkerpladser, der har nydt godt heraf, men der er dog ogsaa frigivet nogle Skibe for Kul til Rio og Santos, ligesom der ogsaa er sluttet amerikanske Skibe for Kul fra Hampton Roads til Middelhavet. Sukkermarkedet fra Vestindien til Northern Range og Golfen har faaet ringere Tildeling, men til Gengæld har Malmfarten fra Brasilien til Northern Range faaet en større Kvota. Endvidere er der sluttet forskellige Baade for Salpeter fra Chile og for blandede Malmlaster fra Chile/Peru til Golfen og Northern Range. Rateniveauet i alle disse Trades har været uforandret.

For engelsk Regning noteres stadig Kul fra Wales til Azorerne til 70/- og til Port Said/Alexandria til 90/-. Der søges endvidere Tonnage for Kul fra Østkysten eller Wales til syditalienske Havne til Rater mellem 64/- og 68/-. Salt fra Port Said til Calcutta og fra Aden til Calcutta er sluttet til uforandrede Rater, og det samme gælder Kul Calcutta/Colombo.

Fra River Plate er Ladningsudbuddet stadig meget stort. Hvede Buenos Aires/Lissabon er igen sluttet til \$60, og til Eire noteres den uforandrede Rate af \$90. Hvede i Sække fra Bahia Blanca til Callao er sluttet til \$37.50, Option Mollendo til \$40. Buenos Aires/Pernambuco indikerer 30 Guldpesos for Hvede i Sække, og endelig er der stadig en meget stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Stykgods fra Buenos Aires eller Montevideo til Sydafrika til \$100.

I vore hjemlige Farvande er Situationen stadig uden større Udsving. Der har været lidt mere Interesse for Tonnage til Transport af Kul, Koks og Briketter fra tyske Østersøhavne til Danmark paa de sædvanlige Betingelser. Trælastmarkederne er uden større Interesse, og til Trods for den milde Vinter og deraf følgende tidlige Aabning af Sejlsadsen synes det, som om der endnu vil gaa nogen Tid, førend der kommer Gang i disse Forretninger. Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark er nu i Markedet for flere Skibe paa indtil 1200 Ts. til Rater omkring 17/18 pr. Ton.

### D. F. D. S. DEKLARERER 4 pCt. I UDBYTTE

Det Forenede Dampskibs-Selskab har udsendt følgende Meddelelse:

Paa et Tirsdag afholdt Møde vedtog Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab Regnskabsafslutningen for 1943, som, efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftsoverskud af 9.801.621 Kr. 46 Øre. Efter Fradrag af Udgifterne til Administration 3.274.833 Kr. 36 Øre, Renter af 6 pCt. Reservefondsbeviser 1.020.000 Kr. og Personalets Pensionering 369.867 Kr. 54 Øre, ialt 4.664.700 Kr. 90 Øre, udgør Netto-Overskudet 5.136.920 Kr. 56 Øre, som tillagt Overførslen fra 1942, 1.048.892 Kr. 02 Øre, giver til Disposition 6.185.812 Kr. 58 Øre.

Af dette Beløb foreslaas det at anvende til Afskrivning paa Skibe 2.607.300 Kr., paa Lægtene og Pramme 25.000 Kr. og paa Pakhuse og Inventar 50.842 Kr. 84 Øre samt at henlægge til Konto for Skatter 600.000 Kr., ialt 3.283.142 Kr. 84 Øre. Af det derefter fremkommende Beløb, 2.902.669 Kr. 74 Øre, foreslaas det at udbetale 4 pCt. Dividende med 1.800.000 Kr. og at overføre Restbeløbet, 1.102.669 Kr. 74 Øre, til næste Aar.

Medens der i Fjor og i Forfjor ikke udbetaltes noget Udbytte til Aktionærene, foreslaas det i Aar at give en Dividende paa 4 pCt. Umiddelbart efter Generalforsamlingen i Fjor udvidedes Selskabets Aktiekapital til 45 Mill. Kr. ved Udbydelse af 15 Mill. Kr. til Selskabets Aktionærer. Disse nye Aktier deltager i fuld Udbyttefordeling for Regnskabsaaret 1943.

### TORM UDBETALER 12 PCT.

Dampskibsselskabet Torm har udsendt følgende Meddelelse om Regnskabet for 1943.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Torm« meddeler, at Selskabets Nettooverskud uden Afskrivninger for Aaret 1943 andrager 1,299,504 Kr., hvortil kommer indvundne Renter 228,205 Kr. Efter Tillæg af Overførsel fra forrige Aar, 532,989 Kr., er til Disposition 2,060,698 Kr.

Paa et Onsdag afholdt Bestyrelsesmøde har Bestyrelsen vedtaget at foreslaa at betale 12 pCt. i Udbytte med 720,000 Kr., og henlægge til Afskrivnings- og Nybygningsfond 785,000 Kr. og — efter at have afholdt Bestyrelsens vedtægtsmæssige Tantième 26,000 Kr. — at overføre til næste Aar 529,698 Kr.

Nettooverskudet fremkommer efter Fradrag af Administrationsudgifter, Henlæggelse til Skatter, Kaplak, Tantième, Dyrtilstillæg til pensionerede Søfarende og Bestyrelsens faste Vederlag, ialt 500,218 Kr.

Af denne Regnskabsmeddelelse fremgaar, at Driftsoverskudet for 1943 har været 1,799,722 Kr., hvilket er godt 100,000 Kr. mere end Aaret forud, da dette Overskud androg 1,690,925 Kr.

Udbyttet er ligesom de tre foregaaende Aar 12 pCt., men medens der for 1941 og 1942 udbetaltes henholdsvis 4 og 2 pCt. af Dispositionsfondens, kan man for 1943 udbetale hele Dividenden af Driftsoverskudet.

**DANSK-FRANSK: 5 pCt.**

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har udsendt følgende Meddelelse om Regnskabet for 1943:

Bestyrelsen for Aktieselskabet Det Dansk-Franske Dampskibsselskab meddeler, at efter at der i Regnskabet for 1943 er godskrevet Renter af i Udlandet deponerede Værdipapirer og Tilgodehavender med 409.245 Kr., Renter af Tilgodehavender i Krigsforsikringen for danske Skibe 102.016 Kr. og andre Renter samt diverse Indtægter med 9732 Kr., fremkommer en Indtægt paa 520.994 Kr.

Efter Fradrag af Administration og Oplægningsudgifter fremkommer der et Overskud paa 239.791 Kr., der foreslaas fordelt med 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne 150.000 Kr., vedtægtsmæssig Tantième til Bestyrelsen 985 Kr., medens Restbeløbet, 88.806 Kr., overføres i ny Regning.

Selskabet har, som det fremgik af Beretningen sidste Aar, ikke haft Skibe i Fart for egen Regning, og af den ovenfor gengivne Regnskabsmeddelelse for 1943 ses, at der heller ikke i det forløbne Aar har været nogen egentlig Driftsindtægt; men godskrevne Renter og forskellige Tilgodehavender giver, efter Fradrag af Aarets Udgifter, et Overskud paa 239.791 Kr. For 1942 var Indtægterne 350.170 Kr. og Udgifterne 307.385 Kr., hvorved fremkom et Overskud paa 42.785 Kr., der blev overført til Reserve- og Amortisationsfond.

For det forløbne Regnskabsaar foreslaas Udbetaling af 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 150.000 Kr., hvilket er samme Udbytte som for 1940, medens der for de to mellemliggende Aar ikke er udbetalt Dividende.

Foranlediget af en Dagblads-Meddelelse oplyser Bestyrelsen, at der ikke foreligger nogen Bestyrelsesbeslutning om en Udvidelse af Aktiekapitalen.

**1866-SELSKABETS REGNSKAB**

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har udsendt Regnskabet for 1943. Som tidligere nævnt giver Selskabet 5 pCt. Udbytte, og af Regnskabet ses, at Beløbet til denne Dividende overføres fra Dispositionsfondens med 62.500 Kr. Driftsunderskudet har udgjort 2050 Kr., heri dog indbefattet 251.778 Kr. Afskrivninger paa Skibe og Bygninger samt 20.000 Kr. Afskrivning paa Garantandelen i Krigsforsikringen for danske Skibe. Da der fra forrige Regnskab var en Overførsel paa 4186 Kr., bliver der et Restbeløb paa 2136 Kr., at overføre til næste Aar.

Selskabets Indtægter har for 1943 været næsten 400.000 Kr. større end Aaret forud. Passagerfarten har i det forløbne Aar givet en Indtægt paa 702.360 Kr. mod 533.781 Kr. foregaaende Aar, og Gods- og Postbefordringen andrager 928.684 Kr. De større Udgiftsposter viser ligeledes Stigning. Kulforbruget fra 211.419 Kr. til 258.052 Kr., Gage og Kost til Skibenes Mandskab fra 218.615 til 265.433 Kr., Forsikringsudgifter fra 109.210 Kr. til 131.744 Kr. og Arbejdspenge fra 163.094 Kr. til 200.460 Kr., medens der er mindre Udgift til Leje af fremmede Skibe, der beløber sig til 106.166 Kr. mod 176.216 Kr. Aaret forud.

**CHRISTIANSOLMS FABRIKER: 7 pCt.**

Paa en Generalforsamling i Aktieselskabet *Christiansholms Fabriker* oplystes det, at Driftsregnskabet viser et Bruttooverskud paa 864.289 Kr., hvoraf 155.295 Kr. er overført fra 1942. Handelsomkostningerne har udgjort 263.524 Kr. og Pensions- og Ulykkesforsikringer 33.452 Kr. Til Understøttelsesfondet er indbetalt 10.000 Kr., og i Skatter er betalt 69.586 Kr. samt til à conto paa Krigsforsikringsbidrag 10.896 Kr. Der fremkommer saaledes et Nettooverskud paa 476.829 Kr., der fordeles saaledes: 10.000 Kr. til Af-

skrivning paa Biler, Heste og Vogne, 55.000 Kr. til Afskrivningsfondet, 140.000 Kr. til Aktionærerne med 7 pCt., 10.653 Kr. i Tantième til Bestyrelsen, 50.000 Kr. til et Sikringsfond, 75.000 Kr. til Imødegaaelse af Tab paa indgaaede Kontrakter og 136.176 Kr. til Overførsel i ny Regning.

Paa Generalforsamlingen fremsattes iøvrigt visse interessante Oplysninger om Brændselsimporten i 1943. Importen af Kul, Koks og Briketter for hele Landet androg ca. 3.150.000 Tons eller ca. 450.000 Tons mindre end i 1942.

Der produceredes i Fjor ca. 6½ Million Tons Tørv eller ca. 2 Mill. Tons mere end i 1942.

Produktionen af Brunkul var den største i Krigsaarene og beløb sig til ca. 2,4 Millioner Tons mod 2 Mill. Tons Aaret forud.

**SØFARTENS OVERENSKOMSTFORHOLD**

Fællesudvalget har afsagt en Kendelse, hvorefter Overenskomstforholdene mellem Dansk Dampskibsrederiforening paa den ene Side og henholdsvis Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund er bragt endelig i Orden.

**DØDSBUDSKABER FRA UDLANDET**

Til Familien i København er der gennem Udenrigsministeriet kommet Meddelelse om, at Maskinmester *Louis Nielsen* er død i Amerika 59 Aar gammel. Efter at have taget sine Eksaminer kom Maskinmester Nielsen ud at sejle med nogle mindre Baade for saa at træde ind i Ø. K. i 1909. Syv Aar senere blev han overflyttet til Dampskibsselskabet *Oriente*. I 1919 blev han Maskinchef og sejlede i de sidste ti Aar med Motorskibet *Olympia*. Ved Krigens Udbrud laa dette Skib i New York, hvor det senere blev overtaget og kom til at sejle under Panama-Flag. Ved Overtagelsen gik Maskinchefen i Land, hvor han fik Stilling som Maskininspektør ved et Værft i New York.

Slagtermester H. C. Nielsen i Kalundborg har faaet Meddelelse om, at hans nogle og tyveaarige Søn, *Knud Nielsen*, er omkommet under Sejlads i udenrigs Fart. For et Aars Tid siden mistede Slagtermesteren en Søn under lignende Omstændigheder.

Sømændenes Forbunds Blad *Ny Tid* oplyser i sit sidst udkomne Nummer, at Matros *V. E. G. Jacobsen*, der i 1936 udmønstrede med Dampskibsselskabet Nordens Motorskib *Nordhval* og ikke siden har været hjemme, er omkommet ved Krigsforlis.

Samme Blad meddeler, at Sømand *Erik August Emil Wulff* er omkommet i Port Said ved Krigsforlis, og at *Aage Petersen* er død paa Marinehospitalet i Stapleton i Amerika. Det har ikke været muligt at faa nærmere Oplysninger om Dødsarsagen.

**MOTORSKIB FORLIST I ØSTERSØEN**

Fra Malmö meddeles, at det danske Motorskib »Mary Lass« Natten til Fredag er forlist i den sydlige Del af Østersøen, hvorved tre Mand af Besætningen efter alt at dømme er omkommet. Rex-Bolagets Damper »Nämndö« har indbragt to overlevende, den 27-aarige Letmatros *Ejvind Rasmussen* og den 24-aarige Jungmand *Erling Otto Hansen*, begge fra Slagelse, til Malmö.

De havde da ligget længe i Vandet og paadraget sig alvorlige Forfrysninger. De blev straks ført til Sygehuset og har det nu atter godt.

Besætningen paa »Mary Lass« bestod foruden af de to reddede af Føreren, Kaptajn *Egil Qvist*, Sct. Kjeldsgade 4, Styrmand *Erik Sevig*, Frimestervej 65, og Maskinmester *Holm Petersen*, Bobakken 17, alle København. Alle de tre Savnede er gift, og Kaptajn Qvist har en voksen Datter, medens Maskinmester Holm Petersen har et Barn paa 1 Aar.

Skibet var paa Rejse fra Tyskland med en Ladning Briketter.

## ISLANDSKE SKIBSKATASTROFER

Motorbaaden »Hilmir« fra Thingeyri forliste sidst i November paa Rejse fra Reykjavik til Snæfellsnes. Besætningen, 7 Mand, og 4 Passagerer, deraf to Kvinder og et Barn, omkom. Den fjerde Passager var *Anton Björnsson*, en kendt Idrætsmand og Gymnastiklærer. »Hilmir« var et ganske nyt Skib paa 87 Tons, bygget i Akureyri sidste Sommer og udstyret med Sejl og Radiostation.

Om Trawleren »Max Pemberton«s Forlis, hvorved ialt 29 Fiskere satte Livet til, er der tidligere fremkommet Meddelelse i *Dansk Søfarts Tidende*. »Max Pemberton« var landskendt, den havde ved mere end een Lejlighed bragt Hjælp til nødstedte Skibe. Kaptajnen, *Pétur Maack*, var en af de dygtigste islandske Sømænd, og hans Søn, der ligeledes omkom, var Skibets Førstestyrmand. De ved dette Forlis omkomne Sømænd efterlader sig ialt ca. 40 Børn. De omkomne blev mindet i det forenede Alting ved et Møde i Midten af Januar, da Altingets Præsident, *Gisli Sveinsson*, oplæste de 29 Navne for den staaende Forsamling.

Passagermotorskipet »Laxfoss«, der opretholder Sejladsen mellem Reykjavik og Borgarfjorden, strandede den 10. Januar om Aftenen paa et Skær udenfor Reykjavik. Skibet lagde sig i den svære Sø om paa Siden, og det tog ca. 4 Timer at bjærge de ca. 100 Passagerer i Land. Som ved et Mirakel lykkedes det at redde alle til Trods for den høje Sø. Skibet, der er et moderne Passagerskib, bygget i Danmark, er stærkt beskadiget, og det er mere end tvivlsomt, om det lykkes at bjærge det.

## ISLANDS HANDELS- OG FISKEFLAADE

Efter hvad Dansk-Islandsk Samfunds Pressetjeneste oplyser bestod Islands Handels- og Fiskeflaade pr. 31. December 1942 af følgende Enheder: Af Dampskibe 31 Trawlere paa 10.435 Brutto-Registertons, 18 andre Fiskeskibe paa 3073 Tons, 5 Passagerskibe paa 6707 Tons, 4 Lastdampere paa 3996 Tons og en Bugserbaad paa 111 Tons, ialt 59 Dampskibe paa 24.322 Brutto-Registertons. Af Motorskibe 558 Fiskeskibe paa 13.119 Brutto-Registertons, 3 Passagerskibe paa 1697 Tons, 4 Lastmotorskibe paa 804 Tons, 2 Inspektionsskibe paa 569 Tons og en Bjergningsbaad paa 64 Tons, ialt 568 Motorskibe og Baade paa 16.253 Brutto-Registertons. Den samlede Flaade omfattede saaledes 627 Damp- og Motorskibe paa tilsammen 40.575 Brutto-Registertons.

Imidlertid er denne Tonnage yderligere reduceret gennem de Tab, der er lidt i 1943 og de første Maa-

neder af indeværende Aar. De islandske Træskibsværfter har under Krigen øget deres Kapacitet betydeligt, og det er derved lykkedes at erstatte en Del af de mindre Skibe, der er gaaet tabt, hvorimod der ikke har kunnet findes Veje til Erstatning og Fornyelse af de større Skibe. Finansudvalget har indstillet, at Statskassen skal stille 5 Mill. Kr. til Raadighed for Bygning af Fiskeskibe. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at der i Fjor blev landet Sild til en samlet Værdi af 37 Mill. Kr.

## FRA SVENSKE VÆRFTER

Fra Kockums mek. værkstad har der været Søsætning paa et 9.200 Tons Lastmotorskib, som bygges til Rederiaktiebolaget Transatlantic i Göteborg. Skibet, der døbt *Boolongena*, er bygget til Lloyds højeste Klasse og er helsevejslet. Det har aabent Shelterdæk med to gennemgaaende Dæk og har følgende Hoveddimensioner: Længde 395 Fod, Brede 55 Fod 6 Tommer, Dybde til Hoveddæk 29 Fod 6 Tommer, Dybde til Shelterdæk 37 Fod 9 Tommer og en Dybgang paa 26 Fod 4 Tommer.

Maskineriet bestaar af en seks-cylindret, dobbeltvirkende to-Takts Kockum-Man Dieselmotor paa 4.200 Hestkræfter. Farten er beregnet til 14 Knob paa fuld Last.

\*

Den svenske Regering har nu meddelt Eriksberg mekaniske værkstad Byggetilladelse til de nye Beddinger, der indgaar som et Led i de betydelige Udvidelser ved Værftet.

\*

Sverige har i disse Dage faaet et nyt Værft, idet det for ti Aar siden nedlagte Værft *Västervik Nya Varus A.B.* nu er taget i Brug. Værftsvirksomheden i Västervik gaar saa langt tilbage som til Gustav Vasas Dage. Værftet er allerede nu i Gang.

## DEN FINSKE HANDELSFLAADES KRIGSTAB

Den finske Handelsflaades Krigstab fra Krigens Begyndelse til og med 1943 beløber sig til ialt 47 Skibe paa 170.220 Tons og 217 omkomne Søfolk.

## YDERLIGERE EN SVENSK ISBRYDER TIL ØRESUND

Den svenske Handelsminister har stillet Forslag om yderligere en Isbryder til Øresund. Omkostningerne ved dens Bygning er anslaaet til 5.650.000 Kroner.

Endvidere foreslaar Handelsministeren, at Byerne Malmö og Gävle skal have et Statstilskud paa 33 Procent af Omkostningerne ved Anskaffelsen af to Lokalisbrydere.

## Efterkrigstidens Lufttrafik.

Den udenlandske Fagpresse er stadig levende interesseret i det Konkurrence-Problem, som i Efterkrigstiden vil opstaa mellem Transporterne ad Søvejen og ad Luftvejen. Det betones, at Skibsfart og Luftfart i Særdeleshed kommer til at konkurrere paa den mest lukrative og klassiske af alle Ruter: Ruten mellem Nordamerika og Europa.

Chefen for United Air Lines, *W. A. Patterson* gaar ud fra Passagertallet over Nordatlanten i et typisk Mellemkrigsjaar, nemlig 1930, hvor der transporteredes 214.685 Passagerer fra Europa til Amerika og 183.547 den modsatte Vej. Trafiken er som bekendt meget sæsonbetonet, hvilket har stor Betydning for Rederiernes Økonomi og var den direkte Aarsag til, at for Eksempel Svenska Amerika Linien slog ind paa de mange Krydstogter.

Han beregner, at 80 Procent af de transatlantiske Passagerer i 1948 vil blive befordret ad Luftvejen, hvilket efter de tidligere nævnte Tal betyder, at 171.748 Passagerer skulde flyve fra Europa og 146.838 fra Amerika. Under Forudsætning af, at de Aero-

planer, der bliver sat ind paa Ruten har en Flyvekapacitet paa 5.500 Kilometer og kan medtage 100 Passagerer plus 2½ Tons Fragt, beregner Patterson, at 43 Flyvemaskiner vil være tilstrækkelige. Hvis Trafiken bliver opdelt mellem f. Eks. syv Lande, behøver hvert Land kun seks Maskiner. Han anser det for rimeligt og formaalstjænligt, at man slaar ind paa Pool-Trafik, og at Rederier og Luftfartsselskaber kommer til at arbejde Haand i Haand.

Ogsaa fra Amerika foreligger der forskellige Undersøgelser af Fragt-Trafiken efter Krigen. Blandt andet har *Lewis Sorrel*, der er Professor ved Chicagos Universitet studeret Fragtproblemet i Detailler. Han kommer til det Resultat, at Flyvetrafikken til og fra Amerika — ikke alene over Atlanterhavet — vil kunne befordre 100.000 til 150.000 Tons aarligt. Denne Transport skulde kunne varetages af 500 Flyvemaskiner af Clipper-Typen. I Amerika skal Kaiser iøvrigt være ved at bygge Maskiner med en Lastekapacitet paa omkring 60 Tons.

Flerc engelske Rederier har jo allerede for nogen

Tid siden søgt Regeringens Tilladelse til at deltage i den transoceanic Luftrafik efter Krigen. Disse Rederier er: *Cunard, Peninsular & Oriental Line (P & O), Orient Line, Royal Mail Line, Clan Line, Silver Line, Anchor Line, S. Instone & Co., Elders & Fyffes, Donaldson Line, Federal Steam Navigation Co., Isle of Man Steam Packet Co.* samt *Stanhope Steam Ship Co.*

Det allersidste Nye fra England er Dannelsen af B. L. A. A. — British Latin American Airlines, der skal etablere Luftruter mellem Sydamerika og England. Der har aldrig tidligere eksisteret saadanne Luftruter, og det er af Interesse at erfare, at Aktiekapitalen ejes af følgende fem Rederier: *Royal Mail Line, Blue Star Line, Pacific Steam Navigation Co., Booth Steamship Co.* og *Lamport & Holt.* Der ligger store Beløb bag disse Rederiers Indskud, idet Selskabernes samlede Aktiekapital overstiger 12 Millioner Pund Sterling. Samtlige Rederier driver Fart paa Sydamerika.

I De Forenede Stater har der derimod været en Tendens til at holde Skibsfart og Luftfart adskille, men der findes dog to Undtagelser, nemlig Pan American-Grace Airways, der for 50 Procents Vedkommende

ejes af Grace-Rederiet, medens Pan American Airways ejer Resten. Den anden Undtagelse er American Export Lines, hvis hele Aktiekapital ejes af det kendte Rederi American Export Lines.

Den amerikanske Luftfartsmyndighed, *Civil Aeronautics Board,* har for nylig besluttet, at Moderforetagendet, *American Export Lines,* nu maa sælge sine Aktier i Flyveselskabet, som driver regelmæssig Trafik paa England og Spanien og iøvrigt er vokset op med typisk amerikansk Stormskridt. I 1942 var der 42 Funktionærer, og i 1943 var der 1.400.

Ogsaa portugisiske Rederier har vist Interesse for Trafikflyvningen, og fire af dem, deriblandt *Companhia Colonial de Navegacao* og *Companhia Nacional de Navegacao,* har fuldt færdige Planer om en Luftrafik mellem Portugal og dets Kolonier, først og fremmest til Angola i Vestafrika og Mozambique i Østafrika. Endvidere er der Planer fremme om en Rute mellem Portugal og Rio de Janeiro via de capverdiske Øer, ligesom det ogsaa er et portugisisk Ønske at faa en Rute paa Nordamerika via Azorerne.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Forenede Jernstøberier: 6 pCt.

Paa et Bestyrelsesmøde i Akts. De forenede Jernstøberier, hvor Aarsregnskabet for 1943 blev gennemgaaet, vedtog Bestyrelsen at foreslaa Generalforsamlingen, at Netto-Overskudet 416.994 Kr., der i Forbindelse med Overførsel fra forrige Aar 143.916 Kr. ialt andrager 560.910 Kr., fordeles saaledes:

Ordinær Afskrivning paa Ejendomme 19.697 Kr., ordinær Afskrivning paa Maskiner, Inventar og Automobiler 154.712 Kr., Udbytte til Aktionærer: 6 pCt. af 2.500.000 Kr. 150.000 Kr., Tantième til Bestyrelsens Medlemmer 21.216 Kr., Henlæggelse til ekstra Reservefond 75.000 Kr., til Skatter og Overførsel i ny Regning 140.285 Kr.

### Nyt Skib til A. E. Sørensens Rederier

Paa Ring Andersens Træskihsværft i Svendborg har der været Søsætning af et nyt Skib til A. E. Sørensens Rederier.

Skibet fik Navnet »Nette S«, opkaldt efter Rederens yngste Datter.

»Nette S« rigges som 3mst. Skonnert og er iøvrigt Søsterskib til Rederiets sidste Nybygning »Lehnskov«. »Nette S« maaler 100 Brutto-Registertons og kommer til at laste 180 Tons d. w.

Maskineriet bliver en 135 HK. B. & W. Alpha Dieselmotor fra A/S Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik i Frederikshavn. Den vil formentlig give Skibet en Fart af ca. 8 Mil. Nybygningen er moderne udstyret med to store Luger, to kraftige Snil og gode Kahvt- og Lukafhold.

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og vil fuldt færdig koste ca. 250.000 Kr.

### 13 pCt. fra Thomas Ths. Sabroe og Co.

Ved et i Akts. Thomas Ths. Sabroe og Co., Aarhus, afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen at fordele Overskudet for Driftsaaret 1943, der udgør 695.184 Kr. plus Saldo fra forrige Aar. 123.809 Kr., ialt 818.994 Kr., paa følgende Maade: 13 pCt. i Udbytte til Aktionærerne 130.000 Kr., Henlæggelse til Konjunkturfond 46.800 Kr., Henlæggelse til Garanti for udførte Arbejder 42.000 Kr., Henlæggelse til ekstraordinær Afskrivning paa Ejendomme 150.000 Kr., Henlæggelse til ekstraordinær Afskrivning paa Maskiner 100.000 Kr., Henlæggelse til Udbyttereguleringsfond 100.000 Kr., Henlæggelse til Byggefond 40.000 Kr. Restbeløbet efter Fradrag af Tantième til Bestyrelsesraadet overføres til næste Aar med 145.676 Kr. Generalforsamlingen afholdes den 13. Marts.

### Havneunderskud

I Aalborg Byraad er forelagt Overslag over Indtægter og Udgifter ved Aalborg og Hals Havne i 1944—45.

Budgettet balancerer med 1.079.739 Kr., og der regnes med et Driftsunderskud paa 79.902 Kr.

Korsør Byraad har ved 2. Behandling godkendt Havnes Budget med et Driftsunderskud paa 38.762 Kr. Byraadet tiltraadte i denne Forbindelse en ny Bevilling paa 5000 Kr. til Istandsættelse af Søbatteriet.

### Dødsfald

Føreren af Morsø-Rederiets Motorskib »Frem«, Skipper Chr. Brusgaard, er død ombord i sit Skib i Grenaa Havn, 41 Aar gammel.

### Havneprojekt i Aarhus

Industriforeningen i Aarhus har holdt Generalforsamling. Formanden, Direktør Gruhn, oplyste i sin Beretning, at Foreningen havde henvendt sig til Borgmester Stecher Christensen for at udvirke Byens Tilladelse til, at Aarhus Industriforening lod afholde en Projektkonkurrence angaaende et Havneprojekt for Aarhus. Borgmesteren oplyste, at Tanken vilde blive realiseret af Aarhus By, saafremt man kunde opnaa Handelsministeriets Tilladelse dertil.

### Prøvetur i Isefjord

Holbæk Skibs- og Baadebyggeri har haft en vellykket Prøvetur i Isefjord med en nybygget 3-mst. Motorskonnert »Hans Albert«, bygget til Rederiet *Albert Jensen A/S.* Skibet laster 185 Tons d. w. og er forsynet med en 120 HK. Bukh Dieselmotor samt moderne Hjælpe maskineri og Lossegrejer. Prøveturen overværedes af Kaptajn Zimsen fra Rederiet, Direktør Fr. Riis og Prokuristerne I. G. Jensen og Harry Andersen fra K.K.K.K. og Ingeniørerne Sørensen og Saabye fra Bureau Veritas.

### Paa Verdensjagt efter sin Bror

I Lemvig Hjemstavnsforenings Blad »Lemvigeren« har Driftsleder Chr. Elmgren fortalt om det Besvær, det voldte ham at komme til at træffe sin Bror. Da Krigen udbrød, var de begge ude at sejle.

— Det begyndte med, at jeg laa i Hamborg, og der kom William et Par Dage efter. Saa gik jeg til Saigon i fransk Indokina, og der fik jeg Telegram fra ham. at han vilde komme Onsdag Morgen; samme Morgen sejlede jeg og fik ham ikke at se. Vi naaede Singapore, og der skulde han komme et Par Dage senere, men Planen ændredes, vi gik til Cochín i Forindien, og William sejlede hjem over Marseille. Vi gik derefter til Philadelphia, og samme Dag, som vi sejlede derfra, kom han til New York; der er jo kun et Par Timers Jernbanekørsel mellem de to Byer. Saa udbrød Krigen; vi sejlede til Japan.

Jeg havde haabet, det skulde lykkes at træffe ham, medens jeg laa i Osaka, for det var Mening, at William skulde komme til Kobe, og der er kun 20 Minutters Kørsel mellem de to Byer, men det gik ikke; vi passerede hinanden. Saa fik jeg sendt et Brev til ham, at han skulde tage en Band til Moji, hvor vi laa. Det gjorde han, og endelig lykkedes det; vi var sammen i 6 Timer og blev fotograferet og sendte et Billede hjem til Far til Julen.

### Savnet Fiskekutter i god Behold

Den 1. Marts gik Fiskekutteren »Avance« af København ud paa Fiskeri fra Nexø og ventedes tilbage næste Aften. Der hengik imidlertid flere Dage, hvor man intet hørte til Kutteren, der havde tre Mands Besætning, og en større Eftersøgning blev iværksat, dog uden Resultat. Nu er der imidlertid indløbet Telegram om, at »Avance« er ankommet i god Behold til tysk Havn, hvorfra den vil vende tilbage med det første.

**Statens Skibstilsyn**

I Opslag fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart søges der til Statens Skibstilsyn 3 Skibsinpektører til Tiltrædelse 1. April.

Det drejer sig om en søkyndig Skibsinpektør og to skibsbygningskyndige Inspektører til Afløsning af de hidtil eksisterende Synsmænd.

Efterhaanden vil Synsmandsstillingerne under Statens Skibstilsyn helt blive afløst af Skibsinpektører, idet der ikke mere antages Synsmænd.

**Hälsingborg Sjöfartsförening**

Hälsingborg Sjöfartsförening har afholdt sit Aarsmøde under Konsul Otto Hillerströms Ledelse. Det oplystes, at Foreningen nu tæller 275 Medlemmer, Rederne repræsenterer i Foreningen en sammenlagt Tonnage paa 67.000 Tons.

Til Bestyrelsen genvalgte Konsul Otto Hillerström og Havnekapitajn E. Winck. Konsul Carl W. Winck, der ikke ønskede Genvalg, blev erstattet af Skibsreder Carl H. Witt, der hidtil har været Suppleant.

**Nyt Rederi i Göteborg**

I Göteborg er der blevet indregistreret et nyt Rederi, hvis Navn er Rederiaktiebolaget Navigator, og det oplyses, at det skal drive Rederivirksomhed og anden dermed beslægtet Virksomhed. Aktiekapitalen udgøres af 500.000 Kroner, fordelt paa Aktier af 1.000 Kr. Stykket.

I Bestyrelsen for dette nye Rederiforetagende sidder Skibsrederne Harry Trapp, Rudolf Hellberg og Gösta Dalman. Suppleant er Skibsmægler Otto Kihlström.

**Stor Gave fra Götaverken til Norge-Indsamlingen**

Som et Bidrag til Hjælpen til Norge har Repræsentanter for Götaverkens Værkstedsforening overrakt Norge-Hjælpen 30.000 Kroner. Dette Beløb udgør ligesom det i April Maaened i Fjor overrakte Beløb 1 Procent af Arbejdernes Indtægt i ti Uger.

Samtidig har Aktiebolaget Götaverken skænket et Beløb paa 50.000 Kroner til Indsamlingen.

**Gripsholm**

Svenska Amerika Liniens Motorskib *Gripsholm* er nu ankommet til Lissabon med 1.300 Tyskere om Bord. Skibet kom fra New York, og de tyske Statsborgere skal nu udveksles med Nord- og Sydamerikanere.

**Sverige køber finsk Motorskib**

Finska Ångfartygs Aktiebolag har til Sveabolaget solgt Passager- og Lastmotorskibet »Astrea« (3269 Brutto-Registertons). Skibet er bygget 1940 paa Chrichton-Vulcan Værftet i Åbo og er udrustet med en 7-cyl. 2-Takts enkeltvirkende Krupp Dieselmotor paa 3000 HK.

**Sveabolagets udenlandske Afdeling**

Med Udgangen af Februar er Direktør *Arvid Haglund* fra Raadt Posten som Chef for Sveabolagets Udenlandsafdeling og efterfulgt af sin hidtidige nærmeste Medarbejder *Gerard Lundeberg*, der samtidig er udnævnt til Direktør. I Forbindelse hermed er Udenrigsafdelingen omlagt, saaledes at der er oprettet en særlig Afdeling for Selskabets Trafik paa fjernere Farvande. Som Chef for denne Afdeling indtræder Direktør *Charles Fletcher*. Direktør Lundeberg er født 1902 og har været ansat i Sveabolaget siden 1926. Direktør Fletcher er født 1906 og har hidtil været Chef for Transatlantics Kontor i Stockholm.

**Helbredt pr. Radio**

Fra Stockholm meddeles:

En syg Radiotelegrafist om Bord paa m.s. »Nordstjernen«, som befinder sig paa Sydatlanten, er ifølge et Telegram til »Svenska Dagbladet« fra Rio de Janeiro blevet »helbredt pr. Radio« fra Rio. Gennem tre Dage gav Havnælgerne i Rio telegrafiske Anvisninger om hans Behandling, hvilket førte til, at Patienten, hvis Tilstand paa et vist Tidspunkt var kritisk, nu er rask.

**Svensk 50 Aars Fødselsdag**

Chefen for Ara-Koncernen i Stockholm, Direktør *Ragnar Appelqvist*, fyldte 50 Aar i Tirsdags.

**Frederiksstads mek. Verksted**

Frederiksstads mekaniske Verksted har forøget sin Aktiekapital fra 1 til 5 Mill. Kr.

**Afmagnetiseringsanstalt i Karlshamn**

Efter at Repræsentanter for den svenske Marineforvaltning, Kommercekollegiet og Vej- og Vandbygningsstyrelsen har besøgt Landskrona, Malmö, Klagshamn, Falsterbo-kanalen og Karlshamn, er det besluttet, at den nye, sydsvenske Afmagnetiseringsanstalt skal anlægges i Karlshamn. Udgiften anslaaes til 1,2 Mill. Kr.

**Det bergenske Dampskibsselskab**

Det bergenske Dampskibsselskab giver 5 pCt. Udbytte for 1943. Indtægterne udgør inklusive Overførsel 24,2 Mill. Kr. og Udgifterne 19,6 Mill. Kr. Til Afskrivninger anvendes 2,5 Mill. Kr., hvorefter den bogførte Værdi af Flaaden samt Forskud paa bestilte Skibe udgør 15,3 Mill. Kr.

**PERSONALIA****60 Aar**

Skibsfører *H. C. Hansen*, Motorskibet *Freja* af Rønne, fylder paa Søndag 60 Aar.

**50 Aar**

Sekretær i The Baltic and International Maritime Conference *Andreas Hansen* fyldte i Søndags 50 Aar. Sekretær Hansen har i en lang Aarrække været knyttet til Conferencen, hvor han har udrettet et stort og paaskønnet Arbejde. Kort før Krigens Udbrud var han af Conferencen sendt ud paa en lang Rejse til Fransk Vestafrika for at undersøge Forholdene vedrørende Jordnodafskibninger. Dagen før Fødselsdagen blev han hyldet af Direktør *Steuch* og Kollegerne paa Kontoret i Amaliegade.

Paa Onsdag fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Pacific Kaptajn *J. P. Tendal* 50 Aar.

**Statens Skibstilsyn**

Fra den 1. April er Skibsinpektør af 2. Grad, Kaptajn *H. Nygaard* forflyttet fra Esbjerg til Svendborg, hvor han skal afløse Skibsinpektør, Kaptajn Christiani, der da trækker sig tilbage.

**25 Aars Jubilæum**

I Dag — Fredag — fejrer Maskinmester *Ludvig Møller* 25 Aarsdagen for sin Ansættelse paa Holbæk Amts Anders Svinelageri. Efter i 1916 at have taget sine Eksaminer gik han til Søs som Maskinassistent med Dampskibsselskabet Atlantias Dampner *J. P. Justesen*, med hvilket Skib han sejlede, indtil han i 1917 blev stoppet i England og hjemkaldt til Marinetenjesten, som vedvarede til hans Ansættelse paa Slagteriet.

**Officielt**

*Statstidende* meddeler, at *S. Nielsen* er udtraadt af Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Britannia i Svendborg.

**Vandbygningsvæsenet**

Civilingeniør *Vagn Aage Lehnfelt* er fra 1. Marts konstitueret som Ingeniør under Vandbygningsvæsenets 3. Lønningsklasse.

**Fyr- og Vagervæsenet**

Marineministeriet har under 28. Februar meddelt Fyrskibsfører *M. Worm* Konstitution som Fyrskibsfører i 7. Lønningsklasse fra 1. Marts 1944.

**Sætteskipper**

Nu foreligger Resultaterne af Kyst- og Sætteskipper-Eksamen fra Aarhus Navigationskursus, der startede i November. Eksamen foregik paa Grenaa Badhotel i Overværelse af Navigationsdirektør *H. Gulddammer* og Kaptajn *G. Stalknecht*, København. Ni af de ti indstillede Elever bestod. Til Sætteskippereksamen var indstillet seks, som bestod. Kystskippereksamen blev bestaaet af tre af fire Indstillede.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langeliniekanalen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,8 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsalden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibstornodenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pct.

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

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibstornodenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

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

Losning og Lading. I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossesapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarron er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fløskelhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barron til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Udenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttfæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 200 R.T. 12 Kr., over 200 — 20 Kr. Sjølskibe 20—60 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 85,7 Motors Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrakibet Lappegrunds. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuis. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m. Bolværk til større Skibe (6,5—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: Sjølsk. 24 Øre, Sjølsk. med Hjælpskrus 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales del halve. Varsafgift: Moderat. Bugsering, uford. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 6,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 9. Marts 1944.

Nr. 10.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Somil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

611. Sverige. Stockholms Skærgaard. Luftfyr slukket indtil videre.

*Positioner.* a) c. 59° 45' N. 18° 42' E.

b) c. 59° 52' N. 19° 04' E.

*Detaller.* Luftfyrene a) *Norrtälje* og b) *Simpnäs* vil indtil videre holdes slukket.

(U. f. s. Nr. 10/552. Stockholm 1944.)

612. Letland. Riga Bugt. Domesnäs SE. Skydeomraade.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Møn maa regne med, at der altid foretages Skydeøvelser i et Omraade inden for en Linie gennem nedennævnte Punkter:

a) c. 57° 45',5 N. 22° 36',0 E., paa Kysten (*Domesnäs*).

b) 57° 45',5 N. 22° 45',0 E.

c) 57° 42',0 N. 22° 51',0 E.

d) 57° 31',5 N. 22° 51',0 E.

e) c. 57° 30',6 N. 22° 48',0 E., paa Kysten.

(N. f. S. Nr. 9/436. Berlin 1944.)

613. Letland. Backofen NNW. Vraglystønde genudlagt.

*Tidligere* E. f. S. Nr. 3/395 1944.

*Position.* Vragets Plads: c. 57° 16',8 N. 21° 20',8 E.

*Detaller.* Vraglystønden, der viser grønt Et-Blink, er atter udlagt c. 0,5 Sm 295° fra Vraget.

Den grønne Vragvager er inddraget.

(N. f. S. Nr. 9/437. Berlin 1944.)



**614. Tyskland. Danzig Bugt. Pillau Forhavn. Taagesignalstation nedlagt.**

*Position.* c. 54° 38',35 N. 19° 53',6 E., paa Hovedet af den NW-lige Dæmning.

*Detaller.* Taagesignalstationen er nedlagt.

(N. f. S. Nr. 9/420. Berlin 1944.)

**615. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen Anduvning. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 9/578 1944 udgaar.

*Position.* c. 54° 32',8 N. 18° 38',2 E.

*Detaller.* Vraget er fjernet. Den ved Pladsen udlagte Vraglystønde inddrages uden nærmere Meddelelse.

(N. f. S. Nr. 9/479. Berlin 1944.)

**616. Tyskland. Stolpmünde W. Skydeomraade udvidet.**

*Tidspunkt.* Hver Torsdag Kl. 0800—1200.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/536 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Omraadet mellem Meridianerne 16° 36',5 E. og 16° 49',5 E. er indtil videre paa ovennævnte Tider afspærret indtil 6 Sm fra Kysten.

(N. f. S. Nr. 9/421. Berlin 1944.)

**617. Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade. Sejladsforskrift.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/73 1944.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Inden for det i ovennævnte E. f. S. nævnte Skydeomraade er det forbudt at fiske med slæbte Bundredskaber samt at ankre i et Omraade c. 0,5 Sm E. og W. for Forbindelseslinien mellem Punkterne:

- a) 54° 17',5 N. 15° 36',5 E.
- b) 54° 24',0 N. 15° 32',1 E.

(N. f. S. Nr. 9/422. Berlin 1944.)

**618. Tyskland. Swinemünde. Mellinfahrt. Uddybningsarbejder.**

*Position.* c. 53° 53',3 N. 14° 15',5 E.

*Detaller.* Der foretages Uddybningsarbejder i den N.-lige Del af *Mellinfahrt* E.-Side. Stedet skal passeres med stor Forsigtighed.

(N. f. S. Nr. 9/423. Berlin 1944.)

**619. Tyskland. Kiel Havn. Schwentine. Sømærke inddraget. Sejladsforskrift ophævet.**

*Tidligere E. f. S.* 8/554 1944 udgaar.

*Position.* 54° 19' 51" N. 10° 10' 45" E.

*Detaller.* 1. Den sortmalede Tønde, mærket *Kabel*, der var udlagt paa ovennævnte Plads, er inddraget.

- 2. De Ankrings- og Tillægningsforbud, der var udstedt i Forbindelse med Tøndens Udlægning, er atter ophævet.

(N. f. S. Nr. 9/425. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

### 620. (T.) Sverige. Sundet. Grollegrund W. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.

*Position.* c. 56° 06',70 N. 12° 34',00 E.

*Detaller.* Den ved Sejløbet *Hälsingborg—Viken*. W. for *Grollegrund* udlagte Lys- og Fløjtetønde er paa Grund af Reparation midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 10/608. Stockholm 1944.)

### 621. (T.) Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Fyr midlertidigt i Uorden.

*Position.* 55° 33' (33") N. 9° 45' (32") E.

*Detaller.* Gamle Havn Fyr paa S.-lige Havnehoved i *Fredericia* Havn er indtil videre slukket paa Grund af Reparation.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 622. Danmark. Kattegat. Raageleje NE. Vrag fjernet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 9/609 1944.

*Position.* c. 56° 07½' N. 12° 11½' E., c. 1½ Sm NE. for *Raageleje*.

*Detaller.* Vraget, der var flyttet til ovennævnte Plads, er nu helt fjernet.

### 623. Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. E.-lige Havnebassin oprenset.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/185 1944 udgaar.

*Position.* c. 56° 29',5 N. 8° 36',0 E.

*Detaller.* Efter foretagen Oprensning er Dybden i E.-lige Havnebassin i *Holstebro-Struer* Havn atter normal, 4,4 m.

### 624. Sverige. Skagerrak. Mjölskär Fyr atter i Orden.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/376 1944 udgaar.

*Position.* c. 58° 25' N. 11° 12' E.

*Detaller.* *Mjölskär* Fyr i *Sotefjorden* er istandsat og atter i Orden.

(U. f. s. Nr. 10/560. Stockholm 1944.)

### 625. Norge. Skagerrak. Telemark. Porsgrunn. Torsbergrenna. Kabel og Vandledninger udlagt.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. Et Kabel er udlagt fra det øvre Hjørne af Kajen ved *Porsgrunn Cementstøberi* ved Elvens E.-Side paa 59° 07' 38" N. 9° 37' 35" E. i Retning 305° over *Torsbergrenna*.

2. To Vandledninger er udlagt fra det nedre Hjørne af Kajen ved *Porsgrunn Elektrometallurgisk A/S* paa Elvens E.-Side paa 59° 07' 35" N. 9° 37' 30" E. i Retning 313° over *Torsbergrenna*.

(E. f. S. Nr. 4/230. Oslo 1944.)

**626. Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord. Sejladforskrift.***Position.* c. 58° 09' N. 8° 02' E.*Detaller.* Det er Handelsskibe forbudt at løbe ind i *Topdalsfjord* uden Tilladelse af Havnekapitajnen.

(N. f. S. Nr. 9/480. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****627. Norge. Troms. Malangen. Nordfjord. Mestervik. Nye Ledefyr tændt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 6/504 1944 udgaar.*Positioner.* a) Forfyret: 69° 19' 28" N. 18° 55' 24" E., tæt ved W.-lige Baake W. for *Mesterøy*.

b) Bagfyret: 69° 19' 31" N. 18° 56' 48" E. c. 930 m 85° bag ved Forfyret.

*Detaller.* 1. *Mestervik* Forfyret viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>.2. *Mestervik* Bagfyret viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>.

Fyrene er overet i Pejling 85°.

(E. f. S. Nr. 4/238. Oslo 1944.)

**628. Norge. Nord-Trøndelag. Risværffjorden. Østre Risværfflu. Ny Lystønde udlagt.***Position.* 64° 58' 30" N. 11° 33' 25" E.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads er i Stedet for den tidligere, røde Stage paa *Østre Risværfflu* udlagt en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 4/233. Oslo 1944.)

**629. Norge. Møre og Romsdal. Bud—Edøy. Sejladforskrift.***Positioner.* 1. *Bud* c. 62° 54',5 N. 6° 54' E.2. *Edøy* c. 63° 18' N. 8° 10' E.*Detaller.* Det er kun tilladt om Dagen at besejle Strækningen *Bud—Edøy*.

(E. f. S. Nr. 4/260. Oslo 1944.)

**630. Norge. Hjelteffjorden. Øygaren. Nordviksundet. Langsom Fart.***Position.* c. 60° 37',5 N. 4° 48',6 E.*Detaller.* I *Nordviksundet* ved *Nautnes* mellem *Søløy* og *Alvøy* maa maskindrevne Skibe og Fartøjer ikke gaa med højere Fart end 4 Knob.

(E. f. S. Nr. 4/231. Oslo 1944.)

**631. Danmark. Graadyb NW. Vrag rapporteret.***Position.* c. 55° 27' N. 8° 11' E., c. 2½ Sm NW. for *Graadyb* Lys- og Fløjtetønde.*Detaller.* Vraget af en Kutter rapporteres at være sunket i c. 12 m Vand paa ovennævnte Plads.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**632. Danmark. Bornholm. Ronne Havn. Taagesignal atter i Virksomhed.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/381 1944 udgaar.

*Position.* c. 55° 05',7 N. 14° 41',4 E.

*Detaller.* Ronne Havn Taagesignal med Diafon paa W.-Enden af Bølgebryderen paa Søndre-Rev er atter repareret og i Orden.

**633. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmaløbet. Forbud mod Ankring.**

*Position.* Tyfö Fyr: c. 59° 47' N. 19° 08' E.

*Detaller.* Det er Handelskibe forbudt at ankre inden for et Omraade, der begrænses af følgende Linier:

Tyfö Fyr—Tyfö N.-Pynt—Släppe S.-Pynt—Idö SW.-Pynt (*Stångskaten*)—Skabbholmen N.-Pynt—Meridianen gennem Skabbholmen N.-Pynt til Österhamns N.-Kyst—Tyfö S.-Pynt—Tyfö Fyr.

(U. f. s. Nr. 9/462. Stockholm 1944.)

**634. (T). Sverige. Öregrunds Skærgaard. Forbud mod Ankring.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Inden for Öregrunds Skærgaard maa der ikke ankres i Sejlløbet mellem Råstensudde paa c. 60° 13',4 N. 18° 43',7 E. og Tolvöregrundet paa c. 60° 15',5 N. 18° 37',8 E. samt mellem Skeppshällen paa c. 60° 19',6 N. 18° 29',3 E. og Dummelgrund paa c. 60° 20',6 N. 18° 27',1 E.

Der kan ankres i Kullådviken E. for Meridianen gennem Kullådan N.-Pynt (c. 18° 28',4 E.).

(U. f. s. Nr. 9/461. Stockholm 1944.)

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

**635. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/94 1944 udgaar.

*Position.* Helsingør Havn: c. 56° 02' N. 12° 37' E.

*Detaller.* Den nye Del af S.-lige Havnemole i Helsingør Havn er nu paa en Længde af c. 100 m ført op til en Højde af 2 m over Vandoverfladen.

Paa den resterende, c. 45 m lange Del af den nye Mole, der naar ud til c. 60 m E. t. S. for Pladsen for Lodshuset paa den gamle Mole, er Arbejderne foreløbig ført op til 6,2 m under Overfladen.

I en Afstand af indtil 50 m fra den nye Mole og dens Forlængelse under Vandet er foretaget Udkastning af Sten. Dybden over disse er 11,0 m.

Man advares imod at komme for tæt til S.-lige Moles ydre Del.

**636. Danmark. Sundet. Drogden Fyr S. t. E. Vragvager inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 49/1789 1943.

*Position.* 55° 31' 50" N. 12° 43' 03" E., c. 700 m 171° fra Drogden Fyr.

*Detaller.* Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag, er inddraget.

Kort Nr. 133, 132 og 130.

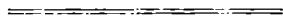
## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

637. Danmark. Limfjorden. Krik Havn. Sunket Pram fjernet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 49/1771 1943 udgaar.

*Position.* c. 56° 46' N. 8° 17' E.

*Detailler.* Jernprammen, der var sunket ved E.-Siden af Brohovedet i *Krik Havn*, er fjernet.



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



Tegn Deres  
Forsikringer  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

=====  
**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

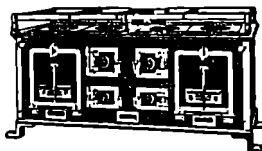
HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebedding for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedamp-turbiner. — Stirling Vandværkskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN 8.Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

## AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUSTelefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION”

## KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

(Statensut.)

SKIBSMÆGLERE  
KOLDINGBEFRAGNING ·· KLARERING ·· EKSPEDITION ·· ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager”  
Post-Adresse: „Cimbria” pr. Mariager

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

## RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAAGT 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN” Telef. Nr. 87 og 464  
The Bee Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tlgr.-Adr.: „Skibsmægleren”

Telefoner: 189 - 173

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO”

## SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BEE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 12

FREDAG 17. MARTS 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

I en Kommentar til Forholdet mellem de Allierede og Eire udtales det fra tysk Side, at det næppe er militære Grunde, naar de Allierede nu vil forsøge at trække Eire over paa allieret Side. Begrundelsen for dette tyske Synspunkt er den, at Amerikanerne nu har transporteret saavel de Tropper som det Materiel, der skal bruges til Invasionen, til England, hvorfor Eires Tilslutning til de Allierede ud fra militære Overvejelser ikke er af nær samme Betydning som for et Aar siden.

Om denne tyske Analyse af Stillingen er rigtig eller ej, er det naturligvis umuligt at have nogen Mening om. En Kendsgerning synes det imidlertid at være, at den engelsk-amerikanske Tonnagestilling er noget lettere. De sidste Meddelelser over Sverige om Forholdene paa de oversøiske Markeder gaar ud paa, at saavel de engelske som de amerikanske Skibsfartsmyndigheder efter en lang Periode med meget smaa Tonnagetildelinger nu synes at disponere over betydelige Tonnagemængder, hvorfor en lang Række Krav om Tonnage har kunnet opfyldes.

Dette gælder saaledes de amerikansk kontrollerede Markeder, hvor der har været rigelig Tildeling til Kuleeksporten fra Hampton Roads, hvor Skibe i større Mængde er sluttet saavel til Brasilien som til Vestindien og nordafrikanske Havne. Hampton Roads/Rio betalte den uforandrede Rate af \$12.15, og til Vestindien betalles ligeledes uændrede Rater varierende for de forskellige Havne. Sukkerfarten fra Vestindien til Northern Range og Golfen var ligeledes livlig til uforandrede Rater. Endvidere sluttedes der betydelige Mængder Malm fra Brasilien til Northern Range og Golfen. Ogsaa Farten fra River Plate til Northern Range fik betydelige Tonnagetildelinger, og det samme gælder Salpeterfarten fra Chile, som fik Tonnage til U. S. Atlantic til \$8.75 plus 32 pCt. Krigstillæg og til U. S. West Coast til \$9 plus 10 pCt. Krigstillæg. Der sluttedes ogsaa ikke saa faa Skibe, der havde lossat Krigsmateriel i det nære Østen, for Malm fra Indien til Northern Range, og endvidere tildeltes der Tonnage til Malmfarten fra Sydamerika til U. S. Atlantic.

Paa de engelske Markeder var Befragtningsvirksomheden ligeledes livligere paa Grund af større Tilgang paa disponibel Tonnage, men Englænderne er ikke nær saa aabenhjertige som Amerikanerne, naar det gælder deres Befragtningsoperationer, og det er derfor kun faa Detailler, der foreligger herom. Iøvrigt meddeles det i svenske Blade, at de engelske Tramprederes Klager over de stigende Driftsudgifter, som ikke levnede et rimeligt Overskud paa Basis af de hidtil gældende Rater, endelig har baaret Frugt, idet der nu skal være bevilget dem en generel Forhøjelse af 10 pCt. i alle Trades. Nærmere Enkeltgheder herom foreligger dog endnu ikke.

Fra River Plate var Befragtningsoperationerne ogsaa af større Omfang end i lange Tider. Som allerede nævnt sluttedes adskillige amerikanske Skibe for Last til Nordamerika, men der sluttedes ogsaa neutral Tonnage for Korn til saavel Portugal som til Eire til de tidligere nævnte Rater af henholdsvis \$60 og \$90, ligesom Hvede i Sække fra Bucnos Ai-

res til Callao betalte \$40. Fra Callao noteres Kul til Buenos Aires til \$15. Endvidere findes der stadig en lang Række Stykgodslaster i Markedet, saavel til Sydafrika som til Havne ved det caraibiske Hav. For argentinsk Tonnage har der fundet en Fragtregulering Sted, der ligger paa et noget lavere Niveau end hvad der noteres for neutral Tonnage, som stadig kan faa \$100 eller mere til Sydafrika.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig uden større Sensationer. Der har været begrænset Aktivitet i Kul- og Koksarten fra Tyskland til danske Havne paa Basis af de fastlagte Rater, medens der kan placeres enkelte ult. Marts/primò April Skibe for Salpeter fra Norge til Danmark. Trælastmarkederne er stadig uden større Interesse. I den nye dansk-svenske Handelsaftale er der fastsat et bestemt Kvantum Træ fra Sverige til Danmark, men Kvantumets Størrelse er dog noget af en Skuffelse. Der ventes imidlertid en større Import fra Finland til Danmark, men for Forholdene paa Østersømarkederne gælder det i al Almindelighed, at den kommende politiske og militære Udvikling helt kan kuld-kaste alle Forventninger.

### STIFTELSEN »GEORG STAGES MINDE«

Stiftelsen »Georg Stages Minde« har udsendt sin Aarsberetning, der indledes med nogle Mindeord over Kontreadmiral *Fr. Cold*, der døde i Fjor, og som havde betydet meget for Stiftelsen, først som Fører af »Georg Stage« og derefter i mange Aar som Bestyrelsesmedlem og Formand.

Til Sommertogtet i Fjor indkom 127 Ansøgninger, hvoraf 80 blev antaget. Elevernes Gennemsnitsalder var 16 $\frac{1}{4}$  Aar; 30 af dem hørte hjemme i København, 30 i Østifterne og 20 i Jylland. Elevstatistikken synes at bekræfte Paastanden om, at det ikke længere fortrinsvis er Sømandssønner, der gaar til Søs. Forældrenes Erhverv opgives kun for 12 af Drengene at være Søfart og 3 Fiskeri. Eleverne blev modtaget den 29. April, og i Begyndelsen af Maj afgik Skibet til Isefjorden, hvor Øvelserne blev drevet indtil 17. August. Efter Afrigning i København sluttede Togtet den 4. September efter at have varet 129 Dage. Fra Skibet blev der skaffet Hyre til 24 Elever, næsten alle som Jungmænd i Motorsejlere. 38 Elever mente selv at kunne skaffe sig Hyre fra deres respektive Hjem, og 18 Elever opgav Søen. Den 15. September blev Skibet slæbt til Nykøbing Sjø for Overvintring. Midt i Maj lægger det ud paa nyt Togt, ogsaa i Isefjorden, som hidtil ført af Kaptajn *J. B. Junker*, assisteret af Overstyrmand *J. B. Svendsen*, 2. Styrmand *J. P. Nørgaard* og Regnskabsfører *G. Jensen*.

Af Driftsregnskabet fremgaar del, at Indtægterne har udgjort 90.376 Kr. og Udgifterne 116.907 Kr. Underskudet er udlignet ved, at den overførte Saldo forsmudskes fra 64.125 Kr. til 37.594 Kr. Blandt Bidragyderne figurerer Dansk Dampskibsrederiforening med et Beløb paa 10.000 Kr. og Det Østasiatiske Kompagni med 5000 Kr. Seks Rederier yder fra 200 til 600 Kr., og en Række Forsikringsselskaber, Banker, Foreninger og Privatpersoner samt Legater har ydet større og mindre Beløb, saaledes at Bidragslisten kommer op paa 31.150 Kr. ialt. De øvrige



Indtægter stammer hovedsagelig fra et Statstilskud paa 14.500 Kr.

#### »ØRESUNDS KYSTFART« OPRETTET

Efter Overdragelse af Malmofarten til de danske og de svenske Statsbaner beholdt det danske Dampskibsselskab Øresund de to mindre Passager-motorskibe *Kirsten Piil* og *Den lille Havfrue* samt Anløbsbroen Bellevue Pier.

For at faa dette Materiale udnyttet dannedes Aktieselskabet *Øresunds Kystfart*, som nu er indregistreret i Aktieselskabsregisteret. Selskabets Aktiekapital er 200.000 Kr., fordelt i Aktier paa 1.250 Kr. Bestyrelsen bestaar af Direktør *Kaj V. Tersling*, Professor, Dr. phil. *Aage Friis* og den tidligere Leder af Øresundsselskabet, Skibsreder *M. N. Suenson*, der tillige er Selskabets administrerende Direktør.

Da de danske Statsbaner overtog de større danske Øresundsbaade, overgik paa tilsvarende Maade de større svenske Baade til de svenske Statsbaner, medens de to andre mindre Skibe, *Gefion* og *Gylfe*, forblev i privat svensk Eje. Der har været Tale om, at det nystiftede danske Selskab skulde sikre sig disse to Skibe, men der er endnu ikke truffet nogen endelig Afgørelse om Spørgsmaalet. Det er blevet besluttet, at *Kirsten Piil* og *Den lille Havfrue*, naar Forholdene atter gør det muligt, skal sejle mellem København og Klampenborg.

#### SVENSKES TANKSKIBE KAN TIMECHARTRES

Den svenske Regering har bifaldet Sveriges Redareforenings Ansøgning om Tilladelse til for de svenske Tankskibsrederier at indgaa Timecharter-Aftaler for længere Perioder, dog skal Trafikkommis-sionen i hvert enkelt Tilfælde undersøge Sagen.

Da Krigen udbrød og en Tid efter herskede der Mangel paa svensk Tanktonnage, og Trafikkommis-sionen besluttede derfor at forbyde længere Time-charter-Aftaler for svenske Tankskibe. Imidlertid har der i Sverige under Krigsaarene været et saa livligt Byggeri af Tankskibe paa de svenske Værfter, at disse Lempelser har været mulige.

De svenske Redere vil nu kunne træffe Timecharter-Aftaler, der som Regel er tiaarige, for deres nybyggede og oplagte Tankskibe.

#### DEN SVENSKES UDENRIGSSØFART

Den svenske Udenrigssøfart formindskedes i Ja-nuar Maaned. Den ankomne Tonnage gik ned fra 631.000 Nettotons i December til 575.000 Tons i Ja-nuar. Den afgaaede Tonnage gik ned fra 645.000 til 636.000 Nettotons. Tallene for Januar 1943 var henholdsvis 707.000 og 665.000 Tons. Den lastførende Tonnage beløb sig i Januar til 493.000 Tons ankommet og 440.000 Tons afgaaet mod 484.000 og 505.000 Tons Maanedens forud. I Maanedens Løb ankom tre og afgik fire Lejdeskibe.

Hvis man fraregner Færgetrafiken paa Danmark og Tyskland, viser det sig, at den egentlige Udenrigs-trafik er formindsket fra 894.000 Tons i December til 794.000 Tons i Januar, altsaa med 100.000 Tons. Nedgangen for den totale Trafik inklusive Færgefarten udgør 64.000 Tons.

Af den samlede ankomne og afgaaede Tonnage var 49,8 pCt. svensk, 24,0 pCt. dansk og 21 pCt. tysk. De tilsvarende Procenttal for December var 53,2, 20,1 og 18,7. Hvis Færgetrafiken fraregnes, bliver Januars Procenttal for svenske Skibe 62,5, for danske 6,8 og tyske 22,7.

#### SKIBSMODELTANK I GØTEBORG

Sverige har nu i Göteborg faaet en Skibsmodel-tank, som allerede har været i Drift i nogen Tid. Tanken har den imponerende Længde af 260 Meter, medens Bred-den er 10 Meter og Dybden 5 Meter. Over Renden løber

der en elektrisk Slæbevogn, hvis Fart er fra 10 Millimeter til 14 Meter pr. Sekund. Ved Prøver paa de almindelige Lastskibsmodeller er Farten 2 à 3 Meter pr. Sekund. Maksimalfarten viser, at man vil holde Muligheden aaben for at prøve Skibe med meget stor Hastighed. Modellen, som almindeligvis er paa 6 til 7 Meters Længde, er lavet af Træ, men man vil senere gaa over til Parafin, naar Forholdene gør det muligt. Indtil videre udføres Prøverne i roligt Vand, men det er Hensigten senere at lade Tanken udstyre med bølgedannende Apparater.

Anlægget kostede 1,7 Millioner Kr., som blev dækket udelukkende af Statsmidler. Naar man ser bort fra Ren-ter og Amortisering, bærer Driften sig selv.

Tankens Personale bestaar af 22 Mand, og den ledes af Professor ved Chalmers tekniske Højskole *H. F. Nordström*.

#### EKKORADIOENS BETYDNING

Uden Tvivl vil Ekkoradio komme til at spille en stor Rolle i Efterkrigstidens Handelssøfart, lige-som den ogsaa vil faa stor Betydning for Luftfarten.

Kommandørkaptajn *Gunnar Lundström* har i *Nautiska föreningen* i Göteborg holdt et interessant Fore-drag, hvori han beskæftigede sig med denne tekniske Nyskabelse. Han betegnede denne Krig som de korte Radiobølgers Krig. Kortbølgerne har faaet en saa stor Betydning, at man ikke kan forklare en hel Del af, hvad der er sket, hvis der ikke fandtes Ekkoradio — et Navn, man i Sverige har besluttet at give det, der hedder *radio location* i England og *radar* i Amerika.

For populært at forklare, hvad der egentlig menes med det, maa man tænke paa Ekkoet, der svarer, naar man raaber. Radiobølgerne udsendes og opfanges ved Tilbagekomsten, naar de er kastet tilbage. Paa denne Maade kan man pejle og maale Afstande paa en for-bløffende sikker Maade. Takket være Ekkoradio kan man konstatere, om et Skib eller en Flyvemaskine er i Nærheden i Mørke og Taage.

Kommandørkaptajnen skildrede Principperne for Ekkoradioens Funktion og nævnedes forskellige inter-essante Tilfælde. I et Tilfælde havde et amerikansk Skib lokaliseret et japansk Orlogsskibs Nærhed om Natten. Afstanden var relativ stor, og i Mørket havde man ingen som helst anden Maade at konsta-tere Skibets Position end netop gennem Ekkoradioen. Den Afstandsbestemmelse og Pejling, man derved fik af Japaneren, var fuldstændig nøjagtig.

De Apparater, der anvendes paa Orlogsskibe, har stor Præcision baade med Hensyn til Indpejling og Afstandsbedømmelse. Imidlertid synes Havoverfladen at fungere som Maal, hvilket i høj Sø foraarsager visse Komplikationer. Man kan ikke pejle neddykkede Undervandsbaade. Det skulde altsaa synes, som om Ekkoradioen skal betegnes som et tredimensionelt Ekkolod, som kun fungerer i Luften. Dens Anven-delse synes at aabenbare store Perspektiver for nat-lige Kampe til Søs. En effektiv Modforholdsregel sy-nes endnu ikke at være fundet.

Hvad angaar Ekkoradioens Anvendelse indenfor Handelsmarinen, hvor man ikke kræver en slet saa høj Præcisionsgrad, betyder den utvivlsomt en fuld-stændig Revolution. Rederierne har allerede vist den nye Opfindelse stor Interesse, og der skal allerede nu være Mulighed for at bestille saadanne Anlæg.

Fra Sverige oplyses det, at Broström-Koncernen har bestilt tre Anlæg, der koster 12.000 Kr. pr. Stk. En kyndig Radiotelegrafist kan forholdsvis hurtigt sætte sig ind i Apparaternes Betjening.

#### NYE KÆMPESKIBE EFTER KRIGEN

Efter hvad »Daily Mail« oplyser, skal der efter Krigen indenfor Rammerne af en 10 Aars Plan for den britiske Skibsbygning bygges to Kæmpe-Pas-sagerdampere af samme Type som »Queen Eliza-beth«.

## Af Aarsberetninger og Regnskaber.

### DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

Det Forenede Dampskibs-Selskab, af hvis foreløbige Regnskabsmeddelelse det fremgik, at der foreslaas en Udbetaling af 4 pCt. Udbytte, har nu udsendt sin Beretning.

Det hedder i denne:

Ligesom i de nærmest foregaaende Aar har Selskabet i 1943 opretholdt den hjemlige Rutefart i størst mulig Udstrækning og anvendt de øvrige Skibe, der var egnet dertil, i anden Fart, særlig ved Tilførsler her til Landet.

I Modsætning til de 3 sidste Aar, hvor Sejladsen paa Grund af Is praktisk taget var standset i 3 Maaneder, var Vinteren 1943 saa mild, at Sejladsen kunde foregaa uhindret, og dette har naturligvis indvirket gunstigt paa Driftsresultatet.

Medens de hjemmeværende Skibes Krigsforsikring under Fart er dækket i den af den danske Stat garanterede nye Afdeling af »Krigsforsikringen for danske Skibe«, har Selskabet for disse Skibe, saaledes som omtalt i Aarsberetningen for 1942, siden 1941 været Selvforsikring for almindelig Søforsikring og Is-skade. Ligesom de foregaaende Aar er Selvforsikringen i 1943 forløbet meget heldigt, og den ved Aarets Udgang foretagne Opgørelse viser, at den i Aarets Løb paa Skibenes Rejseregnskaber posterede Præmiebetaling har kunnet formindskes med en Forsikringsbonus paa 1.188.000 Kr.

Ud over denne Bonus er der ved den foretagne Opgørelse yderligere konstateret et Overskud ved Selvforsikrings-Virksomheden for 1943 paa 1.257.415 Kr. 29 Øre, der sammen med det tilsvarende Beløb for de foregaaende Aar, 1.686.734 Kr. 77 Øre, som hidtil har været posteret under diverse Kreditorer, er overført til en ny Statuspost, »Selvforsikrings Reservefonds Konto«, der saaledes andrager 2.944.150 Kr. 6 Øre. Det Præmiebeløb, der svarer til de ved de foretagne Opgørelser endnu ikke betalte Skader, er opført under Posten »Diverse Kreditorer«.

I Aarets Løb har Selskabet ved en Kollisionsulykke mistet Dampskibet »Douro«, og ved Aarets Slutning blev Dampskibet »Olaf« saa alvorligt beskadiget ved en Krigsulykke, at det i Begyndelsen af 1944 viste sig, at Bjergningen af Skibet maatte opgives.

Ved »Douro«s Forlis omkom desværre Skibets 1. Maskinmester, men herudover er der hverken for de Skibe, der sejler herhjemme, eller for dem, der er udenfor Selskabets Kontrol — saa vidt det vides — sat Menneskeliv til.

Som Følge af, at Selskabet har været uden Oplysninger om de udenfor Selskabets Kontrol værende Skibe, og da Regnskaber fra Udlandet mangler, maa nødvendigt Forbehold med Hensyn til Opgørelse af Regnskabet for Driftsaaret og Selskabets Status tages.

Selskabets Flaade er i Aarets Løb forøget med Dieselmotorskibene »Argentina«, »Uruguay« og »Bolivia«. Endvidere er der indkøbt et lille Dieselmotorskib »Bogø«, og Bugserbaanden »Tunø« er solgt. Ved Aarets Slutning bestod Flaaden af 55 Dampskibe, 26 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægttere, 48 dækkede Pramme og 1 Kulelevator med en samlet Brutto Register Tonnage af 167.384 Tons.

Under Bygning var ved Aarets Udgang et Dieselmotorskib paa ca. 4600 Brutto Reg. Tons og to Dieselmotorskibe paa hver ca. 3500 Brutto Reg. Tons. Alle tre Skibe er beregnede til Amerikafarten.

Beretningen giver endvidere en Række supplerende Oplysninger til Regnskabet, der blev omtalt udførligt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*. Det fremgaar af disse, at Kapital Konto for Ejendomme ved Køb af Ejendommen Kvæsthusgade 5 er forøget til 4.738.400 Kr. Prioritets Konto er forøget

med Prioriteten paa nævnte Ejendom og formindsket med Afdrag, hvorefter Kontoen udviser 1.277.013 Kr.

Selskabet har i Aarets Løb forøget sin Interesse i fremmede Foretagender med 1 Mill. Kr. og formindsket den med 200.000 Kr., hvorefter den er bogført med 11.594.702 Kr., som efter Aktivernes Kursværdi pr. 31. December 1943 udviser en passende Kursreguleringsreserve.

Om Forskydningerne paa Reservefonds Konti oplyses, at til lovmæssig Reservefonds Konto er overført 3.750.000 Kr. fra Ekstraordinær Reservefonds Konto. Sidstnævnte Konto formindskes saaledes med dette Beløb, men da den forøges med det ved Aktieemissionen indvundne Overskud 137.090 Kr., andrager denne Konto paa Regnskabet ialt 2.387.090 Kr. Nybygnings Reservefonds Konto er uforandret.

Selskabets Tilgodehavende hos »Krigsforsikringen for danske Skibe«, Gamle Afdeling, er ved paaløbne Renter og Opgørelse af mindre Skader forøget til 11.125.903 Kr. Til Krigs-Havari Konto er henført Forskellen mellem Selskabets Tilgodehavende hos »Krigsforsikringen for danske Skibe«, Gamle Afdeling, og den bogførte Værdi af de krigsforliste Skibe, for hvilke Erstatning ikke er udbetalt. Kontoen andrager 5.205.627 Kr.

Konto for 6 pCt.s Reservefondsbeviser er formindsket med 5.000.000 Kr. ved Indfrielse af de pr. 2. Januar 1943 udtrukne Reservefondsbeviser. Konto for Skatter udviste 1. Januar 50.194 Kr., og ved Betaling af Skatter 72.769 Kr. er der en Difference paa 22.574 Kr., der er afholdt af Aarets Driftsoverskud.

Til Betaling af Skatter i 1944 afsættes 600.000 Kr.

### BURMEISTER & WAINS AARSBERETNING

Burmeister & Wain, hvis Regnskab tidligere har været behandlet i *Dansk Søfarts Tidende*, har nu udsendt sin Aarsberetning. Det omtales i denne, at Aaret bød paa de største Vanskeligheder for Selskabet. Manglen paa saavel Raamaterialer som Brændsel har været stærkt stigende, og de Driftsforstyrrelser, som Selskabet kom ud for paa Grund af forskellige Krigsskader, forøgede yderligere Vanskeligheden ved Driftens Gennemførelse.

I det forløbne Aar har der gennemsnitligt været beskæftiget 5809 Arbejdere og Funktionærer, hvilket er mindre end i 1942, da Tallet laa paa 6.200, og betydeligt mindre end i Perioden før Krigen, da der gennemsnitligt beskæftigedes 7.500 Mennesker. I Arbejder- og Funktionærlønninger er der udbetalt 31,7 Millioner mod ca. 32,2 Mill. Kr. Aaret forud. I sin Helhed har Beskæftigelsen paa de forskellige Afdelinger været mindre end i de senere Aar.

Aarets Nettooverskud er 5.255.292 Kr., som sammen med Overførslen fra forrige Aar, 766.803 Kr., giver 6.022.095 Kr. til Disposition. Af dette Beløb hensættes til Skatter 1.600.000 Kr., og der udbetales 5½ pCt. af Præferenceaktiekapitalen paa 16.800.000 Kr. med 924.000 Kr. Til Imodegaaelse af Tab ved Krigsskader o. lign. hensættes 700.000 Kr. Bestyrelsens Tantième andrager 40.000 Kr. Til Opskrivning af Stamaktiekapitalen anvendes 1.400.000 Kr., hvorefter denne ialt andrager 12.600.000 Kr. Til lovmæssigt Reservefond henlægges 350.000 Kr., svarende til den foretagne Opskrivning af Stamaktiekapitalen. Restbeløbet, 1.008.095 Kr., foreslaas benyttet til Udbetaling af 6 pCt. Udbytte paa Stamaktiekapitalen paa 11.200.000 Kr. med 672.000 Kr. og til Overførsel til næste Aar med 336.095 Kr.

I Aarets Løb har Værftet for at sikre sig Udvidelsesmuligheder paa Christianshavn købt Ejendommen paa Hjørnet af Strandgade og Torvgade. Selskabet har i det forløbne Aar sammen med en Række an-

dre ledende Erhvervsvirksomheder deltaget i Aktieudvidelsen i Det danske Luftfartsselskab med et Beløb paa 500.000 Kr.

Om Datterselskaberne hedder det, at A/S Holeby Diesel har arbejdet tilfredsstillende med normal Beskæftigelse, og der er i 1943 udbetalt B. & W. 5 pCt. i Udbytte. A/S Frederikshavn Jernstøberi og Maskinfabrik har i det forløbne Aar udvidet sin Aktiekapital fra 500.000 Kr. til 750.000 Kr., og der er for 1943 udbetalt B. & W. et Udbytte paa 6 pCt. I Marts Maaned udbrod en heftig Brand, der ødelagde en væsentlig Del af Fabriken. Der er ved at blive opført et nyt Støberi paa en Landejendom, som Burmeister & Wain ejer. Paa Grund af disse Merudgifter har B. & W. pr. 1. Januar yderligere udvidet Aktiekapitalen med 750.000 Kr. til 1½ Million.

Endvidere har B. & W. den 1. Januar i Aar overtaget Skibsbygger Carl Jacobsens Skibsværft i Frederikshavn med en Kapital paa 100.000 Kr. og med Skibsbygger Carl Jacobsen som Direktør. Værftet skal nu ombygges, hvorved Mulighederne for en hensigtsmæssig og praktisk Installation af de kendte Alpha Baadmotorer fra Frederikshavn Jernstøberi og Maskinfabrik vil blive forøget.

A/S Nordisk Dieselauto har i det forløbne Aar været godt beskæftiget, og der er i 1943 udbetalt B. & W. et Udbytte paa 6 pCt. Paa Grund af det store Salg, navnlig af Generatorer, og den Betydning, der maa tillægges A/S Nordisk Dieselauto i Fremtiden, er Aktiekapitalen den 1. Januar i Aar udvidet med 300.000 Kr. til 500.000 Kr.

#### SVITZER GIVER 6 PCT.

Bestyrelsen for Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise har nu færdigbehandlet Selskabets Regnskab for Aaret 1943. Det oplyses, at Indtægterne andrager over 5½ Mil. Kr., og at der til Aktionærerne vil blive udbetalt 6 pCt. i Udbytte.

Indtægterne ved Entreprisens Drift for Aaret 1943 har været 5.676.143 Kr., hvortil kommer Renter 116.424 Kr. og en Overførsel fra foregaaende Aar paa 18.859 Kr., hvilket vil sige, at de samlede Indtægtsposter beløber sig til 5.811.426 Kr. De samlede Udgifter andrager 4.580.334 Kr., hvorefter der er 1.231.092 Kr. til Disposition.

Dispositionsbeløbet tænkes fordelt paa følgende Maade: Overførsel til Afskrivningskonto for Skibe 164.320 Kr., Afskrivning paa Pakhuset i Lynettehavnen 10.000 Kr., Afskrivning paa Værkstedet i Lynettehavnen 2754 Kr., Tantième til Bestyrelsen 20.400 Kr., vedtægtsmæssig Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond 29.517 Kr., Henlæggelse til Betaling af Skat 250.000 Kr., de foreslaaede 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne 240.000 Kr., Henlæggelse til Assurancesfond 315.802 Kr., Henlæggelse til Krigsforsikringsfond 169.818 Kr., og i ny Regning overføres 28.421 Kr.

For 1939 gav Svitzer intet Udbytte, for 1940 5 pCt. og endelig for de to sidste Aar 6 pCt., hvilket vil sige, at Udbyttet i Aar er uforandret i Sammenligning med de to nærmest foregaaende Aar. Bjærgningsindtægterne var i Fjor 5.739.000 Kr., og de samlede Afskrivninger var paa 566.000 Kr.

#### TORM MISTEDE TRE SKIBE I MIDDELHAVET I FJØR

Dampskibsselskabet Torm, hvis Regnskabsmeddelelse for 1943 omtales i sidste Nummer, har nu udsendt sin Aarsberetning, hvori det hedder:

Ligesom i de foregaaende to Aar har Selskabet i 1943 kun haft Raadighed over den Del af Flaaden, som den 9. April 1940 befandt sig paa denne Side af Spærringen, medens den største og værdifuldeste Del stadig har været unddraget Selskabets Kontrol. Bortset fra et Motorskib, som henligger i neutral

Havn, ved vi intet med Sikkerhed om Selskabets Skibe ude omkring og deres Besætninger, men fra uofficiel Side har vi faaet Meddelelser, der kan tyde paa, at 3 af Skibene, der var beslaglagt af krigsførende Magt, i Aarets Løb er gaaet tabt. De danske Besætninger var ikke længere om Bord, og saa vidt vides, er der ikke gaaet Menneskeliv tabt i vore Skibe.

Af Skibene i Hjemmefarten er desværre igen et gaaet tabt, idet Damperen »Agnete« blev sænket i Marts Maaned. Ingen af Besætningen kom noget til.

De øvrige hjemmeværende Skibe har sejlet tilfredsstillende hele Aaret og uden større Forsinkelser eller Ishindringer.

Da Fortjenesten paa Grund af den milde Vinter 1942/43 har været noget højere end Aaret forud, har Bestyrelsen ment for 1943 at kunne foreslaa et Udbytte af 12 pCt., udbetalt af det opsejlede Driftsoverskud.

#### HEIMDAL 6 PCT.

Dampskibsselskabet Heimdal har udsendt følgende Meddelelse om Regnskabet for 1943:

Paa et Tirsdag afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Heimdal« oplystes det, at Selskabets Netto-Overskud for 1943 incl. Renter og Kursdifferencer og efter Fradrag af Skatter, Administrationsudgifter, Kaplak til Kaptajnerne, Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m. udgjorde 52.816 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1942 243.285 Kr., eller ialt 296.101 Kr.

Bestyrelsen foreslaar af dette Beløb at udbetale Udbytte for 1943 med 6 pCt. af Aktiekapitalen, 1.000.000 Kr., med 60.000 Kr., og at Resten, 236.101 Kr., fremføres i ny Regning.

Netto-Overskudet fremkommer efter Fradrag af Skatter, Administrationsudgifter, Kontingenter og Bidrag, Kaplak til Kaptajnerne, Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m. ialt 47.609 Kr., samt Reparationer, Tab ved Havarier, Survey, Krigsudgifter o. s. v. 87.775 Kr.

I Fjor udbetaltes der i Dampskibsselskabet Heimdal 8 pCt. i Udbytte for 1942.

#### ORIENT 4 PCT.

Ogsaa Dampskibsselskabet Orient har udsendt sin Regnskabsmeddelelse, hvoraf det fremgaar, at der udbetales 4 pCt. i Udbytte. Meddelelsen lyder:

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Orient« meddeler, at da alle Selskabets Skibe i 1943 ligesom i de to foregaaende Aar har været udenfor Rederiets Kontrol, kan et Driftsregnskab for Skibene heller ikke opstilles for 1943, men der kan kun aflægges Regnskab for den Del af Selskabets Indtægter og Udgifter, som Bestyrelsen har Kendskab til. Der er indtjent Renter og Udbytte i fremmede Selskaber m. v. 103.797 Kr. Hertil kommer Saldo fra forrige Aar 57.962 Kr. Administrationsudgifter andrager 125.885 Kr. og diverse Udgifter vedrørende Skibene 12.709 Kr.

Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen, at der for 1943 udbetales et Udbytte paa 4 pCt. med 200.000 Kr., som afholdes af Dispositions-fonden. Saldoen at overføre til næste Aars Regnskab andrager herefter 23.165 Kr.

I Fjor udbetaltes der 6 pCt. i Udbytte for 1942.

#### ORION 6 PCT.

Der er nu udsendt foreløbig Regnskabsmeddelelse fra Dampskibsselskabet Orion, der betaler samme Udbytte som i Fjor. Det oplyses, at Damperen »Orion« ikke har været i Fart i 1943. Renteindtægten etc. andrager 83.668 Kr., hvortil kommer Overførsel fra forrige Aar minus Skatter, ialt 116.453 Kr., ialt 200.121 Kr.

Efter Fradrag af Administrationsudgifter etc. 40.071 Kr. samt Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 3500 Kr. er der til Disposition 156.550 Kr.

Bestyrelsen foreslaar, at der udbetales 6 pCt. i Dividende til Aktionærerne, medens Resten skal anvendes til Overførsel og til Betaling af Skatter. Det vil sige, at Dividenden er uforandret i Sammenligning med de to sidste Aar. For 1939 og 1940 udbetaltes 5 pCt., men for 1941 og 1942 6 pCt.

#### PROGRESS 12½ PCT.

I Dampskibs-Aktieselskabet *Progress'* Regnskabsmeddelelse oplyses det, at Overskudet i 1943 inklusive en Overførsel paa 399.421 Kr. fra Aaret forud udgør 2.354.361 Kr. Hertil kommer Kursregulering paa Fondsbeholdning 50.037 Kr., ialt 2.404.398 Kroner.

Dette Beløb agter Bestyrelsen at foreslaa Generalforsamlingen anvendt paa følgende Maade:

Afskrivning paa Skibene 500.000 Kr., Henlæggelse til Kursreguleringsfond 200.000 Kr., Henlæggelse til Konjunkturfond 181.250 Kr., Henlæggelse til Skatter og Klassifikationer samt Tab ved Havarier 493.255 Kr., 12½ pCt. i Udbytte til Aktionærerne 453.125 Kr., medens Restbeløbet 576.768 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

Udbyttet i *Progress* har i de senere Aar været saaledes: For 1939 15 pCt., for 1940 8,33 pCt. og for 1941 og 1942 12½ pCt.

#### DANSK-FRANSK HAR SOLGT M/S »IRLAND«

I Det dansk-franske Dampskibsselskabs Aarsberetning oplyses det, at Aarsagen til, at Renter af i Udlandet deponerede Værdipapirer er et saaa forholdsvist stort Beløb, er, at man med den peruanske Regering har truffet en Overenskomst om Salg af Motorskibet »Irland« til et af den peruanske Regering kontrolleret Rederi med Gyldighed fra den Dag, da Skibet blev beslaglagt, og saaledes, at Salgssummen forrentes fra samme Dato.

#### A. E. Sørensen-Rederierne i Svendborg

Der har været afholdt Generalforsamling i fem af A. E. Sørensen Rederier i Svendborg.

Rederiaktieselskabet Lundens Skib *Patricia* er i Aarets Løb blevet solgt til Rederiet Svendborgsund, saaledes, at man intet Skib har i Øjeblikket, men det er Hensigten at købe et Skib, saa snart Forholdene tillader det. *Patricia* indsejlede paa 229 Dage 194.640 Kr., og Overskudet andrager 13.460 Kr., hvoraf udbetales 12½ pCt. i Udbytte.

Rederiaktieselskabet Sct. Jørgens Skib m.s. *Jørgen Ring* har været i Fart 326 Dage og gjort 26 Rejser med Brunkul. Der er indsejlet 97.406 Kr., og Overskudet er 9.926 Kr. Der udbetales 6 pCt. i Udbytte.

Ogsaa Rederiaktieselskabet Garibaldi har solgt sit Skib *Garibaldi* til Køge. Det har paa 218 Dage indsejlet 120.529 Kr. Skibet havde i 1½ Maaned været til Reparation, og der er et Driftsunderskud paa 3.954 Kr., men det vedtoges at udbetale 6 pCt. af Udbyttereguleringsfonden.

A/S 3-mast. Motorskonert Dannebrog's Skib *Dannebrog* har klasset i 75 Dage. Reparationen kostede 75.000 Kr., hvoraf en Del er afholdt af Regnskabet for 1943, medens Resten tages næste Aar. Skibet har været i Fart Aarets resterende 290 Dage, og der er indsejlet 190.945 Kr. Overskudet er 9.703 Kr., og der udbetales 8½ pCt. i Udbytte.

For Rederiaktieselskabet Gerda gør det samme sig gældende som ved Garibaldi og Lunden. Selskabets Skib er blevet solgt til det nystiftede *Ørkildshus*, og man ser sig nu om efter et nyt Skib. Gerda har paa 234 Dage indsejlet 229.532 Kr. Overskudet er 13.114 Kr., og der udbetales 6 pCt. i Udbytte.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.		

#### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

##### Sømandsmissionens Mærkedag

Med justitsministeriel Tilladelse vil dansk Sømandsmission i fremmede Havne og Indenlandsk Sømandsmission den 1. April over hele Landet forhandle et Ankermærke til 25 Øre. Overskudet vil blive fordelt med tre Femtedele til Arbejdet i Udlandet og to Femtedele til Arbejdet her i Landet. Og forhaabentlig bliver der Tale om et stort Overskud, for der er store Opgaver at løse. Sømandskirkerne i Hamborg, Danzig og Hull skal moderniseres, København skal have et større Sømandshjem med mere Lokaleplads, enkelte danske Havne venter paa Rejsning af nye Hjem, og flere ældre Sømandshjem trænger til at moderniseres. Dertil kommer, at adskillige danske Sømandspræster i Udlandet arbejder ved Hjælp af Midler, som er stillet til Raadighed fra andre Lande, saa her bliver ogsaa en Regning at betale efter Krigen. Det maa være en Æres-sag for hele Nationen, at intet Arbejde, som Sømandsmissionerne kan udføre til Gavn og Glæde for vore Sø-mænd, skal gaa istaa af Mangel paa Pengemidler!

##### Underholdningsaften for Søfolk

Ved den næste Underholdningsaften for Søfolk, der finder Sted paa Torsdag Aften Kl. 19 i Søfartsklubbens Lokaler, holder Rektor *H. Hartvig-Møller* et Foredrag om »Verdens Enhed«. Der er Klaverspil af Frøken *Käthe Petersen* og Fællessang under Ledelse af Kommune lærer *Fritz Rudloff*.

Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn *E. Juel-Hansen* dirigerer Aftenen.

##### Den svenske Lejdetrafik

Tre Lejdeskibe har forladt svensk Farvand. Det er Nordstjernans *Chile*, bestemt til Buenos Aires, Trelleborg Angfartygs Nya A/B *Falsterbohus*, bestemt til den mexikanske Golf, og Svenska Orientliniens *Skogaland*, bestemt til Lissabon.

Til Göteborg er der ankommet tre Lejdeskibe, nemlig Svenska Orientliniens Motorskib *Boreland*, Nordstjernans *Ecuador* og Trelleborg-Bolagets Tankskib *Lillöhus*. Til sammen medførte de 22.000 Tons Last fra Buenos Aires. *Lillöhus* medførte hovedsagelig Hvede, medens de øvrige Laster hovedsagelig var Føderanvarer og Foder. Med *Ecuador* var desuden et Parti Kaffe.

#### PERSONALIA

##### 65 Aar

En af Det Forenede Dampskibs-Selskabs kendte Førere, Kaptajn *Jep Olivarius Jepsen*, fyldte i Lørdags 65 Aar og er dermed faldet for Aldersgrænsen. Kaptajn Jepsen, der er Stationsforstandersøn fra Fyn, gik til Søs i 1893. I 1907 afsluttede han sine nautiske Eksaminer og blev samme Aar ansat i D. F. D. S., hvor han avancerede til 1. Styrmand i 1915 og til Fører ti Aar senere. Han har bl. a. ført m.s. *Tunis* paa Middelhavet og *C. F. Tietgen* paa Aarhus-Ruten.

##### 60 Aar

Skibsfører i Fyr- og Vagervæsenet, Kaptajn *A. Krogsbæk* fylder i Morgen, Lørdag, 60 Aar.

Kaptajn Krogsbæk kom til Søs ved Aarhundredeskiftet med en norsk Bark. Efter at have taget sine nautiske Eksaminer og været Reservelejtant, blev han i 1912 ansat som Styrmand i Det Forenede Dampskibs-Selskab. I 1912 traadte han ind i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste, hvor han nu er Fører af Inspektionsskibet *Absalon*. Siden 1919 har han været Bestyrelsesmedlem i Fyrvæsenets Forening, for hvis Embedsafdeling han er Formand.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. RØGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL** ||| **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsning

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DE  
FORENEDE  
BUGSERSELSKABER  
KØBENHAVN  
BUGSERING OVERALT I EUROPA

## EINAR SCHMITH

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13  
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel-Adr.: Einarship



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER &amp; SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlæns W. Karlsen

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 16. Marts 1944.

Nr. 11.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnerter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridien; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.** I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

638. (T.) Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indløb aftaget.

*Position.* c. 54° 39' N. 11° 21' E.

*Detaller.* Vanddybden i Indsejlingen til *Rødby Havn* er for Tiden aftagende og er nu ved det W.-lige Molehoved 3,5 m.

639. (S.) Danmark. Gedser S. Rødsand Rende. Klokketønde genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/469 1944 udgaar.

*Position.* c. 54° 32',8 N. 11° 56',1 E.

*Detaller.* *Rødsand Rende* Klokketønde er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

640. (S.) Danmark. Tolkedyb. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 52/1854 1943 udgaar.

*Position.* c. 54° 50',6 N. 12° 14',4 E.

*Detaller.* *Tolkedyb* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

641. Sverige. Öland E.-Kyst. Oplysning om Sejløb og Afmærkning. Miner udlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/23 1944 udgaar.

I. *Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Et *svensk* Minefelt er udlagt indenfor den *svenske* Territorialgrænse E. for *Öland* mellem Breddeparallerne 56° 19' N. og 56° 19',5 N. I Feltet findes i N.—S.-lig Retning en 600 m bred Gennemsejlingsaabning, der er afmærket med 4 Sømærker, som følger:

a) Øst for Sejlrenden:

1. En rød Stage med 2 nedadvendte Koste paa 56° 19',0 N. 16° 36',5 E.

2. En rød Stage med 3 nedadvendte Koste paa 56° 19',5 N. 16° 36',5 E.

b) Vest for Sejlrenden:

3. En sort Stage med 3 sorte Balloner 600 m W. for 1.

4. En sort Stage med 2 sorte Balloner 600 m W. for 2.

Der etableres ikke Minclodsning gennem Sejlrenden.

II. *Position.* 56° 16' N., E. for Öland S.-lige Del.

*Detaller.* Paa Grund af Tilstedeværelsen af Vrag, farlige for Skibsfarten, maa Sejladsen gaa gennem en Sejlrende, for hvilken Afmærkningen er:

1. V e s t for Sejlrenden *Östbygrund* Stage med 2 Balloner paa c. 56° 16',3 N. 16° 32',8 E.

2. Ø s t for Sejlrenden.

a) en rød Stage, *Nr. 1*, med 2 Balloner og 1 nedadvendt Kost mellem Ballonerne udlagt c. 500 m E. for *Östbygrund* Stage med 2 Balloner.

b) en rød Stage, *Nr. 2*, med 2 nedadvendte Koste og 1 Ballon mellem Kostene, udlagt c. 500 m S. for ovennævnte Stage *Nr. 1*.

*Anm.* Opmærksomheden henledes paa, at den røde Stage med 1 opadvendt Kost i Neutralitetsløbet paa 56° 17' 22" N. 16° 36' 36" E., ESE. for *Gräsgård*, midlertidig er inddraget.

III. *Advarsel.* Man advares imod at besejle Mineomraadet uden for det oprettede Sejlløb.

(U. f. s. Nr. 9/500. Stockholm 1944.)

642. Sverige. Stockholms Skærgaard. Nynäshamn. Kabler udlagt.

1. *Positioner.* a) *Brunsviksholmen* 58° 55' 06" N. 17° 58' 31" E.

b) *N. Stegholm* 58° 54' 42" N. 17° 59' 07" E.

c) *E. Slangholm* 58° 55' 37" N. 18° 01' 52" E.

*Detaller.* Et Telefonkabel er udlagt mellem ovennævnte Punkter. Mellem Punkterne b) og c) ligger Kablet E. for Grunden *Faran*.

2. *Positioner.* a) Fastlandet 58° 53' 34" N. 17° 56' 48" E.

b) *Yttre Gården* 58° 51' 57" N. 17° 57' 39" E.

*Detaller.* Et Telefonkabel er udlagt mellem ovennævnte Punkter W. om *Ädholmen*.

(U. f. s. Nr. 10/556. Stockholm 1944.)

643. Sverige. Stockholms Skærgaard. Kapellskär. Kabel udlagt.

*Positioner.* a) Fastlandet 59° 43' 05" N. 19° 04' 25" E.

b) *Kapellskär* 59° 43' 05" N. 19° 04' 49" E.

*Detaller.* Et Telefonkabel er udlagt mellem ovennævnte Punkter, lige S. for 6 m Kurven S. for *Kapellskär*.

(U. f. s. Nr. 10/555. Stockholm 1944.)

644. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lidö—Idö. Kabel udlagt.

*Positioner.* a) *Lidö* 59° 47' 16" N. 19° 06' 18" E.

b) *Idö* 59° 47' 44" N. 19° 06' 58" E.

*Detaller.* Et Telefonkabel er udlagt mellem ovennævnte Pladser.

(U. f. s. Nr. 10/554. Stockholm 1944.)

645. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Kabel udlagt.

1. *Positioner.* a) 59° 50' 58" N. 19° 06' 37" E.

b) 59° 51' 46" N. 19° 07' 30" E.

*Detaller.* Fra Punkt a) paa *Arholma* W.-Side til Punkt b) paa *Arholma* N.-Side er i c. 0,15 Sm Afstand fra Kysten udlagt et Telefonkabel.

2. *Positioner.* a) *Svedudden* 59° 50' 30" N. 19° 05' 03" E.

b) *Granö* 59° 50' 20" N. 19° 05' 36" E.

*Detaller.* Et Telefonkabel er udlagt mellem Punkterne a) og b), S. for den S.-lige Stage med Kost.

(U. f. s. Nr. 10/553. Stockholm 1944.)

646. Tyskland. Danzig Bugt. Neufähr E. Vrag.

*Position.* c. 54° 22',6 N. 18° 49',1 E.

*Detaller.* Et Vrag, hvoraf Mastetoppen rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 10/483. Berlin 1944.)

**647. Tyskland. Stolpmünde. Sejladsforskrift.***Tidligere E. f. S.* Nr. 4/436 1944 udgaar.*Position.* c. 54° 35' N. 16° 52' E.*Detaller.* Det tilladte Dybgaaende under Indsejling til og Udsejling fra *Stolpmünde* er 5 m ved Middelvandstand.

(N. f. S. Nr. 10/535. Berlin 1944.)

**648. Tyskland. Stolpmünde NW. Skydeplads. Advarsel.***Positioner.* a) 54° 34',5 N. 16° 45' E. c) 54° 38',5 N. 16° 48' E.

b) 54° 38' N. 16° 45' E. d) 54° 35' N. 16° 48' E.

*Detaller.* Inden for Skydeområdet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter, maa man regne med, at der indtil c. 2,6 Sm fra Kysten er udlagt forankrede Skydeskiver, der ikke altid bliver indbjærget efter Skydning. Skiverne er ikke belyst om Natten.

(N. f. S. Nr. 10/484. Berlin 1944.)

**649. Tyskland. Funkenhagen—Jershöft. Forbudt Omraade.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/70 1944.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det i ovennævnte E. f. S. nævnte Forbud mod Sejlads i Omraadet inden for en Linie gennem følgende Punkter:

a) 54° 55' N. 16° 12' E. d) 54° 39' N. 15° 45' E.

b) 54° 48' N. 16° 20' E. e) 54° 49' N. 15° 58' E.

c) 54° 35' N. 15° 48' E.

udstrækkes til at gælde indtil 30. April 1944.

(N. f. S. Nr. 10/485. Berlin 1944.)

**650. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak E. Lys- og Klokketønde udlagt.***Position.* c. 54° 31',1 N. 10° 28',7 E.*Detaller.* En grøn Lys- og Klokketønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, er udlagt paa ovennævnte Plads.*Anm.* Alle Skibe skal passere S. om Lys- og Klokketønden.*Kort* Nr. 185, 126 og 180.

(N. f. S. Nr. 10/486. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****651. (S). Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro Lys- og Fløjtetønde genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 52/1863 1943 udgaar.*Position.* c. 55° 04',2 N. 11° 18',4 E.*Detaller.* *Vejro* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.**652. Danmark. Store-Bælt. Sprogø SE. t. E. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 6/501 1944.*Position.* 55° 19' (07") N. 11° 00' (22") E., c. 1,3 Sm 123° fra *Sprogø* Fyr.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.*Kort* Nr. 143, 141, 142 og 140.



**653. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Havn. Oplysning om Fortøjningstønder.**

*Positioner.* a) 54° 49' (55") N. 11° 07' (21") E., i 1 m Vand.

b) 54° 49' (56") N. 11° 07' (35") E., i 3 m Vand.

*Detaller.* Paa hver af ovennævnte Pladser ligger en sort Fortøjningstønde, tilhørende *Nakskov Skibsværft.*

*Kort Nr.* 144.

*Publikationer.* Havnelods, Side 152.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****654. Danmark. Kattegat. Gilleleje NW. Vragafmærkning inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 9/609 1944.

*Position.* 56° 11' (24") N. 12° 09' (36") E.

*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa ovennævnte Plads, er inddraget.

**655. (T.) Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Indsejling. Sømærker midlertidigt inddraget.**

*Position.* c. 55° 58' N. 12° 01' E.

*Detaller.* De to Tønder ved den gravede Rende til *Frederiksværk* Havn er midlertidigt inddraget.

**656. (T.) Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/152 1944.

*Position.* c. 55° 56' N. 10° 33' E.

*Detaller.* Dybden i Indsejlingen til *Maarup* Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 2,9 à 3 m.

**657. (T.) Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 8/562 1944.

*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.

*Detaller.* I *Tyborøn* Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: I *Sølhunde- holm Lob*: 3,5 m, i *Gaaseholm Lob*: 2,5 m., i *Svaneholm Lob*: 1,4 m og i *Kobberø Lob*: 2,3 m. Der er saaledes for Tiden 3,5 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden.*

*Kort Nr.* 104.

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****658. Norge. Trondheimsfjord. Trondheim. Fyr ødelagt.**

*Position.* c. 63° 26' 5" N. 10° 25' 8" E.

*Detaller.* De to Ledefyr i Havnebassin *Nr. 4*, der viste grønt, fast Lys, er ødelagt.

(N. f. S. Nr. 10/513. Berlin 1944.)

**659. (T). Danmark. Esbjerg. Trafikhavn. Pram sunket.**

*Position.* 55° 27' (58") N. 8° 26' (21") E.

*Detaller.* En Jernpram, lastet med Grus, er sunket midt for den SE.-lige Tværkaj i *Esbjerg Trafikhavn*. Dybden over Vraget er 4,5 m ved Middel-Springtidslavvande. Prammen vil snarest blive hævet.

**660. Holland. IJsselmeer. Kuil van Marken. SW.-Polder. Sømærker udlagt.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Ved den under Bygning værende SW.-Polder er samtlige Træpæle fjernet. Der er endnu 4 Borerør tilbage, som rager c. 0,5 m op fra Grunden og er afmærket med følgende Sømærker:

- |    |      |            |   |     |                |               |
|----|------|------------|---|-----|----------------|---------------|
| a) | Grøn | Baaketønde | 1 | paa | 52° 30' 05" N. | 5° 24' 30" E. |
| b) | —    | —          | 2 | —   | 52° 28' 15" N. | 5° 20' 30" E. |
| c) | —    | —          | 3 | —   | 52° 27' 00" N. | 5° 17' 30" E. |
| d) | —    | —          | 4 | —   | 52° 26' 20" N. | 5° 16' 00" E. |

(N. f. S. Nr. 10/504. Berlin 1944.)

**661. Holland. IJsselmeer. Huizen NW. og ENE. Skydeomraader.**

*Position.* *Huizen Kirke*: c. 52° 17',9 N. 5° 14',0 E.

*Detaller.* 1. Skydeomraadet NW. for *Huizen* begrænses af to Linier, der fra *Huizen Kirke* gaar til Punkterne henholdsvis c. 52° 21',1 N. 5° 04',8 E. og c. 52° 24',1 N. 5° 16',7 E., samt af en Cirkellinie med Centrum i *Huizen Kirke* og Radius 6,48 Sm.

2. Skydeomraadet ENE. for *Huizen* begrænses af to Linier, hvoraf den ene gaar fra *Huizen Kirke* til c. 52° 21',7 N. 5° 22',7 E. og den anden fra c. 52° 17',1 N. 5° 17',8 E. til c. 52° 18',9 N. 5° 24',3 E., samt af en Cirkellinie med Centrum i *Huizen Kirke*, og som med Radius 6,48 Sm gaar gennem begge førstnævnte Liniers E.-lige Endepunkter.

3. En Time før Skydningens Begyndelse bliver en rød Ballon hejst paa en Mast ved *Huizen* som Signal for, at Skydeomraadet er afspærret for Sejlads.

(N. f. S. Nr. 10/503. Berlin 1944.)

**662. Holland. Waddensee. Doove Balg. Oplysning om Grund. Sømærke flyttet.**

*Position.* 53° 03' 48" N. 5° 15' 11" E.

*Detaller.* 1. I Tøndelinien mellem de sorte Baaketønder 10 og 11 er der fundet en Grund med 2 m Vand.

2. Baaketønde 10 er flyttet til ovennævnte Position.

(N. f. S. Nr. 10/502. Berlin 1944.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****663. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/137 og 2/321 1944.

*Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 10. Marts 1944 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

## § 1.

Al Sejlads og Udøvelse af Fiskeri samt Opankring er forbudt i et Omraade i *Aabenraa Fjord*, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) 55° 01',5 N. 9° 28',2 E.
- b) 55° 01',1 N. 9° 29',7 E.
- c) 55° 02',4 N. 9° 34',7 E.
- d) 55° 02',9 N. 9° 34',4 E.

## § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Kort Nr. 151, 152 og 150.

## Tillæg.

### 1. Østersøen.

#### 664. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Oplysning om Skydebane.

*Position.* *Söderstjärna* c. 56° 09' N. 15° 36' E.

*Detaller.* Den af *Karlskrona* Orlogsværft anvendte E.-lige Artilleriindskydningsbane begrænses af Linier, der gaar saaledes:

1. Mod Nord: Fra *Söderstjärna* (Skydepladsen) til *Tvegölja* N.-Pynt, derfra til *Säljö* S.-Pynt og derfra mod E. til *Trummenäs*.
2. Mod Syd: Fra *Söderstjärna* til *Getskär* N.-Pynt, derfra til *Åspeskär* N.-Pynt, derfra til *Prottnholm* S.-Pynt og derfra mod E. til *Möcklö*.  
Naar der skydes, og der kan forventes Nedslag i Banen, vises følgende Signaler paa Skydebanens Signalmast ved *Söderstjärna*:

O m D a g e n: 1 rødt Flag over 1 Kugle.

O m N a t t e n: 1 rødt Lys over 1 grønt Lys.

Naar Signalerne er vist, maa ingen Skibe eller Fartøjer uden Nødvendighed befinde sig inden for Skydebanens Omraade.

(U. f. s. Nr. 11/664. Stockholm 1944.)

#### 665. (S). Sverige. Kalmarsunds djupränna. Lystønder inddraget for Is.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/510 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Følgende Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:

*Trädgårdsgrund* c. 56° 38' N. 16° 22' E. *Tärnör.* *Kalmar Tredingsgrund.* *Gillburen.*  
*Mellgrund* c. 56° 40' N. 16° 24' E.

(U. f. s. Nr. 11/611. Stockholm 1944.)

**666. Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/38 1944 udgaar.

*Position.* c. 59° 19',8 N. 18° 10',6 E.

*Detaller.* Det er uvedkommende forbudt

1. at gaa i Land paa Øerne *Stora Fjäderholmen, Ångsholmen* og *Libertus* samt ved *Stockholms Afmagnetiseringsstation* (c. 59° 20',1 N. 18° 10',9 E.)
2. at besejle Omraadet omkring Øerne inden for rette Linier gennem følgende Punkter:
  - a) 35 m uden for *Stora Fjäderholmens* SE.-lige og S.-lige Pynt.
  - b) 35 m uden for *Ångsholmens* SW. lige og W.-lige Pynt.
  - c) *Stockholms Afmagnetiseringsstations* W.-ligste Punkt.
  - d) *Afmagnetiseringsstationens* E.-ligste Punkt.
  - e) 35 m uden for *Stora Fjäderholmens* SE.-lige Pynt.
3. at fotografere, tegne eller beskrive Dele af Omraadet.

(U. f. s. Nr. 11/610. Stockholm 1944.)

**667. Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm. Sømærke udlagt.**

*Position.* 59° 24' 01" N. 18° 21' 13" E.

*Detaller.* En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa ovennævnte Plads ved *Kvarngrundet* udfor *Vaxholms* S.-Kyst.

(U. f. s. Nr. 11/609. Stockholm 1944.)

**668. Sverige. Ålandshavet. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 13.—24. Marts 1944, hver Dag Kl. 0900—1700.

*Position.* Skydepladsen: c. 59° 56',4 N. 18° 55',5 E.

*Detaller.* Skydeøvelser foretages til nævnte Tider fra *Väddö* Skydeplads paa Pynten 500 m NW. for *Måsgrund*.

Fareomraadet under Skydningerne er en Sektor med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af to Linier, der fra denne Plads gaar henholdsvis i Retning 350° og 120°, samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og med Radius 9 Sm.

(U. f. s. Nr. 11/663. Stockholm 1944.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****669. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 17.—20. Marts 1944, hver Dag Kl. 1000—1700.

*Position.* *Vallda Sandö* SW.-Pynt: c. 57° 29',0 N. 11° 54',7 E.

*Detaller.* Skydeøvelser mod Luftmaal foretages til nævnte Tider fra *Valldö Sandö* SW.-Pynt, c. 1½ Sm SW. for *Särö* Kirke.

Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö* SW.-Pynt, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie gennem *Yttre Tistlarna* og mod Vest af en Linie, der gaar 10,8 Sm fra *Vallda Sandö*.

Det er under Skydning tilladt at passere Fareomraadet, derimod er unødvendigt Ophold i Omraadet forbudt, naar der skydes.

(U. f. s. Nr. 11/666. Stockholm 1944.)

**670. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Fyr elektrificeret.**

*Positioner.* Böttö Fyr c. 57° 39' N. 11° 43' E.

Gäveskär — c. 57° 40' N. 11° 46' E.

Knippelholmen — c. 57° 41' N. 11° 49' E.

*Detaller.* Böttö, Gäveskär og Knippelholmen Fyr er blevet elektrificeret, hvorved Fyrenes Lysevne er forøget. Iøvrigt er Fyrene uforandret.

(U. f. s. Nr. 11/620. Stockholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

## Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. -JANBY-



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsøen 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registratortonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kulpelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

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

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og ber foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lødspege betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsning og Lading. I Frihavnen besørger Løsning og Lading efter Takst, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybdet ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadybarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lødspege efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandaftgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Løsning og Lastning: Løsning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sjøskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybdet i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepege pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Løsning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 2000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybdet i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepege (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpege: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Løsning og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og Udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1¼ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—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: Sjøsk. 24 Øre, Sjøsk. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. uforudt. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 R.T. 15 Øre for Indenbys, 50 Øre for Udenbys. Under 100 R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Løds.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 5 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Løsnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af aama og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 R.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 13

FREDAG 24. MARTS 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den svage Bedring i Tonnagesituationen paa de Oversøiske Markeder, der har gjort sig gældende i de sidste Par Uger, synes — efter de sidste fra Sverige indgaaede Rapporter — atter at være forsvundet. Ja, der tales endog om, at Tonnagemanglen er mere fremtrædende end den har været i lange Tider, og at der fra alle Sider lyder Klager over de mange Ordre, der ikke kan dækkes. Neutral Tonnage er der praktisk talt ingen af, og saavel England som U.S.A. frigiver kun Tonnage til de mest paatrængende Praferencelaster.

Iøvrigt ser det ud, som om en vis Omlægning af Tonnageproduktionen i U.S.A. er forestaaende, idet der meldes, at Kontrakter for et større Antal almindelige Fragtskibe af »Victory« Typen er annulleret og Værfterne i Stedet for skal bygge Tropictransport-skibe. Et enkelt Værft i Californien har saaledes faaet Kontrakter for 34 Skibe af denne Type annulleret, men skal i Stedet for bygge det samme Antal Tropictransport-skibe, som alle skal være færdige i indeværende Aar.

Som allerede nævnt, har der i Beretningsugen kun været faa disponible Skibe, og Befragtingernes Antal har naturligvis derfor ogsaa være begrænsede. I Kulfarten fra Hampton Roads til Vestindien og Brasilien er der frigivet en Del Skibe, som har faaet Besked paa at laste enten Sukker fra Vestindien eller Malm fra de brasilianske Havne til Golfen og Northern Range. De udgaaende Kulfragter er uforandret: \$10.50 til Pernambuco, \$9 til Rio, \$9.25 til Santos, \$9.75 til Buenos Aires og \$10.75 til Bahia Blanca plus 35 pCt. Krigstillæg. Malm fra Rio, Santos eller Bahia til Northern Range betaler uforandret \$8,20 plus 54 pCt. Krigstillæg. Fra Chile er der sluttet enkelte Baade for Salpeter til Golfen til \$8.50 plus det sædvanlige Krigstillæg. Fra de indiske og sydafrikanske Malmhavne er Efterspørgslen efter Tonnage meget stærk. Ilmenit fra Cochín til Baltimore sluttetes bl. a. til \$17 plus et ukendt Krigstillæg, og fra Durban til Northern Range betales \$10.50 plus 30 pCt. Krigstillæg. Enkelte Skibe sluttetes ligeledes for Hørfro fra River Plate til Northern Range til \$15.50 fra Rosario med 50 Cts. mindre for down River Komplettering. Krigstillægget er uforandret 35 pCt.

Om Forholdene paa de engelsk-kontrollerede Markeder foreligger der ingen nye Meldinger, hvorimod der synes at være gjort forskellige Forretninger i neutral Fart fra Argentina. Buenos Aires/Lissabon meldes at have faaet spansk Tonnage til omkring 275/280 Pesos og svensk Tonnage skal være sluttet til samme Destination til \$60. Iøvrigt er Tonnageefterspørgslen for udgaaende Forretning fra River Plate stadig lige stor. Der er Kornlaster i Markedet til saavel Brasilien, som til Chile og Peru, ligesom der ogsaa stadig noteres mange Stykgodslaster til Sydafrika, som det synes umuligt at skaffe Tonnage for.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene stadig rolige. Kul og Koksarten fra Tyskland til danske Havne tager stadig en Del Tonnage paa de sædvanlige Betingelser. Trælastmarkederne er endnu ikke rigtig kommet i Gang. Salpeterfarten fra Skiensfjorden til Danmark forventes at kunne tage en Del Skibe

for April Lastning. Raten ligger omkring Kr. 17/18, afhængig af Størrelse og Lossehavn. Malmfarten fra Sverige til Tyskland kan i Øjeblikket kun tage Kontrakt-Tonnage, men i tysk Kystfart kan der derimod placeres en Del Skibe for forskellige Ladninger saasom Korn fra Østersøhavnene til Hamburg, Bremen og Emden og Kul den modsatte Vej.

### ENGLANDS OG AMERIKAS HANDELSFLAADER

Det hedder i Aarsberetningen fra *Chamber of Shipping of the United Kingdom*, at de allierede ved Slutningen af 1943 muligvis havde lige saa meget Handelstonnage, som da Krigen begyndte, og at dette Tonnagetal maaske vil blive oversteget væsentligt ved Slutningen af 1944. Uanset Tonnagemængden er det imidlertid klart, at hvis England skal kunne bibeholde sin førende Stilling, maa der bygges Specialskibe af alle Typer og af høj Kvalitet, passende til den Fart, hvor de skal sættes ind. Beretningen fremhæver dog, at nogen nøjere Undersøgelse af Tonnageproblemet ikke kan finde Sted, før man har et klarere Begreb om, hvilken Del af Tonnagen, der endnu vil være afloat og brugbar, naar Krigen er forbi.

Den nyvalgte Præsident, Sir *G. Leighton Seager*, fremhævede ved Kammerets Aarsmøde, at Englands Handelstonnage var oppe paa ca. 18 Mill. Tons, da Krigen begyndte, medens De Forenede Stater havde ca. 8 Mill. Tons, deraf 2 Mill. oplagt, 4 Mill. i Kystfart og 2 Mill. i Fart paa Udlandet. Det er, fremhævedes det, umuligt at sige noget om, hvordan Stillingen bliver, naar Krigen er forbi. Maaske, sagde Sir Leighton Seager, vil De Forenede Stater til den Tid have tre-fire Gange saa meget Tonnage afloat som England. Efter at have henvist til Amerikas kolossale Skibsproduktion gik Præsidenten over til at tale om den Tonnage, der vilde blive i Overskud, og han mente, at det tilkom Amerikanerne at afgøre, om den skulde hugges op, gives bort eller sælges ligesom andet Krigsmateriel eller om den skulde bibeholdes med Fragtfart for Øje. Han mindede om, at Amerika efter sidste Verdenskrig havde haft den næststørste Handelsflaade i Verden. Efter denne Krig vilde det have den største. I 1914 havde Amerika ca. 2 Mill. Bruttotons og i 1920 næsten 10 Mill. Bruttoton. Det havde været meget bekosteligt at holde hele denne Tonnage. I Juni 1921 fremgik det af De Forenede Staters Søfartskommissions Beretning, at Udgifterne for det forløbne Aar oversteg Indtægterne med 82 Mill. Dollars, medens Indtægterne endda omfattede 105.872.000 Dollars i Bevillinger fra Kongressen og 57.672.000 Dollars fra Salg.

Den amerikanske Handelsflaade blev efterhaanden en tung Byrde for Skatteyderne, og det viste sig snart, at det eneste fornuftige og økonomiske vilde have været at ophugge Overskudstonnagen. I England, tilføjede Præsidenten, var det Roderne og ikke Skatteyderne, som bar Byrden. Regeringen var i en vanskelig Situation, idet den maatte imødesee Muligheden af et alvorligt Tab paa sit Krigsbyggeprogram. Lord *Inchcape* tog Standardskibene paa sig paa egen Risiko, idet han var i Stand til at finde Købere, hvor Søfartsministeriet ikke havde kunnet, og han solgte Skibene til britiske Redere og sparede derved Skatteyderne for mange Millioner Pund. Staten modtog £35 Mill. for 1.400.000 krigsbygget Tonnage.



## FRA REGNSKABER OG AARSBERETNINGER

### »NORDEN«: INTET UDBYTTTE

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Norden«, Akts., meddeler, at Selskabets Regnskab for Aaret 1943 udviser foruden en Overførsel fra forrige Aar af 460.622 Kr. en Renteindtægt m. m. paa 52.259 Kr. samt en Overførsel fra Kursreguleringskonto paa 200.000 Kr. Driftsudgifterne andrager 353.692 Kr., hvoraf 46.006 Kr. er overført til Konto for uafsluttede Driftskonto for rekvisitionerede Skibe. Administrationsudgifterne udgør 153.940 Kr. og Afskrivning paa ikke rekvisitionerede Skibe 194.012 Kr., og til næste Aar overføres 57.243 Kr.

I Fjor havde Norden et Driftsunderskud paa 426.000 Kr., omtrent det samme som det foregaaende Aar. Alligevel betalte Selskabet 4 pCt. i Udbytte. I Aar er Underskudet, som ovenstaaende viser, noget større, og der betales intet Udbytte.

### Ø. K. MINDES 34 DANSKE SØFOLK

Paa Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagnis Generalforsamling udtalte Bestyrelsens Formand, Prins Axel:

— Atter i Aar maa Kompagniet beklage, at der ved Krigsforlis er gaaet Menneskeliv tabt. Ved m.s. »Afrika« 5 danske Sømand og ved m.s. »Amerika« 29.

Prins Axel henviste til den trykte Aarsberetning og Regnskabet, som vi tidligere har omtalt, og fortsatte:

— Samme ydre Omstændigheder, hvorover Kompagniet ikke er Herre, som har raadet i de foregaaende 3 Aar, har ogsaa i 1943 afskaaret Hovedsædet fra dets oversøiske Forbindelser og fra de Skibe, som er i Fart, saaledes at det ikke er muligt at give nærmere Oplysninger fra disse Virkefelter, og Regnskabet fremtræder i ufuldstændig Form. Under disse Forhold har Kompagniets Hovedledelse stadig maattet holde sig for Øje at bevare Kompagniets Evner til at træde i Funktion, naar Vandene atter bliver aabne, og bevare den Erfaring og de Evner, som Kompagniets mangeaarige Personale repræsenterer.

### »PACIFIC«: 15 pCt.

Dampskibsselskabet »Pacific« Akts. meddeler, at Selskabets Netto-Overskud for 1943 uden Afskrivninger paa Skibene, og efter at der i Aarets Løb er betalt 248.717 Kr. i Skat, andrager 391.576 Kr. Hertil kommer Renter og Kursdifferencer med 32.699 Kr. og Overførsel fra 1942 med 21.545 Kr., saaledes at der pr. 31. December 1943 til Disposition er ialt 445.820 Kr.

Bestyrelsen har besluttet at foreslaa den kommende ordinære Generalforsamling, som afholdes Tirsdag den 4. April, at der af ovennævnte Beløb henlægges 100.000 Kr. til Dispositionsfond, at der afskrives 167.653 Kr. paa Skibene, at der betales 15 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, at der betales 21.214 Kr. i Tantième til Bestyrelsen, og at der overføres 21.953 Kr. til 1944.

I Fjor betalte Selskabet ligeledes 15 pCt. i Udbytte.

### »HEIMDAL«s SKIBE

Dampskibsselskabet »Heimdal«s Aarsberetning bringes en Række Oplysninger om Rederiets Skibe. Det hedder saaledes:

Fra S.S. »Poul Carl«s Vrag er der bjerget yderligere Tilbehør, saaledes at Udgifterne ved Overtagelsen af Vraget 30.000 Kr. er nedbragt til ca. Halvdelen.

Om de uden for Selskabets Kontrol værende Skibe, S.S. »Manø«, S.S. »Aarø« og S.S. »Kalø«, foreligger der ingen Oplysninger, hvorfor man maa gaa ud fra, at de var i Behold ved Aarets Udgang. Da det stadig er umuligt at foretage Opgørelser for disse Skibe, fremkommer de atter under diverse Debitorer og di-

verse Kreditorer med en uvæsentlig Ændring. Beløbene er henholdsvis 318.002 Kr. og 121.045 Kr.

Det kan endnu ikke siges, hvornaar den Nybygning, som blev bestilt i April 1942 til Erstatning for S.S. »Axel Carl« kan leveres. Der er derfor ikke indbetalt yderligere Rater til Værftet.

### »MYREN«: 8 pCt.

Dampskibsselskabet *Myren* har udsendt følgende Meddelelse om Regnskabet for 1945. Den lyder:

Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« meddeler, at Netto-Overskudet for Aaret 1943 udgør 475.716 Kr., hvortil kommer Saldo fra forrige Aar 296.933 Kr. og Renter samt Kursavance 269.500 Kr., ialt 1.042.149 Kr., som Bestyrelsen foreslaar fordelt som følger: Henlæggelse til Lovmæssig Reservefond 100.000 Kr. og til Kursregulerings Konto 200.000 Kr. samt at udbetale i Udbytte 8 pCt. med 320.000 Kr.

Efter Udredelse af Tantièmen til de Kommitterede fremkommer en Saldo paa 403.826 Kr., som overføres til 1944.

Netto-Overskudet er fremkommet efter Afholdelse af de ordinære Skibsudgifter 1.355.624 Kr., Lønninger og diverse Udgifter 112.930 Kr., Skatter 45.794 Kr., Klassifikationer og Tab paa Havarier 66.746 Kr. samt Afskrivning paa Skibene 260.000 Kr.

Overskudet var i Fjor 624.453 Kr. og Udbyttet var ligesom i Aar 8 pCt.

### »DANIA«: 8 pCt.

Bestyrelsen for Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Dania« meddeler, at Overskudet for Aaret 1943 inklusive en Overførsel fra forrige Aar paa 171.467 Kr., men efter Fradrag af Tantièmer udgør ialt 442.120 Kroner, som Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen at anvende med:

100.000 Kr. til Afskrivninger paa Skibene, 30.000 Kr. til Henlæggelse til Konjunkturfunden, 120.000 Kr. til 8 pCt. til Aktionærerne og 192.120 Kr. til Overførsel til næste Aar. Der udbetaltes ogsaa 8 pCt. i Udbytte for 1942.

### »VENDILA«: 4 pCt.

Det af Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Vendila vedtagne Regnskab for 1943 udviser et Driftsunderskud af 567.994 Kr., hvortil kommer Renteindtægter og Kursdifferencer med 4695 Kr. samt Bjærgeløn 7734 Kr., ialt 580.423 Kr.

Efter Fradrag af Kaplak og Omkostninger, ialt 189.497 Kr., Tab ved Havarier 93.679 Kr., Udgift til Kabelinstallation 52.751 Kr., vedtægtsmæssig Henlæggelse til Afskrivningsfondet 111.000 Kr., Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond 4715 Kr. samt til Tantièmer 7074 Kr. og efter Tillæg af den fra 1942 overførte Saldo 17.144 Kr. haves til Disposition 138.851 Kr., hvoraf Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen at udbetale et Udbytte af 4 pCt. = 120.000 Kr. og at overføre til 1944 18.851 Kr.

Af Ekstra-Reservefondet er afholdt Udgifter til Klassifikationer etc. med 39.179 Kr., hvorefter Saldoen bliver 588.011 Kr.

For 1942 udbetaltes 5 pCt. i Udbytte.

### SYDHAVNSLØBET VIL KOSTE 30 MILLIONER KR.

Paa Havnebestyrelsens sidste Møde forelagde Havnedirektør *Laub* en Indstilling angaaende tre Beredskabsarbejder til et samlet Beløb af 16,1 Million Kroner.

I sine Bemærkninger hertil oplyste Havnedirektøren, at man ogsaa overvejede det kommende Sydhavnsløb, hvis Linieføring dog ikke endnu er endelig fastlagt af Havnebestyrelsen. Havnedirektøren anbefalede dog, at man i rette Tid sørgede for at søge Beskæftigelsestilskud ogsaa til dette Arbejde.

Paa Mødet oplyste Havnedirektøren endvidere, at Sydhavnsløbet med tilhørende Sluse vil koste 30 Millioner Kroner, og der ventes et Beskæftigelsestilskud paa 11 Millioner Kroner.

## Direktør Maegaard 25 Aar i Rederiforeningen.



Direktør, cand. jur. Eilert Maegaard.

Den 3. April 1919 vedtog Dansk Dampskibsrederiforening — efter at have modtaget Sekretær F. V. Greibes Afskedsansøgning — at tilbyde Posten som Foreningens Sekretær til cand. jur. Eilert Maegaard, og man præciserede samtidig, at Administrationen under Hensyn til det Omfang, den havde faaet under sidste store Krig, burde lægges ind under fastere Former, saaledes at Dansk Dampskibsrederiforening baa- de indadtil og udadtil for Skibsfarten kunde faa samme Betydning og Virkeomraade, som Grosserer-Societetets Komite for Handelen og Industriraadet for Industrien.

Det var store Opgaver, der for 25 Aar siden blev lagt paa den nye Sekretærs Skuldre. Stillingen viste sig da ogsaa meget hurtigt at være af saa stort et Omfang, at Maegaard allerede Aaret efter blev udnævnt til administrerende Direktør for Dansk Dampskibsrederiforening. Opgaverne har gennem Aarene været mangesidede og ofte meget svære at rede ud, men Direktør Maegaard har med stor Dygtighed forstaaet sine Opgaver og aldrig været blind for hver enkelts Betydning.

Direktør Maegaard sidder i Dag faktisk inde med to Kriges Erfaringer, idet han allerede i 1916 forlod Embedskarrieren i Statistisk Departement for at overtage Posten som Sekretær i det i Maj Maaned samme Aar oprettede Fragnævn, som blev ophævet den 22. December 1920, og han fungerer atter i det under nuværende Krig oprettede Fragnævn som Chef for dets Sekretariat. Men vigtigere er det maaske, at han har Erfaringer fra en Efterkrigstid og dens mange Vanskeligheder for dansk Skibsfart.

I en Samtale med *Dansk Søfarts Tidende* udtaler Direktør Maegaard:

— Rammerne for Dansk Dampskibsrederiforenings Virkeomraader er vokset betydeligt i de 25 Aar, jeg har været Leder af Foreningens daglige Administration. Da jeg begyndte havde vi i Holbergsgade et lille Kontor med en Mødesal. Der var dengang kun to Medarbejdere foruden Lægekantoret. Nu har Dansk Dampskibsrederiforening sin egen monumentale Bygning i Amaliegade og et stort Personale.

— Hvilke Opgaver har forekommet Dem mest betydningfulde?

— Opgaverne har været mangedelte, og det er svært at sige, hvilke har været mest betydningfulde. Udadtil har Dansk Dampskibsrederiforening lagt megen Vægt paa at medvirke til at skabe et skandinavisk Samarbejde paa Skibsfartens Omraade og videre

til at skabe et internationalt Samarbejde. Det har været vor Hovedopgave udadtil, medens den indadtil — foruden Forhandlingerne med Mandskabsorganisationerne — har været at søge at bibringe Myndighederne og Lovgivningsmagten Forstaaelse af den danske Skibsfart og dens Kaar.

— Og Opgaverne er kronet med Held?

— Jeg synes, at Resultaterne har været ganske tilfredstillende. Samarbejdet med Kollegaorganisationerne i Norge og Sverige har siden 1920 været meget omfattende og meget gavnligt for alle Parter. Senere kom Finland med i Samarbejdet, men det naaede ikke at faa større praktisk Betydning inden Krigen. Vi har specielle Vedtægter for Samarbejdet, og der holdes normalt regelmæssige Rederimøder og Direktørkonferencer i de respektive Lande, men saa kom Krigen jo. Hvis man skal se paa vore Opgaver indadtil, er der vist Grund til at nævne vore Bestræbelser paa at faa Indflydelse paa vor Søfartslovgivning samt paa Skattespørgsmaal og Assuranceforhold vedrørende Skibsfarten. Disse Bestræbelser er ikke gaaet sporløse hen. En anden Opgave indadtil er Udgivelsen af Skibsfartsberetningen, der udsendes regelmæssigt hvert Aar, indtil Krigen kom. Den rummede en Række statistiske Oplysninger og meget andet værdifuldt Stof for Skibsfarten, og den vil atter udkomme, naar Krigen er forbi.

— Har Forhandlingerne med Mandskabsorganisationerne bragt mange Vanskeligheder?

— Forhandlinger om Lønsopgsmaal om Bord i Skibene er jo — som nævnt — ogsaa en af vore store Opgaver. Jeg har det Indtryk, at det rent personlige Arbejde er gaaet godt, selv om vi ved Forhandlingsbordet har kunnet tage en drøj Tørn, men Rederiforeningens Forhandlingsudvalg har i alle Tilfælde altid i de forløbne Aar søgt at skabe Fordragelighed og Forstaaelse mellem Parterne, og jeg er glad ved i Dag at kunne sige, at jeg tror, det i det store og hele er lykkedes.

— Rederiforeningen varetager jo nu al den større danske Skibsfarts Interesser?

— Saa at sige alle Rederier af Betydning her i Landet er tilsluttet Dansk Dampskibsrederiforening. Med Hensyn til Det østasiatiske Kompagni, der jo staar uden for selve Foreningen, kan jeg sige, at der hersker et meget forstaaende og behageligt Samarbejde mellem Kompagniet og os.

— Hvordan vil De give Udtryk for Deres Fremtidsojnsker for den danske Skibsfart?

— Jeg vil ønske, at Skibsfarten snart igen kan blive et frit Erhverv uden de snærende Restriktioners Baand, og at alle danske Skibe snart maa kunne sejle under frit dansk Flag paa frit Hav. To Tredjedele af vore Skibe sejler nu udenfor deres Rederiers Kontrol, og den tabte Tonnage vil blive vanskelig og kostbar at faa erstattet. Hvordan det skal gaa dansk Skibsfart, naar Krigen er til Ende, er et meget stort Problem, som Rederiforeningen maa have et aabent Øje for, men vi maa være Optimister, saalænge det er muligt, vi maa forberede os, haabe paa det bedste og frygte det værste.

— Hvordan ser De paa den udenlandske Konkurrence?

— Det er givet, at Konkurrencen fra Udlandet vil blive meget haard, men man maa haabe, at store Lande som England og De Forenede Stater i ikke for høj Grad vil statssubventionere deres Skibsfart.

— Hvad bliver dansk Skibsfarts Opgaver?

— At tjene det danske Samfund efter bedste Evne og derfor maa vi haabe paa en Forstaaelse i alle Kredse af vor Skibsfart og dens Betydning for vort Land, saaledes at der ikke vil blive paalignet den

Byrder, der vil hindre Erhvervets Genopbygning og Udviklingsmuligheder.

Direktor Mægaard beklæder en lang Række Tillidshverv. Han er saaledes Medlem af Arbejdsgiverforeningens Hovedbestyrelse, Krigsforsikringens Bestyrelse, Pensionsforsikringsanstaltens Bestyrelse og Forretningsudvalg, han var Generalkommissær for Danmark ved den internationale Søfartsudstilling i Antwerpen, ligesom han har repræsenteret Danmark ved en Række Skibsfartskonferencer rundt om i Verden. Desuden beklæder han adskillige Tillidshverv og Bestyrelsesposter inden for danske og udenlandske Skibsfartsforeninger og -institutioner.

#### SVENSKA LLOYD MISTEDE FEM SKIBE I FJOR

Rederiaktiebolaget *Svenska Lloyd* har i Fjor været særlig udsat for Krigstab, idet ikke mindre end fem Skibe er forlist, hvilket har til Følge, at Flaaden trods Tilførsel er gaaet ned fra 23 til 19 Skibe og fra 58.022 Tons d.w. til 48.377 Tons. Passagerflaaden var ved Aarsskiftet uforandret paa 3 Skibe paa 9.828 BRT.

Ved Aarsskiftet havde Rederiet to Skibe under Bygning, og der er siden afgivet Ordre paa 3 Skibe paa tilsammen 11.000 Tons.

#### FLERE SVENSKE SKIBE I RØDE KORS FART

Et Antal svenske Skibe, deriblandt Svea-Rederiets »Fenja« paa 3600 Tons, som er ved at blive færdigbygget ved Finnboda Værft, skal ifølge »Dagens Nyheter« i nær Fremtid afgaa til Grækenland i Røde Kors' Tjeneste. I det svenske Udenrigsministerium erklærer man paa Forspørgsel, at man længe har ført Forhandlinger med de krigsførende herom, men at der endnu ikke foreligger nogen definitiv Aftale.

#### FORSKNINGSINSTITUT FOR SVENSK SKIBSFART

I Sverige arbejdes der for Tiden ivrigt med Planer om Oprettelse af et Forskningsinstitut for Skibsfarten. Institutets Virksomhed skal ikke alene omfatte Undersøgelser af indenlandske og udenlandske Forslag til forbedrede økonomiske, tekniske eller organisatoriske Spørgsmaal, men det skal tillige sørge for Tilvejebringelsen af et intimt Samarbejde med andre Transportmidler som Jernbaner, Automobile og Flyvemaskiner.

Alle forskellige Grene indenfor Skibsfarten, saasom Rederier, Skibsværfter og Speditører skal staa i Tilknytning til Institutet.

#### FRA SVENSKE VÆRFTER

Fra Kockums i Malmø har Rederiaktiebolaget Nordstjernen faaet leveret Motorskibet *Orinoco*. Det nye Skib laster 7.890 Tons og har en Maskinkraft paa 6.540 Hestekræfter. Det er et Søsterskib til to andre Skibe, som Værftet har leveret i samme Serie, nemlig Motorskibene *La Plata* og *Amazonas*.

\*

Fra Öresundsvarvet er leveret Lastdamperen *Ara* til Aktiebolaget Arafart i Stockholm. Skibet er det fjerde i en Serie, der er bygget ved Værftet, og det er Søsterskib til det i August Maaned i Fjor leverede *Aralizz*. Skibet har en Lasteevne paa 3.700 Tons og har følgende Hoveddimensioner: Længde 91,44 Meter, Bredde 14,17 Meter, Dybde til Hoveddæk 6,55 Meter og Dybgang paa Sommerfribord 5,80 Meter. Det nye Skib faar en Fart af 12 Knob paa fuld Last.

#### SØMANDSFORENINGEN AF 1856

Sømandsforeningen af 1856, hvis Præsident er Hs. kgl. Højhed Prins *Axel*, har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1943. Trods de alvorlige ydre Forhold er Aaret forløbet jævnt og roligt indadtil. Dog er der naturligvis modtaget mange flere Anmodninger om Hjælp end normalt — og desværre ogsaa flere, end der har været Mulighed for at efterkomme.

I Aarets Løb har Foreningen faaet 15 nye overordentlige (d. v. s. bidragydende) Medlemmer, mens

19 er døde eller udmeldt. Enkekassen har faaet 11 nye Medlemmer, mens 4 er døde. Foreningen har herefter 405 overordentlige og 492 ordentlige Medlemmer og Enkekassen har 106 Medlemmer. Statistiken omfatter yderligere 116 Modtagere af Aldershjælp og 63 af Enkehjælp. I Understøttelse er ydet 40 Kr. i Sygehjælp, 895 Kr. i Begravelseshjælp, 100 Kr. i Forlishjælp, 16.280 Kr. i Aldershjælp, 9440 Kr. i Enkehjælp og 14.588 Kr. i Legater, ialt 41.343 Kr.

Vigtigere end den kontante Hjælp er maaske dog Naturalydelse: I Prinsesse Maries Hjem paa Christianshavn har 51 gamle Sømænd og 46 Sømandsenker Fribolig, og i Ejendommen Sct. Annæ Plads 18 har 6 gamle Sømænd, 4 Sømandsenker og 23 Styrmandselever Fribolig.

Sømandsforeningen af 1856 har Hovedkontor Sct. Annæ Plads 18 og Postgiro Konto-Nummer 31.350.

#### HØJGAARD & SCHULTZ' STORE DÆMNINGSANLÆG I PORTUGAL

Det store Dæmningsanlæg, Højgaard & Schultz i 1937 fik overdraget i Vale de Gairo i Portugal, er nu bragt til en foreløbig Afslutning.

Arbejdet har bestaaet i Bygning af en Dæmning over Xarramafloden i Vale de Gairo 120 km Sydøst for Lissabon. De klimatiske Forhold er her saaledes, at al Nedbør falder i Maanederne Oktober—Marts, medens der i den øvrige Del af Aaret ikke falder en Draabe Regn. Dette medfører, at Floderne i Regntiden kan svulme op til mægtige Vandløb, ofte forarsagende store Oversvømmelser, medens de om Sommeren tit er ganske udtørrede. For at opnaa en Udligning er det nødvendigt at opføre Spærredæmninger og opsamle Flodvandet i mægtige Reservoirer, hvorfra det gennem et Kanalsystem kan fordeles ud over det omliggende Terræn.

Det af Højgaard & Schultz nu fuldførte Anlæg skal først og fremmest tjene til Vanding af ca. 3000 ha Rismarker, men desuden er der blevet opført en mindre Kraftstation. — I Tilslutning til Dæmningen er bygget et Vandingskanalnet med en samlet Længde af 35 km.

Arbejdet er udført af Firmaets portugisiske Datterselskab, Sociedade de Empreitadas e Trabalhos Hidraulicos Lta. Foruden Firmaets danske Ingeniører har en Del portugisiske Ingeniører været knyttet til Anlægget. Dæmningen er anlagt i en øde Egn, ca. 10 km fra den nærmeste By, hvorfor det har været nødvendigt at opføre en hel lille Barakby til Arbejderne, foruden Huse til Funktionærerne, Administrationsbygninger, eget Elektricitetsværk, Smedie, Vandværker etc.

Værdien af Arbejdet har været 50—60 Mill. Escudos (10—12 Millioner Kroner). Civilingeniør G. F. Heger har ledet de afsluttende Arbejder.

Det er muligt, at flere Dæmningsanlæg skal udføres i disse Egne, og at Firmaet vil faa overdraget saadanne nye Arbejder.

#### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

##### Nyt Skibssalgfirma

Prokurist *Otto Danielsen*, der i en Aarrække har været knyttet til Firmaet Suenson & Jespersen, fratræder med denne Maanedes Udgang efter eget Ønske sin Stilling i Firmaet, hvis Købs- og Salgsafdeling han har ledet, for at starte eget Firma under eget Navn, der skal have til Huse Ny Toldbodgade 5.

Foruden Køb og Salg af Skibe vil det nystiftede Firma ogsaa beskæftige sig med Befragtnings- og Klareringsforretninger samt Taksationer af Skibe.

##### Havnens Helte belønnes

I Havnevæsenets Administrationsbygning har der været holdt en lille Højtidelighed, der overværedes af en stor Del af Havnens Funktionærer og Sølpolitets Medlemmer. Ved Højtideligheden holdt Havnedirektør *Laub* en lille Tale til tre af Havnens Funktionærer, der med Fare for eget Liv har reddet Mennesker fra Druknedøden.

De tre er Brofogedassistenterne ved Knippelsbro *Larsen* og *Roskov*, samt Havnebetjent *Albertsen*. Det vil endnu være i frisk Erindring, hvorledes Brofogedassistent *Larsen* i Juli Maaned i Fjor ved største Fare for at ramme en af Stenudbygningerne sprang 10 Meter ned i Vandet under Knippelsbro for at bjærge en Druknende. Denne Redningsdaad gjorde *Roskov* om for en Uges Tid siden. Havnebetjent *Albertsen* havde i Begyndelsen af Februar en Aften Klokken 22 i tæt Mørke bjærget en Mand paa Land ved selv at springe ud.

De tre Mænd har alle udført en meget smuk Redningsdaad, og i Gaar fik de Havnens Paaskønnelse af Bedriften, da Havnedirektøren efter sin lille Tale til dem overrakte dem et Sølvcigarettetui med Inskription.

#### Dødsfald

Fhv. Skibsfører *Christoffer Friis*, Ommelsvej, Marstal, er død efter 14 Dages Sygeleje, 65 Aar gammel. Han var kendt som en dygtig Sømand.

\*

Efter lang Tids Sygdom er pens. Søfyrbøder *Rs. Rasmussen*, Skaarup, død. *Rasmussen*, der kom ud at sejle som ganske ung, virkede i 35 Aar som Fyrbøder om Bord paa S.S. »Biologen«. For et Par Aar siden maatte han imidlertid paa Grund af Sygdom sige Havet Farvel, og han bosatte sig derefter i Skaarup.

#### Georg Stage

Der er nu udtaget ca. 80 Elever, der i Aar skal gennemgaa Sømandsuddannelse paa Skoleskibet »Georg Stage«s Sommertogt. Eleverne skal møde den 17. Maj i Nykøbing Sj., hvor Skibet har haft Havn det sidste Aars Tid. Det er første Gang i Skoleskibets Historie, at Eleverne giver Møde udenfor København.

Sommerens Øvelser vil ligeledes i Aar finde Sted i Isefjorden.

#### Faaborg Skibsværft udvider Aktiekapitalen

Paa A/S Faaborg Skibsværfts Generalforsamling forleden blev der givet Bestyrelsen Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen med højst 100.000 Kr.

#### Odense Havn og Kanal

Odense Byraad har ved 1. Behandling vedtaget Odense Havn og Kanals Budget for 1944—45. De samlede Driftsindtægter anslaaes til 1.402.419 Kr., hvoraf Havne- og Bropenge 600.000 Kr. og Lejeindtægter 232.170 Kr. Driftsudgifterne anslaaes til 2.296.491 Kr. og Underskudet til 894.062 Kr. imod 887.308 Kr. i Aar. Havnens Statusoverskud vil efter Budgettet formindskes fra 8.378.100 Kr. til 8.009.200 Kroner.

#### Aarhus Havn

Under Behandlingen af Aarhus Havns Budget kritiserede den konservative Gruppetfører i Byraadet, Landsretssagfører *J. C. Sorensen*, den Udvikling, som truer med at gøre Havnen til en Stat i Staten. Byraadet burde hvert Aar tage en Generaldebat om Havnen. Aarhus Havn er, sagde han, nu inde i en af sine mest kritiske Perioder, idet Byen har ædt sig ind paa Havnen, og der skal skaffes nye Arealer til Industri-Anlæg. Jeg henstiller, at man snarest drøfter Spørgsmaalet om en Konkurrence om Havnens fremtidige Udvikelse.

#### Sømanden, der forsvandt for 42 Aar siden

Fru Petra Olsen, Østerlars, Bornholm, Fru Erika Laura Nielsen, Vollerup, Als, Landmand Rasmus Anton Jørgensen, Østeraaby, og Kaptajn Jørgen Markus Jørgensen, Vejstrup, har ved Sunds-Gudme Herreders Ret i Svendborg indstævnet Sømand Peter Laurits Jørgensen, der er sødt paa Thuro den 6. September 1881, idet de paastaar sig tilkendt hans i Overformynderiets indestaaende Formue paa 2000 Kr.

Sagsøgerne, der er Jørgensens Arvinger og Slægninge, oplyser, at han sejlede her fra Landet i 1902 og siden ikke har været her, og at han i hvert Tilfælde paa det Tidspunkt var ugift.

#### Mindesten for »Agda«-Katastrofens Ofre

Stenhuggermester *L. Laursen*, Horsens, har tilbudt Endelaveboerne en Mindetavle for »Agda«-Katastrofens Ofre. Tavlen skal udføres i hvid Marmor og opsættes i Endelave Kirke. Til Eftersøgningen af de omkomne var der indsamlet et betydeligt Beløb, som endnu ikke er opbrugt.

Hvis Eftersøgningen ikke bliver genoptaget — herom er der endnu ikke taget definitiv Bestemmelse — vil Restbeløbet blive brugt til et Monument paa Fællesgravnen paa Endelave Kirkegaard.

#### De finske Skibsofficerer

Finlands Skeppsbefälsförbund har holdt sit 38. Aarsmøde i Åbo. I sin Beretning oplyste Forbundets Direktør, *Felix Granberg*, at Forbundet nu tæller 1500 Medlemmer eller den største Del af alle finske Skibsofficerer. Aarsmødet besluttede at paalægge Bestyrelsen at arbejde for Indførelse af 8 Timers Arbejdsdag samt for at ordne Skibsofficerernes Pensionsspørgsmaal og for at skaffe dem en Stilling svarende til almindelige Tjenestemand-Vilkaar. Næste Aarsmøde holdes i Björneborg.

#### 32 Dage i aaben Baad

22 norske Søfolk, hvis Skib var sænket af Japanere i det Indiske Ocean, har i Løbet af 32 Døgn tilbagelagt 2800 Sømil i aaben Redningsbaad beregnet til at optage 17 Mand. Tilmed havde Baaden 27 Skudhuller, som Besætningen maatte tælle med forhaandenværende Materialer. De Skibbrudne opretholdt Livet ved at dele Provianten i yderst knapt tilmaalte Rationer og forøge den ved Hjælp af Regnvand og Flyvefisk, som de maatte spise raa. Da Baaden naede Land lidt syd for Calcutta, var tre Mand omkommet.

#### Søgaende Slæbebaade af Træ

Et Værft i Los Angeles has søsat den første i en Serie af 15 søgaende Slæbebaade bygget af Træ. Baaden er 157 Fod lang, og Byggetiden har udgjort 161 Dage, men man regner med, at Byggetiden for de øvrige Baade i Serien kan forkortes med en Trediedel.

#### Rederiet Korsør A/S

Rederiet Korsør Akts., hvis Vedtægter er dateret den 29. December 1943, er nu indført i Aktieselskabsregisteret. Selskabets Kapital udgør 100.000 Kr., fuldt indbetalt, og dets Bestyrelse bestaar af Direktør *Thorvald Peter Olsen*, Korsør, Prokurist *Gunnar Hansen*, Korsør, og Restauratør *Axel Marius Olsen*, Slagelse. Direktør T. P. Olsen er Selskabets administrerende Direktør.

#### Norsk Regnskab

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab har for Aaret 1943 et Nettooverskud paa 845.000 Kr., efter at der havde fundet Skattebetalinger og Afskrivninger Sted. Fra forrige Aars Regnskab er overført 31.700 Kr., og til Generalforsamlingens Disposition stod ca. 876.700 Kr. Til Pensionsskassen overførtes 250.000 Kr., til Skattefonden 250.000 Kr., til Reservefondet 100.000 Kr. og der udbetales 5 pCt. i Udbytte, hvilket kræver 248.700 Kr., medens Restbeløbet 28.000 Kr. overføres i ny Regning.

## PERSONALIA

#### 60 Aar

Tidligere Skibsfører i Sydfynske Dampskibsselskab, Kaptajn *C. L. E. Hansen* fylder i Dag — Fredag — 60 Aar.

#### 50 Aar

Skibsfører i Det danske Petroleumsk Aktieselskab, Kaptajn *C. N. Bramsen* fyldte i Onsdags 50 Aar. Kaptajn *Bramsen* er Fører af Damperen *Mjølner*.

#### 25 Aars Jubilæum

Registreringsmedhjælper, Frøken *Aase Bang* kan den 1. April fejre 25 Aars Jubilæum i Skibsregistreringskontoret. Frøken *Bang*, hvis Fader var Toldforvalter i Lemvig blev i sin Tid ansat i Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet paa Toldboden. I 1920 blev hun Registreringsmedhjælper.

#### Statsbanerne

Matrosaspiranter ved Storebæltsoverfarten *L. E. Nielsen* og *K. V. Stenberg* er fra 1. April udnævnt til Matroser ved Overfarten.

#### Rederiet Fiona

I Statstidende meddeles, at *K. Backhausen* er fratraadt og Fuldmægtig *Holger Johannes Christensen* er tiltraadt som korresponderende Reder for Rederiet *Fiona* i Odense.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PB. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION**Aalborg Værft A/S**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
AKTIESELSKAB

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K

Telefon: 9246

Telegramadr.:

MONTANAKUL

**PENSIONS  
FORSIKRINGS  
ANSTALTEN A/S**HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809**Brug Holzappel's  
International  
Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- &amp; Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlison«

Telefon Central 12057

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 23. Marts 1944.

Nr. 12.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er røtvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.** I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Nyt Kort. Nr. 132. *Sundet, Sydlige Del.* 1944. Maalestok 1 : 70 000. Kortet indeholder Specialkort over *Køge* i Maalestok 1 : 10 000, *Malmö* i Maalestok 1 : 23 600 samt *Limhamn* og *Trelleborg* i Maalestok 1 : 20 000. Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

Annulleret er:

Kort Nr. 132. *Sundet, Sydlige Del.* Udgave 1913.

## Danmark.

671. Midlertidigt inddragne Sømærker. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/4 1944.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
<b>Farvandet Syd for Fyn.</b>						
<i>Vornæs Pynt</i> . . . . .	55° 00',6	10° 30',9	Klt.	str.		
<i>Højstene Løb</i> . . . . .	54° 57',9	10° 27',6	Klt.	str.		
<b>Limfjorden.</b>						
<i>Bredhage W.</i> . . . . .	57° 05',0	9° 59',8	Lt.	hv.		
<i>Bredhage E.</i> . . . . .	57° 04',7	10° 01',8	Lt.	hv.		
<i>Christianshaab</i> . . . . .	57° 03',6	10° 03',4	Lt.	r.		

## I. Østersøen.

672. Tyskland. Danzig Bugt. Neufähr E. Vrag fjernet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 11/646 1944 udgaar.

*Position.* c. 54° 22',6 N. 18° 49',1 E.

*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.

(N. f. S. Nr. 11/536. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

673. Danmark. Kattegat. Nakkehoved Fyr NW. t. N. Vrag afmærket.

*Position.* c. 56° 13',8 N. 12° 11',6 E., c. 8½ Sm 322° fra *Nakkehoved Fyr*.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 120 m NE. t. N. for Vraget.

674. (T). Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.

*Positioner.* a) c. 56° 58' N. 10° 23' E.

b) c. 57° 03' N. 9° 57' E.

*Detaller.* 1. Mellem ovennævnte Pladser er udlagt 17 Lystønder, dels paa N.-Siden, dels paa S.-Siden af Farvandet. Lystønderne paa N.-Siden er rødmalede og viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Lystønderne ved S.-Siden er hvidmalede og viser rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>.

2. Lystønderne *Bredhage W.*, *Bredhage E.* og *Christianshaab* er midlertidigt inddraget (jvf. E. f. S. Nr. 12/671 1944).

(N. f. S. Nr. 11/551. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

675. Norge. Nærøysund. Strømø NE. Forbud mod Ankring.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Indtil videre er det forbudt at ankre E. for Meridianen 11° 16',8 E. mellem Breddeparallelernerne 64° 52' N. og 64° 52',3 N.

(N. f. S. Nr. 11/564. Berlin 1944.)

676. Norge. Egersund Anduvning. Oplysning om Grund.

*Position.* *Kveldskaret:* c. 58° 25',8 N. 5° 59',7 E.

*Detaller.* Efter Opgivelse fra Lodserne skal der lige W. for ovennævnte Plads findes en ikke afmærket 6 m Grund.

(N. f. S. Nr. 11/561. Berlin 1944.)

677. Tyskland. Elben. Oste Munding N. Sømærke flyttet.

*Ny Position.* c. 53° 51',2 N. 8° 59',2 E.

*Detaller.* Da Vanddybden er aftaget mellem den sorte Spidstønde 20 og den sorte Lystønde 21, er den sorte Spidstønde 20 flyttet til ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 11/556. Berlin 1944.)

**678. Tyskland. Ems. Emshorn Sejlløb. Somærke flyttet.***Ny Position.* 53° 29' 08" N. 6° 51' 03" E.*Detaller.* Da Dybdeforholdene har ændret sig, er den sortmalede Lystønde *W 12* flyttet til ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 11/558. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**Tillæg.****I. Østersøen.****679. Sverige. Trelleborgs redd Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Lystønde inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 9/598 1944.*Position.* c. 55° 20' N. 13° 09' E.*Detaller.* Trelleborgs redd Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 12/682. Stockholm 1944.)

**680. (S). Sverige. Kalmarsunds djuprännan. Lystønder genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 11/665 1944.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Lystønder er atter udlagt paa Plads:*Trädgårdsgrund* c. 56° 38' N. 16° 22' E. *Tärnör. Kalmar Tredingsgrund. Gillburen.**Mellgrund* c. 56° 40' N. 16° 24' E.

(U. f. s. Nr. 12/681. Stockholm 1944.)

**681. Sverige. Kalmarsund. Forbud mod Ankring.***Positioner.* *Skansgrundet Fyr* c. 56° 39',1 N. 16° 22',7 E.*Krongrundet* — c. 56° 41',4 N. 16° 24',4 E.*Sillåsen* — c. 56° 45',8 N. 16° 29',9 E.*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra de Stærkstrømskabler, der er udlagt fra den indre Del af *Revsudden* paa *Skäggenäs* til *Sillåsen Fyr* samt fra *Tjärhovet* i *Kalmar* til *Krongrundet* og *Skansgrundet Fyr*.

(U. f. s. Nr. 12/680. Stockholm 1944.)

**682. (S). Sverige. Stockholms Skærgeard. Stora Vindåsen. Lystønde inddraget for Vinteren.***Position.* c. 59° 11' N. 18° 30' E.*Detaller.* *Stora Vindåsen* Lystønde ved Sejlløbet gennem *Östra Stendörren* er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 12/679. Stockholm 1944.)



**683. Sverige. Stockholms Skærgaard. Björköfjärden. Vätö. Fortøjningstønder udlagt.**

*Positioner.* N.-lige Fortøjningstønde 59° 50' 19" N. 18° 59' 33" E.

S.-lige — 59° 50' 14" N. 18° 59' 30" E.

*Detaller.* I Björköfjärden ved Vätö E.-Kyst er paa hver af ovennævnte Pladser udlagt en Fortøjningstønde.

(U. f. s. Nr. 12/678. Stockholm 1944.)

**684. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/463 1944.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Storbådan* c. 63° 25' N. 19° 36' E. *Reveln övre og nedre.* *Hörnefors hamn övre og nedre.*

*Hörnefors övre og nedre* c. 63° 36' N. 19° 53' E. samt de ved Indløbet til *Norrbykärr* beliggende Fyr *Norrbykärr övre og nedre* og *Norrbykärr*.

(U. f. s. Nr. 12/717. Stockholm 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****685. (T). Sverige. Sundet. Oskarsgrundet. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.**

*Position.* c. 55° 36' N. 12° 51' E.

*Detaller.* Den paa *Oskarsgrundet* Fyrskibs Plads udlagte Lys- og Fløjtetønde er for Reparation midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 12/690. Stockholm 1944.)

**686. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved S. t. W. Dybde over Vrag.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 41/1509 1943 og 1/5 1944.

*Position.* 55° 02' 19" N. 11° 35' 54" E., c. 2,6 Sm 196° fra *Knudshoved* W.-Pynt.

*Detaller.* Mindste Dybde over Vraget er nu 7,8 m.

*Kort* Nr. 160 og 140.

**687. (S). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 51/1835 1943.

*Position.* c. 55° 12',5 N. 11° 05',6 E.

*Detaller.* *Vengeancegrund* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

**688. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Sejlløb og Afmærkning forandret.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/130 1944 udgaar.

*Position.* *Klørdyb* Forbaake: 54° 51' (29") N. 10° 32' (42") E.

*Detaller.* E. for det hidtil værende Sejlløb i *Klørdyb* er opmaalt og afmærket et nyt, kroget Sejlløb med en mindste Dybde af 2,8 m ved Middelvandstand.

Følgende Forandringer er i denne Anledning udført ved Afmærkningen:

I. *Klørdyb* Ledebaaker paa W.-Enden af *Langholm* er fjernet.

II. Følgende Sømærker er inddraget:

- |    |                           |     |                  |                  |
|----|---------------------------|-----|------------------|------------------|
| a) | hvid Stage med 1 Halmvisk | paa | 54° 51' (01") N. | 10° 32' (57") E. |
| b) | — — — 1 —                 | —   | 54° 50' (56") N. | 10° 33' (00") E. |
| c) | rød — — 1 opadv. Kost     | —   | 54° 51' (01") N. | 10° 32' (55") E. |
| d) | — — — 1 —                 | —   | 54° 50' (56") N. | 10° 32' (57") E. |

III. Følgende nye Sømærker er udlagt ved det nye Sejlløb:

1. Ved Løbets E.-Side:

- |    |                              |     |                |                |
|----|------------------------------|-----|----------------|----------------|
| a) | En hvid Stage med 1 Halmvisk | paa | 54° 51' 02" N. | 10° 33' 06" E. |
| b) | — — — 1 —                    | —   | 54° 51' 00" N. | 10° 33' 10" E. |
| c) | — — — 1 —                    | —   | 54° 50' 57" N. | 10° 33' 07" E. |

2. Ved Løbets W.-Side:

- |    |                                |     |                |                |
|----|--------------------------------|-----|----------------|----------------|
| d) | En rød Stage med 1 opadv. Kost | paa | 54° 51' 01" N. | 10° 33' 00" E. |
| e) | — — — 1 —                      | —   | 54° 50' 58" N. | 10° 33' 06" E. |
| f) | — — — 1 —                      | —   | 54° 50' 56" N. | 10° 33' 01" E. |

*Anm.* Den hvide Stage med 2 Halmviske og den røde Stage med 2 opadvendte Koste, som ikke er flyttet, angiver som tidligere den S.-lige Indsejling til Sejlløbet i *Klørdyb*.  
*Kort* Nr. 170, 150, 185 og 126.

*Publikationer.* Danske Lods III, Side 177. Søm.-Fort. Side 76, Nr. 8, 9, 11 og 13.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

689. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Vragafmærkning forandret.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1301 1942 og 1/5 1944.

*Position.* c. 56° 45',9 N. 10° 54',1 E., c. 15 Sm N. t. E. for *Gerrild Fyr*.

*Detaller.* Vraglystønden, der viste grønt To-Blink, er ombyttet med en Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>.

*Kort* Nr. 102 og 100.

690. (T). Sverige. Kattegat. Sejlløbet Göteborg—Älvsborgsfjorden. Ramningsarbejder. Farbestemmelse.

*Position.* c. 57° 41' N. 11° 53' E.

*Detaller.* Nord for Fyret *Älvsborgsfjorden* Nr. 6 vil fra 21. Marts 1944 og nogle Dage fremover blive foretaget Ramningsarbejder i Sejlløbets Midte. Arbejdspladsen, der kan passeres paa begge Sider, vil om Natten blive afmærket med hvide, faste Lys. Skibe, der passerer Stedet, maa udvise den største Forsigtighed. Farten under Passagen maa ikke overstige 3 Knob.

(U. f. s. Nr. 12/691. Stockholm 1944.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

691. Norge. Sogn og Fjordane. Årebrotleia. Viktoriagrunnen NW. t. N. Grund rapporteret.

*Position.* c. 61° 38',2 N. 4° 59',3 E., c. 130 m NW. t. N. for *Viktoriagrunnen (Vestre Tekneskjærflu)* Lystønde.

*Detaller.* Et Skib med 8,2 m Dybgaende rapporterer at have rørt Grunden paa ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 5/307. Oslo 1944.)

692. Danmark. Graadyb NW. Vrag forgæves eftersøgt. Vragafmærkning udlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 10/631 1944.

*Position.* c. 55° 27' N. 8° 10' E., c. 2½ Sm NW. for *Graadyb* Lys- og Fløjtetønde.

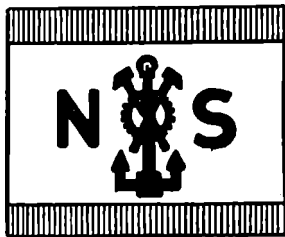
*Detailler.* Vraget, der rapporteredes at være sunket paa ovennævnte Plads, har forgæves været eftersøgt.

En grøn Vragvager med 2 opadvendte Koste er udlagt ved Pladsen i 11 m Vand.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

### Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foren- gens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Ste- vedore Comp., Foren- gens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedore- foretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

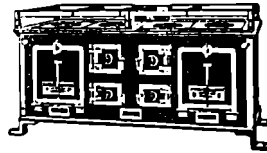
TELF. ODENSE 1859

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

### ASSENS

## ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

### KOLDING

## A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING  
(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE  
KOLDING

DEFRAGTNING -:- KLARERING -:- EKSPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADR. GJØRDING TELEFON NR. 1110—1111

### FAABORG

## P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 808

### MARIAGER

## P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

### FREDERICIA

## JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAGT 1878)

**FREDERICIA**

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Bce Code, New & Old. Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

### RANDERS

## CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

### HOBRO

## CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

### SVENDBORG

## E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**

Tlf: 25 (2 Lin.), 262  
Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.  
»Hude«  
Svendborg

### KALUNDBORG

## JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

## A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 14

FREDAG 31. MARTS 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Under Indtrykket af de vældige Begivenheder, der er under Udvikling paa Østfronten, og under den Spænding, hvormed det engelsk-amerikanske Angreb paa den tyske Atlanterhavsvold afventes, er Interessen for Søkrigen helt traadt i Baggrunden. Og dog er der jo ikke ringeste Tvivl om, at den Fase af det store Opgør, vi nu er inde i, for den europæiske Krigs Vedkommende i betydelig Grad kan ledes tilbage til den Udvikling, der har fundet Sted paa Havet i det forløbne Aar. De Forberedelser til den engelsk-amerikanske Invasion af det europæiske Kontinent, som, efter hvad der meddeles fra tysk Side, praktisk talt er fuldførte, kunde næppe have været udførte, saafremt Slaget om Atlanterhavet havde faaet et andet Forløb, og hvad Krigsoperationerne paa Østfronten angaar, er det værd at lægge Mærke til, at de tyske Hærberetninger stadig fremhæver Russernes ikke alene numerære, men ogsaa materielle Overlegenhed. Fra tysk Side nævnes der intet om Oprindelsen til denne materielle Overlegenhed, som Russerne møder op med, men paa Basis af den i Begyndelsen af Aaret offentliggjorte amerikanske »Lend-Lease«-Hjælp til Russerne stammer utvivlsomt en stor Del af det russiske Vaabenopbud fra U.S.A. — I den Tale, som Churchill holdt i Søndags om Krigsudviklingen i det forløbne Aar, karakteriserer han ogsaa Ubaadskrigen som den dødeligste Fare, de Allierede havde været udsat for.

Den Udvikling, der har fundet Sted indenfor Søkrigen, har imidlertid endnu ikke influeret paa Fragtmarkederne. Efterspørgslen efter Tonnage overstiger stadig Udbudet af disponibelt Skibsrum, og Eksportørerne klager alle Vegne over de næsten uløselige Vanskeligheder, der er forbundet med at skaffe den allernødvendigste Tonnage. Krigsvigtige Transporter skal dækkes, og bliver der nogen Tonnage tilovers, slaas de private Købmænd om Smulerne.

Paa de oversøiske Markeder har Forholdene ikke forandret sig i den forløbne Uge. De amerikanske Skibsfartsmyndigheder er meget tilbageholdende med Tonnagetildelingene, der praktisk talt har indskrænket sig til udgaaende Kulforretninger fra Hampton Roads kombineret med hjemgaaende Forretninger af Sukker fra Vestindien og Malm fra de brasilianske Havne. Enkelte Baade er ligeledes sluttet for Salpeter fra Chile til Golfen eller Northern Range. Der meldes ikke om Rateændringer fra de amerikanske Markeder.

Englænderne søger stadig, til Trods for Grubearbejderstrejken i Wales, Tonnage for Kul Wales/Azorerne til 70/- og Wales/Port Said til 90/-. Endvidere noteres forskellige Kullaster fra Durban til Vestafrika og Suezkanalomraadet til uforandrede Rater. Salt Aden/Calcutta er sluttet igen til 35 Rupees.

Fra River Plate noteres uforandret \$60 for Hvede til Portugal og \$90 til Eire. Endvidere søges Tonnage for Hvede i Sække til Callao til \$40, ligesom der er forskellige Kornlaster i Markedet til Havne i Brasilien.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. Der er givet Stem for nogle Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne paa Basis af Fragtnævnets Rater. Trælastmarkederne viser stadig

ingen rigtig Lyst til at tage Tonnage, men det kan vel næppe vare længe, førend Købmændene maa til at gaa i Gang med Befragtingerne. Der er forskellige Laster i Markedet fra Norge til Danmark, bl. a. Salpeter fra Skiensfjorden, der noterer omkring Kr. 18 Basis to Lossehavne. Cyanamid Odda/to danske Havne sluttedes til Kr. 29. De øvrige Nærfarter er uden større Interesse.

### SKIPPERFORENINGERNES FORMUER OVER 2 MILLIONER KRONER

Paa Københavns Skipperforenings Generalforsamling oplyste Formanden, Kaptajn Prip, at der i Løbet af Aaret 1943 er ydet Medlemmer, Enker og Børn Hjælp og Understøttelse til et samlet Beløb af 66,739 Kr., hvilket er det største Beløb der er udbetalt paa et enkelt Aar. Medlemstallet var ved Aarets Udgang 250. Af Aarets Begivenheder nævnedes Kaptajnen Flytningen fra Holmens Kanal 18, hvor Foreningen havde haft til Huse i 139 Aar, til Østbane-gade 17.

I Tilslutning til Regnskabsaflæggelsen gav Kaptajn Prip en interessant Oversigt over Forøgelsen af Foreningens Midler i Løbet af de sidste 10 Aar. Foreningens egen Formue er vokset fra 259,790 Kr. til 437,797 Kr., Understøttelseskassen fra 168,000 Kr. til 185,537 Kr., Stiftelsens Formue fra 587,664 Kr. til 596,564 Kr., Legatformuen fra 474,600 Kr. til 619,953 Kr. og Enkekassen fra 132,722 Kr. til 163,831 Kr. Den samlede Formuemasse, der ved Udgangen af Aaret 1943 udgjorde 1,622,776 Kr., har dermed passeret de 2 Mill. Kr., idet den er vokset med 377,417 Kr. til 2,000,193 Kr.

### DØDSBUDESKABER FRA HAVET

I det sidste udkomne Nummer af Dansk Styrmandsforenings Medlemsblad bringes der Nekrologer over fire danske Styrmande, der er omkommet ved Krigsforlis.

Den 39-aarige Styrmand, Reserveløjtnant Ingvard E. H. C. Kjærgaard, København, der i forskellige Perioder havde været ansat dels i Rederiet Marius Nielsen & Søn, dels i Fyrvæsenet, og som efter et Par Aars Marineteneste atter var gaaet i Koffardifart, er ifølge en i Januar indløben Meddelelse omkommet som Følge af Krigsforlis.

Den 36-aarige Styrmand Kjell Arne Brandt, der siden Begyndelsen af 1930'erne havde været ansat i A/S Jebsen & Co., Hongkong, er ifølge en gennem Udenrigsministeriet indgaaet Meddelelse omkommet ved Krigsforlis.

Den 28-aarige Styrmand Erik Chr. Jensen, Frederiksberg, der efter i 1938 at have taget sine Eksaminer ved Københavns Navigationsskole blev ansat i Dansk-Fransk, og som ikke har været hjemme siden 1940, er ifølge en gennem Udenrigsministeriet indgaaet Meddelelse omkommet i Udlandet.

Den 51-aarige Styrmand Rs. Nielsen Hansen, der i 1940 kom udenfor Spørringen med s.s. »H. P. Petersen« af Marstal, er, efter hvad der meddeles gennem Udenrigsministeriet, omkommet ved Krigsforlis i dansk Skib.

Endvidere meddeler Radiotelegrafisternes Medlemsblad, at Radiotelegrafist Niels Bernhard Hansen Damgaard er omkommet som Følge af Krigsforlis. Damgaard, der blev 41 Aar gammel, mønstrede i 1937 ud

med Dansk-Fransk Dampskibsselskabs Motorskib »Bornholm«. Den 9. April 1940 var han med dette Skib udenfor Danmark, men hvorvidt han senere er skiftet over i et andet Skib udenfor Spærringen, vides ikke. Forbindelsen med ham har siden været afbrudt.

#### SNARERE EN ØRESUNDBRO END EN TUNNEL

Generaldirektør Knutzen opholder sig i disse Dage i Stockholm, hvor han fører forskellige Forhandlinger med de svenske Statsbaners Ledelse. I Stockholm har Generaldirektøren udtalt, at de danske Statsbaner har mange Forbedringer paa Programmet efter Krigen. Han er ikke tilbøjelig til at tro paa en Tunnel under Øresund som Færdselsaare mellem Danmark og Sverige. Der vil snarere, sagde Generaldirektøren, blive Tale om en Bro, der for Eksempel skulde gaa fra Barsebäck eller Linhamn til et Sted i Københavns Nærhed, hvilket maa sige Taarbæk eller Amager.

De Forhandlinger, som Generaldirektør Knutzen iøvrigt skal føre i Sverige, drejer sig i første Række om en Overenskomst mellem Danmarks og Sveriges Statsbaner om Øresundsfarten efter Krigen. Som bekendt har de to Landes Statsbaner overtaget Øresundsselskabets største Baade, som man skal drive i Fællesskab.

#### 25 AAR PAA NORDHAVNSVÆRFTET

I Morgen — Lørdag — fejrer Direktør *Folmer Larsen* sit 25 Aars Jubilæum paa Nordhavnsværftet.

Direktør Folmer Larsen fik sin praktiske Uddannelse paa Fyn, og efter at have taget Konstruktørekksamen blev han i 1919 ansat ved Nordhavnsværftet, hvor hans Dygtighed og Flid hurtigt skaffede ham en meget betroet Stilling.

I Skibsfartskredse er Direktør Folmer Larsen meget afholdt. Han sidder i en lang Række Bestyrelser, og i Særdeleshed staar Marineforeningen, for hvis Københavnsafdeling han er Kasserer, hans Hjerte nær.

#### DIREKTØR MAEGAARDS JUBILÆUM

Direktør *Maegaard* vil paa sin 25 Aars Jubilæumsdag som sædvanlig varetage sit Arbejde i Dansk Dampskibsrederiforening, men om Aftenen vil han sammen med sin Familie og nærmeste Medarbejdere deltage i en Middag, som Rederiforeningens Medlemmer har arrangeret.

#### DEN SVENSKES UDENRIGSSØFART

Kommerskollegiets Statistik over den svenske Udenrigssøfart i Februar Maaned viser en Nedgang. Den ankomne Tonnage er saaledes formindsket fra 575.000 Nettotons i Januar til 525.000 Tons i Februar og den afgaaende fra 636.000 Tons til 515.000 Tons. Sammenlignet med de tilsvarende Tal for Februar i Fjor ser man en vis Opgang for det ankomne Gods Vedkommende, men en Nedgang for den afgaaende Tonnage. For Februar 1943 var Tallene henholdsvis 523.000 og 540.000 Tons. Den lastførende Tonnage beløb sig i Februar til 492.000 ankommet og 344.000 afgaaet mod 493.000 og 440.000 Maaned forud. Der indgik tre Lejdeskibe og afgik tre, medens to Skibe i Røde Kors-Farten for udgaaende passerede Vestspærringen.

Hvis man ser bort fra Færgetrafiken paa Danmark og Tyskland, viser det sig, at den egentlige Udenrigsfart er formindsket fra 794.000 Tons i Januar til 723.000 Tons i Februar eller med 66.000 Tons. Nedgangen i den totale Trafik inklusive Færgefarten udgjorde 172.000 Tons. Der er saaledes en betydelig Tilbagegang at spore for Færgetrafikens Vedkommende.

Af hele den ankomne og afgaaende Tonnage var 52,2 pCt. svensk, 14,15 pCt. dansk og 23,5 pCt. tysk.

De tilsvarende Tal for Januar var 49,8, 24,0 og 21,0. Den svenske Tonnages Andel i Trafiken er saaledes blevet større. Hvis man ser bort fra Færgetrafiken, bliver Procenttallet for Februar for svenske Skibe 67,0, for danske 2,0 og for tyske 22,7.

#### SVENSK VÆRFT STIFTER FOND

Ved Eriksberg Verkstad er der indstiftet et Fond, hvis Formaal er at virke opmuntrende til Selvstudier blandt det yngre Personale. Fondet er skabt i Forbindelse med Direktør *Gunnar Engbergs* 60 Aars Fødselsdag for kort Tid siden, idet Værftets Bestyrelse som en Paaskønnelse af Direktørens mangeaarige og fortjenstfulde Virke ved Værftet har besluttet at bevare hans Minde i kommende Tider. Fondet er paa 100.000 Kr., og det skal efter Direktør Engbergs Ønske anvendes til Personalets Bedste.

Midlerne skal komme saadanne Funktionærer til gode, som ved Siden af deres almindelige Arbejde med Fremgang har studeret paa Kursus, Aftenskoler, Korrespondentskoler og lign. eller drevet Selvstudier.

#### FRA SVENSKES VÆRFTER

Paa Lindholmens Varv har der fundet en Dobbeltbegivenhed Sted, idet der paa samme Dag har været to Søsætninger fra samme Bedding. Om Formiddagen sattes Værftets nye Flydedok i Søen, hvorefter Beddingen blev gjort klar til Søsætning af en Olietanklægter, som er bygget paa Bestilling af Aktiebolaget Bunkeroljor i Göteborg.

Lægteren, hvis Navn blev *Bunker*, har en Dødvægskapacitet paa ca. 280 Tons og en sammenlagt Volumen paa de seks Olietanke af 380 Kubikmeter. Ved forskellige moderne Losse- og Lasteindretninger er det muligt at laste eller losse Lægteren paa mindre end to Timer.

Flydedokken, som Værftet har bygget for egen Rejning, faar en Løftekraft paa 2,250 Tons. Længden bliver 81 Meter og den udvendige Bredde 21 Meter. Lindholmen disponerer i Forvejen over sin Tørdok for Skibe indtil 8,000 Tons.

\*

Et nyt Motorskib til Rederiaktiebolaget Transatlantic er blevet søsat fra Eriksberg. Det døbt *Kolsnaren*. Det nye Skib er et Søsterskib til *Bullaren*, som blev leveret til Transatlantic i December Maaned i Fjor. Det er af den moderne Shelterdækstype, bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkninger. I Modsætning til Søsterskibet er der om Bord i *Kolsnaren* indrettet Plads til 12 Passagerer. Det kommer til at laste ca. 6.100 Tons paa en Dybgang af 23 Fod 9 Tommer og en Fart af 14½ Knob.

*Kolsnaren* har følgende Hoveddimensioner: Længde overalt 381 Fod, Bredde 51 Fod 6 Tommer, Dybde til Hoveddæk 25 Fod 6 Tommer og til Shelterdæk 35 Fod 6 Tommer. Maskineriet skal bestaa af to 2-Takts enkeltvirkende, direkte gangskiftelig »solid injection« Dieselmotorer af Trunktypen paa tilsammen 5,100 Hestekræfter.

#### KRIGSRISIKOPRÆMIEN PAA ATLANTEN

Efter hvad der oplyses fra Sverige, er Krigsriskopræmier for Rejser mellem Storbritannien og De Forenede Stater med neutrale, britiske og allierede Skibe blevet sat ned med 5 pCt.

#### HOLLANDSKE SKIBSORDRER TIL AMERIKA

Efter Oplysninger fra Sverige har den hollandske Eksilregering i London sluttet Kontrakt med de Kaiser'ske Værfter i Amerika om Leverance af 40 Lastskibe baade til Oceanfart og Kystfart efter Krigen.

Planerne er tegnet af hollandske Ingeniører, og Skibene skal være paa 3,000—5,000 Tons med Fart fra 15—17 Knob.

## Af Aarsberetninger og Regnskaber.

### PROGRESS HAR MISTET 8 SKIBE SIDEN 1939

Paa Generalforsamlingen i Dampskibsselskabet Progress omtalte Skibsreder *Marius Nielsen* Skibenes Beskæftigelse, og han oplyste, at Rederiet fremdeles har ni Dampere udenfor Spærrezone, og da man intet har hørt om Forlis, maa man have Lov at haabe paa, at de endnu er i Behold.

Selskabet har atter i Aar haft et Krigsforlis, men Besætningen blev reddet. Krigsforsikringen har udbetalt Forsikringssummen med 870,000 Kr. Skibene har været holdt i Fart hele Aaret, og da der ingen Isvinter har været, er Tidstabene i Aar kun 298 Dage mod forrige Aar 894 Dage.

Skibsrederen udtalte videre:

— Vort Rederi har saaledes siden 1939 mistet 8 Skibe paa tilsammen ca. 17,000 Tons d. w., og samtidig har vi haft Tab af 66 gode danske Søfolk.

Vi har den allerstørste Sympati for Folkenes efterladte Familier, som trænger til Opmuntring og Hjælp i deres Sorg over Tabet af Forsørger. Vi har derfor med Glæde efterkommet Opfordringen fra Sømandsmissionen ved Pastor Eilschou-Holm om at hjælpe til ved Sommerlejre, hvor de efterladte Hustruer og Børn har kunnet faa en tiltrængt Ferie paa 14 Dage med gratis Ophold. Vi er ogsaa Deltager i Dansk Dampskibsrederiforenings oprettede Fond »Den danske Sømandsfond«, som har til Opgave at stifte et Hvilehjem for Søens Folk.

Højesteretssagfører *Schiørring* omtalte de store Beløb, som var hensat til Skatterne, og som Aar for Aar var stigende, og om nogle Aar vilde Staten maaske sluge over det halve af Overskudet. Efter en indgaaende Behandling af dette Skattespørgsmaal, berørte Højesteretssagføreren Anskaffelsen af ny Tonnage. Det var absolut nødvendigt at kunne konkurrere, og derfor maatte der anskaffes nye Skibe. Det er Selskabets uafviselige Pligt at anvende Pengene til disse nye Skibe.

Skibsreder *Marius Nielsen* bemærkede, at den Kapital, man havde samlet sammen, selvfølgelig skulde anvendes til Fornylse af Flaaden, men den vilde ikke blive benyttet paa det nuværende Tidspunkt. Maaske heller ikke før 4, ja 5 Aar efter Krigens Afslutning. Jeg mindes Forholdene efter sidste Verdenskrig, og vi skulde ikke gerne opleve dette en Gang til. Vi kontraherer ikke om nye Skibe, før det er forsvarligt, saaledes at Aktionærerne kan være tjent med vore Dispositioner paa dette Omraade.

### DANSK-FRANSK VIL UDVIDE AKTIEKAPITLEN MED 1,5 MILLIONER KR.

Paa Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs Generalforsamling oplyste Formanden, Bankdirektør *Filskov*, i Tilslutning til Beretningen følgende:

Som Følge af de Forlydender, der verserer angaaende en paatænkt snarlig Udvidelse af Selskabets Aktiekapital, ønsker Bestyrelsen hermed at erklære, at det er Hensigten indenfor de nærmeste Maaneder at indkalde til en overordentlig Generalforsamling, hvor man vil søge vedtaget, at Bestyrelsens Bemyndigelse til uden Samtykke af Generalforsamlingen at udvide Aktiekapitalen til 4 Mill. Kr. ændres til 6 Mill. Kr.

at man ikke tilsigter helt at udnytte denne Bemyndigelse indenfor en overskuelig Fremtid, men at Bestyrelsen dog, naar Bemyndigelsen er vedtaget, i Aarets Løb vil udvide Aktiekapitalen med 1,500,000 Kr. til 4,500,000 Kr. for derved at styrke Selskabets Stilling, ogsaa med Henblik paa en Remplacering af det Tonnagetab, der er lidt under Krigen.

Ved en saadan Udvidelse, der tænkes foretaget til en Kurs omkring 105 pCt., og som kun kan finde

Sted under Forudsætning af Nationalbankens Samtykke, vil de gamle Aktionærer have Fortrinsret til Tegning.

Skibsreder *E. Hahn-Petersen* aflagde Regnskabet, der tidligere har været omtalt, og som enstemmigt godkendtes tillige med Forslaget om Udbetaling af 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne og Overførsel af 88,800 Kr. i ny Regning.

### INTET KAN SIGES OM STØRSTEDELENS AF »MYREN«S FLAADE

Dampskibsselskabet Myren's Regnskab har tidligere været omtalt i *Dansk Søfarts Tidende*. Nu foreligger endvidere Selskabets Beretning, der indledes med følgende Ord:

Usikkerhed præger fremdeles Erhvervet, og det sædvanlige Forbehold maa tages vedrørende Aflægelse af Regnskabet. Endnu kan intet positivt siges om Størstedelen af Selskabets Flaade, der stadig er udenfor vor Kontrol, men Hjemme-Skibene har til Gengæld været heldigt beskæftigede for det meste med Tilførsler her til Landet.

Bortset fra nogle mindre Havari-Skader har Skibene været i Fart hele Aaret. S/S »Birte« har i December gennemgaaet Klasse, som er bleven fuldført medio Januar i Aar.

Foruden den sædvanlige Afskrivning paa Motorskibene har vi foretaget Afskrivning paa de to andre Ude-Skibe, og efter Henlæggelse og Overførsel til Imødegaaelse af de strenge Skatter etc. foreslaar Bestyrelsen atter i Aar at udbetale 8 pCt. til Aktionærerne.

Selskabets Flaade bestaar af to Motorskibe og fem Dampere paa tilsammen 30,625 Tons, bogført til 2,990,000 Kr.

### »PACIFIC«S FLAADE

Dampskibsselskabet »Pacific«, hvis Regnskabsmeddelelse var omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*, har nu udsendt sit Regnskab, der indledes med følgende Beretning:

I det forløbne Aar har Selskabets Skibe hovedsagelig gjort Pligtrejser efter Fragtnævnets Direktiver med Kul og Koks til Danmark, men de har ogsaa sejlet fordelagtigt i anden Fart.

Den 20. Februar 1943 forliste s.s. »Kjøbenhavn«, dog heldigvis uden at Menneskeliv gik tabt. Forsikringssummen er udbetalt, og Saldoen fra Skibets Kapitalkonto er overført til Ekstraordinær Afskrivningsfond.

s.s. »Prins Knud«, som den 9. April 1940 blev beslaglagt i England, formodes stadig at være i Behold; saa vidt vides sejler dette Skib ikke med dansk Besætning.

Selskabets Nybygning paa ca. 3700 Tons d.w. er overtaget fra Værftet og har faaet Navnet »Paris«.

Skibene har i det forløbne Aar ikke haft Havarier af større Betydning.

Udgifterne til Assurance, Hyrer og Reparationer er steget ganske betydeligt, og da Fragtraterne ikke er undergaaet Forandringer, og det er blevet vanskeligt at skaffe passende Beskæftigelse til Skibene, maa der regnes med en stærkt reduceret Fortjeneste i Fremtiden.

Bestyrelsen ønsker at udtale en Anerkendelse af det dygtige og trofaste Arbejde, der i Aarets Løb er udført af Officerer og Søfolk, og som har gjort det muligt at holde Skibene i Fart.

### MANGE BJERGNINGER FOR SVITZER

I Aarsberetningen for Em. Z. Svitser's Bjergnings-Entreprise oplyses det bl. a., at der i 1943 i hjemlige Farvande er bjerget 12 strandede Dampeller Motorskibe mod 18 i 1942 og 31 mindre Fartøjer mod 10 i 1942. 5 Skibe er indbjerget med Ha-



vari fra Søen, og der er udført 2 Brandslukningsarbejder, hvoraf Ilden i det ene Tilfælde bekæmpedes ved Hjælp af Kulsyre. Der er i 1943 foretaget 23 for-gæves Ture mod 17 i 1942 samt udført 29 Dykkerundersøgelser med Bjergning for Øje.

Af Arbejder, der ikke falder ind under den egentlige Bjergningsvirksomhed, nævnes, at der i For-ening med Det Forenede Bugerselskab er udført en

Del Langbugseringer, samt at en af de mindre Bjergningsdampere har været beskæftiget med Kabelarbejde i Sundet.

Heller ikke i det forløbne Aar har Entreprisen været i Forbindelse med »Valkyrien« og »Protector« og ej heller med »Geir« siden den amerikanske Okkupation af Nordafrika, paa hvilket Tidspunkt dette Skib befandt sig i Cacablanca.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skibsreder Hahn-Petersen Formand i Engageringskontoret

Paa Generalforsamlingen i Engageringskontoret for Handel og Industri nyalgtes til Bestyrelsen Skibsreder *Willie C. K. Hansen* og Grosserer *Erik Voigt*. Bestyrelsens Formand gennem 30 Aar, Grosserer *Emil G. Hertz* traadte samtidig tilbage, og til ny Formand valgtes Skibsreder *Egil Hahn-Petersen*.

### Bidragpligt til Dispache

Skibsreder *A. E. Sørensen*, Svendborg, havde ved Landsretten paastaet A/S Sydfyns Fræavl, Svendborg, dømt til at betale 3659 Kr.

Den 7. April 1940 afsejlede 3-mastet Motorskonnert *Falken*, for hvem Skibsreder Sørensen er korrespondende Reder, fra Svendborg til Leith med en Ladning Frø, Trævarer m. m. Da Skibet den 9. April var paa Søen, erfarede man om Besættelsen af Danmark og anløb en norsk Havn, hvor man anmodede de tyske Myndigheder om at maatte vende hjem til Danmark. Men Skibet blev beordret til Hamborg, hvor Lasten blev udloppet som Prise. Forinden var der truffet Aftale med Sydfyns Fræavl om Hjemtransporten, og Selskabet fik en Del af Lasten frigivet, medens det fik Erstatning af de tyske Myndigheder for Resten.

Skibsrederen krævede nu ved Retten Aktieselskabet dømt til at betale ovennævnte Beløb, som er Ladningsejerens Andel i Udgifterne ved Venderejsen og Transporten til Hamborg, som ifølge opgjort Dispache beløber sig til ialt 11,450 Kr. Aktieselskabet paastod Frisindelse, idet man gjorde gældende, at Certepartiet ved Venderejsens Foretagelse faktisk var ophævet.

Landsretten siger imidlertid, at man ikke kan give Selskabet Medhold i, at Certepartiet er hævet i den Forstand, hvori dette Udtryk maa antages anvendt i Sølovens Prgf. 136. Situationen ved Venderejsen maa betragtes som et samlet Hele, foretaget i saavel Skibets som Ladningsejerens Interesse.

Sydfyns Fræavl dømmes derfor i Overensstemmelse med Paastanden. I Sagsomkostninger skal Selskabet betale 800 Kr.

### Forlis ved Langeland

Galeasen *Libra* af Middelfart er forlist 10 Sømil Sydøst for Langelands Sydspids. Besætningen, der bestod af tre Personer, Skipper *Rudolf Sørensen*, hans Hustru og Bedstemand *Olav Kaas Petersen*, blev reddet af et tililende Skib. *Libra*, der er et Jernskib paa 150 Tons, var paa Vej til Vejle med Salt.

Skibet tilhører Skibsfører *Ch. Christensen* i Middelfart, og det er det andet Skib, han nu har mistet ved Forlis.

### En haard Rejse

Motorskonnert *Lisbeth* af Vejle har været ude for haardt Vejr paa Rejse fra Rørdal til København med 100 Tons Cement. I den Anledning afholdtes der i Sø- og Handelsretten Søforhør. Kaptajn *H. Petersen* udtalte, at Skibet var afgaaet fra Rørdal den 20. Marts. I Løbet af Natten friskede Vinden, og Skibet kom ud for meget haardt Vejr. Det arbejdede meget haardt i Søen og tog meget Vand over Dæk og Luger. Vandet trængte ind i Lukafet og stod et Par Fod over Dørken, ligesom Skibet led forskellige Havarier. Rorpinden brækkede, og Skibet løb med Vinden. Søen gik med voldsom Kraft ind over Bakken, og Skibet var ustandselig begravet under Vand. En Planke blev hugget til under meget vanskelige Forhold og anbragtes i Rorhullet, hvorefter man atter kunde sejle efter Kursen. Hele Rummet under Storlugen var saa godt som fyldt med Vand, og Ladningen blev beskadiget. Lossebommen var brækket.

### Finsk Damper sunket mellem Gedser og Møn

Der er i Farvandet mellem Gedser og Møn sket en Kollision, hvorved den finske Damper *Margaretha* sank. Skibet laa i Ulykkesøjeblikket for Anker og blev paasejlet af Helsingborgdamperen *Ligur*. Besætningen paa den finske Damper, 20 Mænd og 4 Kvinder, blev taget ombord paa den svenske Damper og indført til Trelleborg. Ingen af dem var kommet til Skade, og de havde endda reddet nogle af deres Ejendele. Årsagen til Kollisionen var, efter hvad *Ligur's* Kaptajn udtalte, dels *Margaretha's* Af-

skærmning af Lanterneerne, dels at man ombord paa *Ligur* var blevet blændet af en Straalekaster. *Margaretha* lastede ca. 3000 Tons.

### Ny Skibsforskrings-Forening

Ifølge *Statstidende* er der i Lemvig stiftet følgende Selskab *Lemvig Skibsforsikring, gensidig Forening*, hvis Formaal er Forsikring af Fiskerbaade, hjemmehørende i Lemvig Jurisdiktion. Fabrikant *Jesper Peitersen* er Formand for det nystiftede Selskabs Bestyrelse.

### Aktiekapital-Udvidelse

Rederi-Aktieselskabet Svendborgsund har udvidet sin Aktiekapital fra 150,000 til 300,000 Kr.

### Aarhus Shipping Company A/S

Firmaet »Aarhus Shipping Company«, der siden dets Grundlæggelse i 1928 har været ført for Indehaverens, Herr O. Larsens egen Regning, vil fra 1. April dette Aar blive omdannet til et Aktieselskab under Firmanavnet *Aarhus Shipping Company A/S*.

Bestyrelsen for det nye Selskab bestaar af den hidtidige Indehaver, Herr O. Larsen, som Formand, af Herr Skibsfører Ejnar Nygaard samt Herr Poul Nørholt, hvem Selskabets ansvarlige Ledelse er blevet overdraget.

### Det blev billigere ved Dom

Ved Soretten i København var Skibsfører *Marius Johannes Olsen*, Fører af m.s. *Dorthea* af Dragør, tiltalt for den 28. September i Fjor at være sejlet ud fra Odense Havn uden at have indhentet Sejlansvisning.

Han forklarede, at han hos Havnefogden i Korsør havde udbedt sig en Sejlansvisning for en Rejse Korsør—Aalborg via Odense, men senere viste det sig, at Anvisningen kun gjaldt for Rejse Korsør—Odense.

Anklagemyndighedens Repræsentant nedlagde Paastand paa, at Olsen idømtes en Bøde paa 100 Kr., hvilket Retten fraraadede ham at gaa med til, og Sorettens Bøde blev da ogsaa kun paa 60 Kr. ved en Dom.

### Skibssalg

Motorsejleren *Osrice* af København er af Kaptajn *Martin Nielsen* solgt til Skibsfører *Andersen*, Svendborg. — *Osrice* er bygget 1912 af Eg i Svendborg, og Skibet, der laster 70 Tons d.w., er udstyret med en Oliemotor paa 50 HK. Købesummen er 50,000 Kr. Overtagelsen finder Sted en af de nærmeste Dage i Svendborg.

Motorsejleren *Heidi*, ex. *Mercur-Paket*, tidl. Rønne, er af Skibsfører *C. P. Jensen*, Rudkøbing, solgt til Skibsfører *Fr. Hansen*, Vordingborg, for en Købesum af 98,000 Kr. *Heidi*, der er bygget 1908 i Ærøskøbing af Eg, er forsynet med en Oliemotor paa 90 HK. Overtagelse af Skibet finder Sted om faa Dage i København.

Skibsfører *Andersen*, Dragør, har til Skibsfører *Frederiksen*, Nakskov, solgt Motorgalease *Else* af Neksø, 95 d.w., bygget i Vejle 1894; Købesum 54,500 Kr. — Samtidig har Skibsfører *Frederiksen* solgt den ham tilhørende Motorgalease *Emanuel* af Rønne, 50 d.w., bygget i Fjellebro 1893, til Skibsfører *W. Christiansen*, Hals, for en Købesum af 25,000 Kr.

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

**Svendborg Marineforening**

har holdt Generalforsamling. Skibsreder A. H. Petersen valgtes til Ordstyrer, og Formanden, Kaptajn Schou, af lagde Beretning. Medlemstallet andrager nu 200. Til Bestyrelsen nyvalgte Havnemester Larsen, Lods Nielsen og Kaptajn Svend Hansen.

**Nyt Søkort**

Søkortarkivet har udgivet et nyt Kort over Sundet, sydlige Del, i Maalestok 1:70,000 med Specialkort over Køge, Limhamn, Malmö og Trelleborg.

**Nyt Sømandshjem i Malmö**

Der samles for Tiden ind til et nyt og tidssvarende Sømandshjem i Malmö. Havnedirektionen har stillet en Grund indenfor Frihavnsomraadet til Raadighed.

**Svensk Bugserbaad sunket og kæntrret**

En af den svenske Stat chartret Bugserbaad er kæntrret og sunket ved Harsfjärden, men der omkom ingen Mennesker. Ulykken skete, medens Bugserbaaden laa forankret ved Kaj. Baaden sank i Løbet af nogle Minutter, men de syv ombordværende kunde alle redde sig.

I Forbindelse med Katastrofen med Forpostbaaden *Isbjörn* meddeler »Stockholms-Tidningen«, at en af Flaaden forhyret Forpostbaad, *Per Hellsen*, for et halvt Aar siden blev ramt af en Ulykke, hvorom intet meddeltes, og som ifølge Bladet var forbundet med ejendommelige Omstændigheder. Skibet var blevet fundet kæntrret paa en Grund i Nämndöfjärden, forladt af Besætningen. Det formodes, at Forpostbaaden, som senere blev hjerget og ført ind til Stockholm, var sejlet fejl af et Sømærke og derved gaaet paa Grund, hvorefter den blev forladt af Besætningen.

**Den svenske Lejdetrafik**

Det svenske Lejdeskib *Margaret Johnson*, tilhørende Johnsonlinien, er ankommet til Göteborg med over 6,000 Tons Last fra Argentina, hovedsagelig bestaaende af Linfrø, men ogsaa mindre Partier Fedt-Raastoffer, Foderkager, Huder og Skind.

**»Gripsholm«**

Svenska Amerika Linien Motorskib *Gripsholm* er ankommet til New York med 663 Amerikanere, som har været interneret i Tyskland og det okkuperede Frankrig.

**Ny Formand i Svenska Lloyd**

Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd har holdt Generalforsamling, hvor Udbyttet paa Bestyrelsens Forslag blev sat til 5 Kr. pr. Aktie.

I Stedet for afdøde Konsul *Werner Lundqvist* indvalgte Professor *Curt Weibull* i Bestyrelsen, og Professoren skal endvidere overtage Formandsposten.

**Svenske Udbytter**

Förnyade Ångfartygs A.B. Götha har paa en ordinær Generalforsamling vedtaget, at der skal udbetales 12 pCt. i Udbytte for Aaret 1943. Ångbåts A.B. Kalmarsund udbetaler i Lighed med i Fjor 10 pCt. i Udbytte. Aaret 1943 havde været gunstigt for Selskabet, idet dets Fragtdampere Størstedelen af Aaret var i Fragtfart paa tyske Nord- og Østersøhavne.

**Havnedirektør-Posten i Göteborg**

Til Posten som Havnedirektør i Göteborg efter Havnedirektør *G. Diedens* Afgang har der meldt sig 30 Ansøgere, hvoriblandt Direktør *S. H. Donnér*, København, Havnedirektør *John Ivar Dahlin*, Helsingborg, og Havnekaptajna *Sven Lundmark*, Göteborg.

**PERSONALIA****70 Aar**

Lederen af »Søfartens Bibliotek«, Kaptajn *E. Juel-Hansen*, fylder den 11. April 70 Aar. Kaptajn Juel-Hansen, som har været Fører i Ø.K., gik i Land i 1927 og virkede derefter i nogle Aar som Navigationslærer ved Københavns Navigationsskole. Senere, i Aarene 1936 til 1939, som Leder af »Navigatørernes Bibliotek«.

Da »Søfartens Bibliotek« blev oprettet i 1939 og »Na-

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes  
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07

vigatørernes Bibliotek« gik ind derunder, blev Kaptajn Juel-Hansen dennes Leder.

Gennem sit Virke som Leder af »Søfartens Bibliotek« er han kendt af alle de Søfarende, og mange Hilsener vil sikkert indgaa til Kaptajn Juel-Hansen paa 70 Aarsdagen med Tak for det Arbejde, han har udrettet til Gavn for Søens Folk i det hele.

Det kan tilføjes, at Kaptajn Juel-Hansen ogsaa er Leder af Aftenunderholdningerne, som arrangeres i Søfartsklubben.

**60 Aar**

Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *K. G. Sørensen* fylder Skærtorsdag — den 6. April — 60 Aar.

\*

Lods ved Esbjerg Lodseri *Knud Herman Petersen* fyldte i Tirsdags 60 Aar. Efter i 1908 at have taget sine nautiske Eksaminer sejlede han indtil 1922 paa Langfart som Styrmand og Skibsfører, kun afbrudt af Marinertjenesten. I 1912 udnævntes han til Reserveløjtnant, og under en Del af Verdenskrigen virkede han som Næstkommanderende paa Inspektionsskibet *Absalon*. I 1917 sejlede han som 1. Styrmand om Bord i Damperen *Novillo*, der blev torpederet. Siden 1922 har han haft Ansættelse ved Lodsvæsenet.

**50 Aar**

Maskinmester *Peter Thorvald Nielsen*, Svendborg, fyldte i Gaar 50 Aar. Han har i snart 25 Aar sejlet i A. P. Møllers Rederi, og umiddelbart før denne Krig var han Maskinchef om Bord i et af de store Tankskibe, men han befandt sig hjemme i Danmark den 9. April 1940.

\*

Maskinmester af 3. Grad i Søværnet *E. M. T. Larsen* fyldte i Onsdags 50 Aar.

**25 Aars Jubilæer**

Soassuranceeksperten Kaptajn *J. Fabricius* kan i Morgen fejre sit 25 Aars Jubilæum som Soassuranceekspert. Kaptajn Fabricius kom i sin Tid til Søs med *Georg Stage*, sejlede senere paa Langfart og kom efter at have taget sine nautiske Eksaminer til Svitzer, i hvis Tjeneste han havde Station i Middelhavet, Det røde Hav og under sidste Krig ude i Østen. Efter sin Hjemkomst blev han betroet den ansvarsfulde Post, han nu har beklædt i de sidste 25 Aar, og i sin Egenskab af denne Stilling har han rejst over hele Jorden.

Maskinmester *H. Fr. Andersen* ved Arbejdsanstalten Sundholm har paa Lørdag den 1. April været ansat under Københavns Kommune i 25 Aar. Før han fik kommunal Ansættelse, havde han sejlet som Assistent og Mester om Bord i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Skibe.

\*

Befragter *Sv. Ove C. Jensen* fejrede i Mandags sit 25 Aars Jubilæum i Dampskibsselskabet Torm. Han blev ansat paa Rederiets Kontor straks efter at have taget Realeksamen. I Aarenes Løb har han opnaaet stor Indsigt i Befragtningsforhold saavel paa de hjemlige som de overseiske Trades.

**Statsbanerne**

Skibsfyrbøderaspirant *H. J. Jensen* ved Storebæltsoverfarten er fra 1. April ansat som Skibsfyrbøder ved samme Overfart.

**Offielett**

I *Statstidende* oplyses det, at Bestyrelsesmedlem i Aktieselskabet Det østbornholmske Dampskibsselskab *H. Knudsen* er død. I hans Sted indtræder Apoteker *Anton Arboe Harild* i Selskabets Bestyrelse.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør P. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

### DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Innehavere

SØLVER & SVARRER  
Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang U. Katalog

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

## EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Red og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. N.  
Telefon: Central 13779.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 5. April 1944.

Nr. 14.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

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

### 730. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bisserup Hage. Oplysning om Pulle.

*Position.* c. 55° 10' 9" N. 11° 29' 2" E., c. 1,1 Sm 195° fra *Bisserup* Skibsbro.

*Detaller.* Ved Udkastning af c. 150 Sække Cement i c. 3,8 m Vand paa ovennævnte Plads paa SW.-Enden af *Bisserup Hage*, har der dannet sig en Pulle, hvorover mindste Dybde er 3,1 m Vand. Stedet er ikke afmærket.

*Kort* Nr. 160 og 140.

### 731. Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Omø NW.-Flak. Oplysning om Vrag.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/519 1944.

*Position.* 55° 11' 05" N. 11° 10' 59" E., c. 1 Sm 266° fra *Helleholm* Fyr.

*Detaller.* Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads i 3,5 m Vand, og hvoraf intet rager op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 20 m NE. for Vraget.

*Kort* Nr. 143, 142, 160 og 140.

### 732. Danmark. Store-Bælt. Sprogø SE. t. E. Vragafmærkning inddraget.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 11/652 1944.

*Position.* 55° 19' (07") N. 11° 00' (22") E., c. 1,3 Sm 123° fra *Sprogø* Fyr.

*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag, er inddraget.

*Kort* Nr. 143, 141, 142 og 140.

### 733. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 12/688 1944.

*Position.* c. 54° 51' N. 10° 33' E.

*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen den 30. Marts 1944 af det nye Sejløb i *Klørdyb* fandtes Dybden ikke at være under 2,8 m.

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 734. Danmark. Kattegat. Aarhus. Havnens Kassererkontor flyttet.

*Position.* c. 56° 09',3 N. 10° 13',5 E.

*Detaller.* Aarhus Havns Kassererkontor er flyttet fra Kæmneren (Aarhus Kommunes Hovedkasse), Raadhuset, til Havneingeniørens Kontor, Havnegade 50<sup>1</sup>.

*Publikationer.* Havnelods, Side 34.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

#### 735. Danmark. Graadby. Fovrfeld S. Sømærke flyttet.

*Ny Position.* 55° 28' (40") N. 8° 24' (42") E., i 10,0 m Vand.

*Detaller.* Fovrfeld S. hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste er flyttet c. 70 m i SW.-lig Retning til ovennævnte Plads.

*Kort* Nr. 95, 94 og 93.

*Publikationer.* Søm.-Fort. Side 19, Nr. 28.

#### 736. Tyskland. Elben. Stör Munding S. Vrag afmærket.

*Position.* 53° 49' 02" N. 9° 22' 16" E.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Lys med Fire-Formærkelser hver 16<sup>s</sup>, og forsynet med W.-Topbetegnelse.

(N. f. S. Nr. 13/669. Berlin 1944.)

#### 737. Tyskland. Ems. Kooper Sand. Midlertidigt Skydeomraade.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Et Skydeomraade er oprettet inden for Linien gennem følgende Punkter:

- |                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a) 53° 32',5 N. 7° 08',7 E. | f) 53° 39',6 N. 7° 05',0 E. |
| b) 53° 31',6 N. 7° 07',0 E. | g) 53° 39',0 N. 7° 08',0 E. |
| c) 53° 31',0 N. 7° 03',5 E. | h) 53° 37',7 N. 7° 09',5 E. |
| d) 53° 33',0 N. 7° 00',0 E. | i) 53° 37',5 N. 7° 09',6 E. |
| e) 53° 38',5 N. 7° 00',0 E. |                             |

(N. f. S. Nr. 13/708. Berlin 1944.)

### XI. Bekendtgørelser m. m.

#### 738. Tyskland. Sommertid.

Den 3. April 1944 Kl. 0200 indførtes i Tyskland Sommertid, idet Urene da stilledes 1 Time frem til Kl. 0300.

(N. f. S. Nr. 13/696. Berlin 1944.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

- 1944  
1/1 Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.  
1/2 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstromsbroen.  
1/4 }  
9/576 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i danske  
12/671 } Farvande.  
1/5 } Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i danske og nærliggende  
Farvande.

### I. Østersøen.

- 1944  
1/6 Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.  
14/739 }  
2/364 } Østersøen E.-lige Del. Mineomraader.  
1/8 Danmark. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn Indsejling. Tilsanding.  
11/638 Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn. Dybde i Indløb aftaget.  
2/358 Danmark. Hølløndergrund W. Lystønde forsvundet.  
1/10 Danmark. Fakse Havn. Oplysning om Dybde.  
1/11 Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Fyrbelysning midlertidigt forandret.  
1/12 Danmark. Bornholm. Listed Havn. Havnearbejder. Advarsel.  
13/695 Danmark. Bornholm. Nekso E. Spærret Omraade.  
1/13 Danmark. Bornholm. Nekso Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.  
1/14 Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.  
1/15 Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen. Sejlplanvisning af Hensyn til Minefaren.  
9/599 Sverige. Kivik N. Skydeøvelser.  
13/696 Sverige. Åhus E. Skydeøvelser.  
1/16 Sverige. Karlskrona W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.  
1/17 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladsindringer.  
1/18 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.  
1/19 Sverige. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.  
1/20 Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.  
11/664 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Oplysning om Skydebane.  
2/360 Sverige. Kalmarsund. Sejlløb uddybet. Sejladsforskrift.  
1/22 Sverige. Kalmarsund. Sillåsen. Midlertidigt Fyr tændt.  
11/641 Sverige. Öland E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning. Miner udlagt.  
1/24 Sverige. Arholma og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.  
1/25 Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod  
Luftmaal kan finde Sted.  
1/26 Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.  
1/27 Sverige. Oxelösund. Marsviken. Bombkastningsøvelser.  
1/28 Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.  
1/29 Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårösund. Indsejling spærret.  
1/30 Sverige. Hävringe—Kråkelund. Miner udlagt.  
7/515 Sverige. Nyköping E. Skydeøvelser. Advarsel.

- 1944
- 1/31 Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.
- 1/32 Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejløb. Östra Röko. Lodsfortøjs Plads.
- 1/33 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.
- 1/34 Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
- 1/35 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårefjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
- 1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.
- 13/699 Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af Tommerflaader.
- 1/37 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
- 11/666 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
- 1/39 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lindalsundet E. Sejladsforskrift.
- 1/40 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vazholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
- 10/633 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmlobet. Forbud mod Ankring.
- 1/41 Sverige. Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.
- 10/634 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Forbud mod Ankring.
- 1/42 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.
- 1/43 Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.
- 1/44 Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.
- 1/45 Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejløb spærret. Afmærkning inddraget.
- 7/534 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
- 1/47 Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
- 3/394 Estland. Finske Bugt. Lahepere Bugt. Skydeomraade.
- 1/48 Estland. Rooger Wiek. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/49 Estland. Riga Bugt. Spærret Omraade.
- 1/50 } Letland. Riga Bugt. Dünamünde W. Spærret Omraade.
- 8/571 }
- 1/51 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
- 1/52 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.
- 1/53 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.
- 1/54 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.
- 1/55 Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.
- 1/56 Tyskland. Memel Anduvning. Sejladsforskrift.
- 1/57 Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.
- 9/577 Tyskland. Memel. Seetief. Forbud mod Ankring.
- 3/397 Tyskland. Cranz N. Spærret Omraade.
- 1/58 Tyskland. Königsberger Seekanal. Sejladsforskrift.
- 1/59 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/60 }
- 1/61 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
- 1/62 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.
- 1/63 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
- 1/64 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
- 1/65 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.
- 1/66 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.
- 1/67 Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.
- 1/68 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
- 1/69 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.
- 9/579 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Spærret Omraade.
- 10/616 Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser.
- 11/648 Tyskland. Stolpmünde NW. Skydeplads. Advarsel.
- 11/649 Tyskland. Funkenhagen—Jershöft. Forbudt Omraade.
- 1/71 Tyskland. Nest. Skydeøvelser
- 1/72 Tyskland. Kolberg NE. Spærret Omraade.
- 1/73 } Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade.
- 10/617 }
- 1/74 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
- 10/618 Tyskland. Swinemünde. Mellinfahrt. Uddybningsarbejder.
- 1/75 Tyskland. Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskrift.
- 9/582 Tyskland. Stettiner Haff. Kleines Haff. Spærret Omraade.
- 1/76 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 9/583 Tyskland. Rügen NE. Sejladsforskrift.
- 1/77 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/78 Tyskland. Stralsund W.-lige Sejløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.
- 1/79 Tyskland. Warnemünde. Warnow. Uddybningsarbejder.
- 1/80 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.
- 1/81 Tyskland. Lübeck Bugt. Forbudt Omraade.
- 1/82 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
- 1/83 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/84 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.

- 1944  
 1/85 *Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*  
 1/86 *Tyskland. Kieler Fjord. Büllk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 1/87 *Tyskland. Kiel Havn. Hollenau Red. Forbud mod Ankring.*  
 1/88 *Tyskland. Kiel Havn. Möllenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.*  
 1/89 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*  
 1/90 } *Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.*  
 1/91 }

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

- 1944  
 4/464 *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.*  
 1/93 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.*  
 10/635 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.*  
 1/95 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.*  
 1/96 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*  
 9/585 *Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/97 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/98 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*  
 1/99 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*  
 1/100 *Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.*  
 4/465 *Danmark. Sundet. Kobenhavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.*  
 1/101 *Danmark. Sundet. Kobenhavn. Kronløb. Dybde aftaget.*  
 1/102 *Danmark. Sundet. Kobenhavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 9/586 *Danmark. Sundet. Kobenhavns Yderhavn. Trekroner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.*  
 1/103 *Danmark. Sundet. Kobenhavns Yderhavn. Fyr midlertidigt slukket.*  
 1/104 *Danmark. Sundet. Kobenhavn. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.*  
 1/105 *Danmark. Sundet. Kobenhavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.*  
 2/367 *Danmark. Sundet. Kobenhavns Sydhavn. Belvederekanalen. Spærring udlægges.*  
 1/106 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.*  
 1/107 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*  
 1/108 *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.*  
 1/109 *Sverige. Sundet. Sejlroute for Vinteren.*  
 1/110 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.*  
 1/111 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*  
 1/112 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*  
 1/113 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*  
 1/114 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*  
 13/705 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
 1/117 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masned Sundbroen.*  
 1/118 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af Isen.*  
 1/119 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*  
 1/120 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/121 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*  
 1/122 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerso Havn. Dybde aftaget.*  
 1/123 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.*  
 1/125 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*  
 1/126 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/127 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.*  
 1/128 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.*  
 1/129 *Danmark. Store-Bælt. Omo Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 14/733 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*  
 1/131 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Åroskobing Havn. Oplysning om Dybde.*  
 1/133 *Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*  
 7/545 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Dybde aftaget.*  
 1/134 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.*  
 10/621 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Fyr midlertidigt i Uorden.*  
 1/135 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.*  
 1/136 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.*  
 14/743 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 9/588 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Oplysning om forbudte Omraader.*  
 1/138 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.*



## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1944
- 1/139 Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.
- 1/140 Danmark. Kattegat. Raagelejs NNW. Oplysning om Pullø. Midlertidig Afmærkning udlagt.
- 1/141 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.
- 1/142 Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.
- 13/727 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
- 11/655 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Indsejling. Sømærker midlertidigt inddraget.
- 1/144 Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.
- 13/708 Danmark. Isefjord. Rørvig Havn. Dybde i Sejlrende midlertidigt aftaget.
- 1/145 Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
- 1/146 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr midlertidigt slukket.
- 1/147 Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller Fyr. Taagesignal og Radiofyr midlertidigt i Uorden.
- 1/148 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
- 3/403 Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro. Oplysning om Brobygningsarbejder.
- 1/151 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.
- 1/152 } Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 11/656 }
- 1/153 Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.
- 1/154 Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
- 1/155 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/156 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
- 1/157 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Sejladsforskrift.
- 1/159 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/160 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
- 1/161 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 1/162 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
- 1/163 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
- 1/164 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.
- 1/166 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/166 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/167 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
- 1/168 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.
- 1/169 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
- 1/170 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.
- 1/171 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
- 1/172 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
- 1/173 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
- 1/174 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 12/674 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 3/406 Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.
- 4/442 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.
- 1/175 Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.
- 1/176 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 1/177 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.
- 1/178 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
- 1/179 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 1/180 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 1/181 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
- 1/182 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.
- 1/183 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
- 4/443 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 1/186 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.
- 9/591 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
- 1/188 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.
- 11/657 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.
- 1/190 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 1/191 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.
- 1/192 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 13/712 Norge. Oslofjorden. Færder. Oplysning om Lods.
- 1/193 Norge. Oslofjord. Drobak—Enge. Sejladsbestemmelser.
- 1/194 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.
- 10/626 Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord. Sejladsforskrift.
- 2/377 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1944  
2/211 Norge. Øst-Finmark. Vardo E. Mineomraade. Advarsel.  
3/408 Norge. Vardoy og Bussesund. Forbud mod Ankring.  
2/212 Norge. Varangerfjord. Vadso SW. Forbud mod Ankring.  
2/213 Norge. Varangerfjord. Vadso. Ankringsforbud.  
2/214 Norge. Færlige Omraader. Advarsel.  
2/215 Norge. Kamøy Fjord. Mineomraade.  
2/216 Norge. Porsanger Fjord. Mineomraade.  
2/217 Norge. Vest-Finmark. Færligt Omraade. Advarsel.  
2/218 Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.  
4/445 Norge. Allafjord. Mineomraade. Advarsel.  
2/219 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.  
2/220 Norge. Lyngefjord. Mineomraade.  
2/221 Norge. Tromsø og Sandesund. Forbud mod Ankring.  
2/222 Norge. Senja og Troms. Malangen—Grotøydjupet. Mineomraade. Advarsel.  
2/223 Norge. Troms. Finsnesrenna. Bestemmelser for Gennemsejling.  
13/713 Norge. Troms. Gisundet. Finsnesrenna. Trafikbestemmelser. Signaler.  
2/224 Norge. Vågsfjord. Harstad. Forbud mod Ankring.  
13/714 Norge. Vågsfjorden. Harstad. Nattpærring.  
2/225 Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
13/715 Norge. Lofoten. Svølvær. Osanpollen (Leirosen). Advarsel mod at anløbe.  
2/226 Norge. Lofoten. Svølvær. Alarmitilstand.  
2/227 Norge. Lofoten. Skråven S. Passage gennem Saltværsleden forbudt.  
2/228 Norge. Skagatadsund. Forbud mod Ankring.  
8/563 Norge. Vestfjord. Grotøysund. Forbud mod Ankring.  
8/564 Norge. Folla Fjord. Forbud mod Ankring.  
2/229 Norge. Folla. Spærret Omraade.  
2/230 Norge. Bodo Anduvning. Tvængsruter.  
2/231 Norge. Bodo W. Spærret Omraade.  
2/232 Norge. Saltstraumen og Sundstraumen. Sejladsforskrift.  
8/565 Norge. Hordalsfjord. Forbud mod Ankring.  
2/233 Norge. Stifjord—Fugloyfjord. Mineomraade.  
2/234 Norge. Vestfjord. Fugloyvær—Måløy—Skarholm. Mineomraade.  
8/566 Norge. Støttsund. Forbud mod Ankring.  
2/235 Norge. Glomfjord. Sejladsforskrift.  
2/236 Norge. Sor-Helgeland. Vefsenfjorden. Spærret Omraade.  
2/237 Norge. Vikten—Vega. Mineomraade.  
12/675 Norge. Narøysund. Stromo NE. Forbud mod Ankring.  
9/592 Norge. Foldenfjord. Mineomraade. Sejladsforskrift.  
2/238 Norge. Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.  
2/239 Norge. Sor- og Nord-Trøndelag. Smøla—Vikna. Mineomraade. Advarsel.  
2/240 Norge. Nord-Trøndelag. Flåtanger. Strandøysundet. Mindre Dybde rapporteret.  
2/241 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.  
2/242 Norge. Sor-Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.  
2/243 Norge. Bjugnifjord. Uthaug. Nattpærring.  
2/244 Norge. Trondheimsleia. Mineomraade.  
2/245 Norge. Trondheim Omraade. Spærringsbestemmelser.  
2/246 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.  
2/247 Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.  
2/248 Norge. Trondheim Red. Skibsstartsforskrift.  
2/249 Norge. Trondheimsfjorden. Gulosen. Sejladsforskrift.  
2/250 Norge. More og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.  
2/251 Norge. Hitteren S. Forbud mod Ankring.  
2/252 Norge. Freifjord. Forbud mod Ankring.  
10/629 Norge. More og Romsdal. Bud—Edøy. Sejladsforskrift.  
2/253 Norge. Hustadviken. Spærret Omraade.  
2/254 Norge. Kristiansund. Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.  
2/255 Norge. Julsund. Forbud mod Ankring.  
2/256 Norge. Alesund. Giskøy N. Nattpærring.  
2/257 Norge. Alesund. Nattpærring.  
2/258 Norge. Alesund. Forbud mod Ankring.  
2/259 Norge. Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.  
2/260 Norge. More—Romsdal. Gurskeø E. Spærret Omraade.  
13/717 Norge. Ulvesund. Nattpærring.  
2/261 } Norge. Stadlandet. Mineomraade.  
8/567 }  
2/262 Norge. Gorsen. Sejladsforskrift.  
2/263 Norge. Sandefjord. Gjerdesvika. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.  
2/264 Norge. Gulenfjord. Nordgulen. Forbud mod Sejlads.  
2/265 Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.

- 1944  
 2/266 Norge. *Florøy* Anduvning. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.  
 2/267 Norge. *Florøy* Anduvning. Natspærring.  
 2/268 Norge. *Florøy* Anduvning. Vrag. Forbud mod Ankring.  
 2/269 Norge. *Florøy*. Afspærringsbestemmelser.  
 2/270 Norge. *Bue (Aspø) Fjord—Stavfjord*. Mineomraade.  
 2/271 Norge. *Granesund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/272 Norge. *Fens- og Sognefjord* Anduvning. Mineomraade.  
 2/273 Norge. *Granesund*. Natspærring.  
 2/274 Norge. *Masfjord*. Løb spærret.  
 10/630 Norge. *Hjeltefjorden. Oygaren. Nordviksundet*. Langsom Fart.  
 2/275 Norge. *Hjeltefjord og Byfjord*. Forbud mod Ankring.  
 2/276 Norge. *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.  
 2/277 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W. Solsviksund*. Natspærring.  
 2/278 Norge. *Bergen Omraade*. Fyr upaalidelige.  
 2/279 Norge. *Hordaland. Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.  
 2/280 Norge. *Bergen* Anduvning. Spærrede Omraader.  
 2/281 Norge. *Bergen* Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.  
 2/282 Norge. *Bergen S.-lige* Indsejling. Forbud mod Ankring.  
 2/283 Norge. *Samnangerfjord*. Forbudte Omraader.  
 2/284 Norge. *Leroyosen*. Mineomraade.  
 2/285 Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane*. Spærring af Havno. Advarsel.  
 2/286 Norge. *Hjeltefjorden*. Mineomraade.  
 2/287 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W*. Spærrede Omraader. Advarsel.  
 2/288 Norge. *Grimstadfjord*. Natspærring.  
 2/289 Norge. *Fusefjord. Hatvikbuk*. Sejladsforskrift.  
 2/290 Norge. *Bjornesfjord og Lysefjord*. Forbud mod Ankring.  
 2/291 Norge. *Selbjørnfjord*. Farligt Omraade.  
 2/292 Norge. *Selbjørnfjord* Anduvning. Mineomraade.  
 2/293 Norge. *Sirafjord—Sletta*. Mineomraade.  
 2/294 Norge. *Rogaland. Haugesund. Vibransøysund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/295 Norge. *Rogaland. Haugesund*. Spærret Omraade.  
 2/296 Norge. *Talgjefjord. Mastrafjord*. Mineomraader.  
 2/297 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/298 Norge. *Byfjord. Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.  
 2/299 Norge. *Listerfjord og Hitterøysund*. Natspærring.  
 2/300 Norge. *Farsund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/301 Danmark. *Hanstholm*. Rødningsstation midlertidigt nedlagt.  
 2/302 Danmark. *Vorupør*. Fyr midlertidigt slukket.  
 9/596 Danmark. *Nissum Fjord Udløb. Torsminde Slusehavn* Indløb. Tilsanding.  
 2/303 Danmark. *Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn*. Dybde aftaget.  
 2/304 Danmark. *Graadyb*. Sandforskydning. Advarsel.  
 5/481 Danmark. *Graadyb. Torre Bjælke S.* Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 13/710 Danmark. *Graadyb. Stejlen Lystønde* midlertidigt forandret.  
 2/307 Danmark. *Esbjerg Havn*. Oplysning om Dybdeforhold.  
 2/308 Danmark. *Manø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.  
 3/410 *Lister Dyb. Romo—Sild*. Forbud mod Ankring.  
 13/720 Tyskland. *Ems*. Skydeøvelser.  
 2/310 Tyskland. *Ems. Borkum*. Forbud mod Ankring.  
 11/661 Holland. *IJsselmeer. Huizen* NW. og ENE. Skydeomraader.  
 2/311 Holland. Forbudte Omraader.  
 2/312 Holland. Sejladsforskrift.  
 8/568 Holland. *W.-Schelde. Hansweerd* Red. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/313 Holland. *W.-Schelde. Vlissingens ydre* Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1944  
 2/314 *Skagerrak. Nordsoen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.  
 3/411 *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen*. Fiskeri. Advarsel.  
 Danmark.  
 2/316 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.  
 2/317 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.  
 2/318 Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
 2/319 Nødmeldinger fra Skibe.  
 2/320 Stednavne rettes i de danske Søkort.  
 2/321  
 2/322 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i  
 2/323 } danske Farvande.  
 11/663 }

- 1944  
 2/324 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *danske* Havne til *Sverige*.  
 2/325 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.  
 2/326 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlad.
- Norge.*  
 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.  
 2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.  
 2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.  
 2/330 *Norge* S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.  
 13/721 *Norge* S.- og W.-Kyst. Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.
- Sverige.*  
 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.  
 2/332 Neutralitetsløbet. Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.  
 2/333 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.  
 2/334 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottens Len*.  
 2/335 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.  
 2/336 *Östra militärområdet*. Forbud mod at fotografere m. m.  
 13/722 *Sverige*. *Stockholms* Frihavn, *Louddshammen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron*, *Stads-gårdshammen*, *Värtahammen* og *Hammarbyhamnen*. Adgangsbestemmelser.  
 2/337 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.  
 2/338 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.  
 2/339 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.  
 2/340 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.  
 2/341 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodstationer oprettet.  
 2/342 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.  
 2/343 *Göteborg*, *Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.  
 2/344 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.  
 2/345 Midlertidige Lodsfarvande.  
 3/412 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.  
 8/570 Oplysninger om den *svenske* Statsisbrydningstjeneste.
- Tyskland.*  
 2/346 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.  
 2/347 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.  
 2/348 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.  
 2/349 Afstandssignal. Advarsel.  
 2/350 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.  
 2/351 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.  
 2/352 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.  
 2/353 Afmærkning. Advarsel.  
 2/355 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.  
 2/356 Signal for Afmagnetisering.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 739. Østersøen E.-lige Del. Mineomraade.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/7 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er farligt paa Grund af Miner:

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| 1. Lillharu Fyr.             | 8. 57° 40',7 N. 21° 52',0 E.           |
| 2. 59° 09',3 N. 21° 57',3 E. | 9. 57° 41',2 N. 22° 02',0 E.           |
| 3. 58° 17',5 N. 21° 16',4 E. | 10. 57° 50',8 N. 22° 40',0 E.          |
| 4. 57° 44',4 N. 21° 29',7 E. | 11. 58° 23',5 N. 23° 36',5 E.          |
| 5. 57° 39',2 N. 21° 28',2 E. | 12. 58° 26',8 N. 23° 37',4 E.          |
| 6. 57° 37',5 N. 21° 44',6 E. | 13. 58° 30',0 N. 23° 31',0 E.          |
| 7. 57° 40',5 N. 21° 46',1 E. | 14. Kysten i Retning 90° fra Punkt 13. |

De minefrie Ruter indenfor Omraadet er uforandret.

(N. f. S. Nr. 13/695. Berlin 1944.)

#### 740. Tyskland. Stettiner Haff. Haffrinne. Vrag afmærket.

*Position.* c. 53° 46',4 N. 14° 23',2 E., c. 300 m S. for den røde Spirtønde D.

*Detaller.* Vraget af en Fiskekutter, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket en Mast rager op over Vandet, er afmærket med 2 grønne Lys, der er anbragt lodret for hinanden paa selve Vraget, samt med en Vragvager med E.-Topbetegnelse, udlagt c. 50 m E. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 13/653. Berlin 1944.)

#### 741. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sellin E. Vrag afmærket.

*Position.* c. 54° 23',0 N. 13° 55',3 E.

*Detaller.* Et Vrag paa ovennævnte Plads er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 4<sup>s</sup>, og forsynet med W.-Topbetegnelse, udlagt c. 100 m SW. for Vraget, samt med en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 9<sup>s</sup>, og forsynet med E.-Topbetegnelse, udlagt c. 100 m NE. for Vraget.

*Anm.* Skibe, der sejler i Tvangsruten, skal holde Lystønderne paa Bagbords Side.

(N. f. S. Nr. 13/654. Berlin 1944.)

#### 742. Tyskland. Plantagenetgrund NW. Skibsfartshindring.

*Position.* c. 54° 43',2 N. 12° 38',8 E.

*Detaller.* En Skibsfartshindring paa ovennævnte Plads vil senere blive afmærket.

(N. f. S. Nr. 13/655. Berlin 1944.)

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

**743. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

*Positioner.* a) c. 55° 03',6 N. 9° 34',3 E.

b) c. 55° 03',7 N. 9° 34',7 E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre og at fiske i Forbindelseslinien mellem Punkterne a) og b).

I hvert af Punkterne er udlagt en rød Tønde med Dobbeltkegle-Topbetegnelse.  
*Kort* Nr. 151, 152 og 150.

(N. f. S. Nr. 13/664. Berlin 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

*Den* store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY •

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

=====  
**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

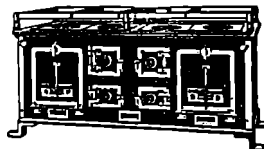
HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****AARHUS****AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUSTelefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION”**KOLDING****CHR. CLEMMENSEN**

Grundlagt 1868

(INDEHAVER UFFE CLEMMENSEN)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen"

Telf. 14 og 33  
Rigstelefon 88**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»**MARIAGER****FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.  
2830

Tlf. Adr. Friis

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 608

**RANDERS****C. HOPPE & CO.**

Partners:

C. Hoppe  
edsv. SkibsmæglerJoh. Sørensen  
P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:  
988-688Telgr. Adr.  
Brokerhoppe**FREDERICIA****JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: "MORTENSEN"    Telef. Nr. 87 og 464  
The Bee Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**SVENDBORG****A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151-955  
PRIVAT: 1551



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 15

FREDAG 14. APRIL 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Paasketiden er under Fredsforhold en meget stille Periode paa Fragtmarkedet. Saavel Redere som Befraglere søger som Regel for at tilrettelægge deres Befragtningsoperationer paa en saadan Maade, at de kan fejre Helligdagene uden at behøve at tænke paa Forretninger. Under Krig er Forholdene naturligvis anderledes. For Mars eksisterer Helligdage ikke, og de, der skal søge for, at hans Arsenal stadig er fyldt, maa derfor ogsaa lade Helligdagsførmødelserne hvile til andre Tider.

Den nu forløbne Uge har imidlertid været karakteriseret af udpræget Stilhed. Bl. a. omtaler de sidste via svenske Aviser fra New York stammende Rappporter, at de amerikanske Skibsfartsmyndigheder kun har frigivet 2 Skibe. Denne ringe Befragtningsvirksomhed skyldes dog næppe Paaskehelligdagene, men snarere, at en betydelig Del af den Tonnage, der efterhaanden bliver disponibel, holdes i Reserve til andet Formaal. I militære Kredse i Berlin, hvor den dramatiske Udvikling paa Østfronten og Invasionsproblemerne skiftes til at være Hovedtemaet for Diskussionen, regner man saaledes, iflg. tyske Aviser, med, at de Allierede skulde disponere over en Tonnagepark paa omkring 6 Mill. BRT. for Invasionsformaal. En Del heraf er naturligvis Specialfartøjer, men der holdes utvivlsomt ogsaa betydelige Mængder almindelig Tonnage til Disposition for dette Formaal.

Som ovenfor nævnt har den forløbne Uge været meget stille. Fra New York meldes, at to Skibe er frigivet for Kul fra Hampton Roads. Det ene sluttedes for Kul til Havana til \$2.90 plus 72 pCt. Krigstillæg og det andet til en brasiliansk Havn. Begge Skibe skal laste Malm tilbage til Northern Range, henholdsvis fra Cuba og fra Rio. Iøvrigt gaar New Yorker-rapporterne ud paa, at der stadig er meget livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Hampton Roads til de forskellige Kuldepoter i Vestindien, til Brasilien og til Middelhavshavnene, men U. S. A. har som nævnt ikke været i Stand til at stille Tonnage til Disposition. Der søges ligeledes Tonnage for Sukker fra Cuba til Golfen og Northern Range og for Salpeter fra Chile. Der er ogsaa livligt Udbud af Malmladninger fra New Foundland til nordamerikanske Havne. Det amerikanske Rateniveau er uforandret.

Englænderne har stadig Strejkevanskeligheder i Kulgruberne at slaas med, men desuagtet kan der uforandret placeres Tonnage for Kul til saavel Azorerne som til Middelhavshavnene. Kuleksporten til de neutrale Lande, d. v. s. Irland, Portugal og Spanien, er derimod suspenderet.

Fra River Plate søges der stadig Tonnage for Hvede til de forskellige andre sydamerikanske Republikker, ligesom der er forskellige blandede Kornladninger i Markedet til U. S. A. og England. Endvidere noteres Hørfro fra Rosario til 2—3 Havne Australien uden Rateangivelse.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. Der sluttedes forskellige Skibe for Brændsel fra tyske Havne til Danmark til Fragtnævnets Rater. Trælastmarkederne ligger stadig stille, men der er dog sluttet adskillige mindre Motorskibe fra Midtfinland til østjyske Havne til Rater, der efter Sigende ligger

omkring Kr. 160 pr. Std. I Salpeterfarten fra Norge til Danmark er der nogen Efterspørgsel, men man venter, at Behovet vil stige i den kommende Tid. Raten ligger omkring Kr. 17 Basis god dansk Havn med Kr. 1 ekstra for Limfjordsløsning. I tysk Kystfart er der stadig Anvendelse for en Del Tonnage, og ogsaa danske Skibe har fundet Beskæftigelse paa dette Marked.

### »DANNEBROG«S BERETNING OG REGNSKAB

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har nu udsendt sin Beretning, ledsaget af Regnskabet.

I Beretningen udtales:

Vinteren 1943 blev jo usædvanlig mild i Modsætning til de 3 foregaaende Aars strenge Frost. Sejladsen er derfor ogsaa foregaaet uden væsentlige Ophold paa Grund af Is, ej heller har der været nævneværdige Isskader.

Rederiet har dog ikke været forskaanet for Havariet paa anden Maade, idet s.s. »Ellensborg« d. 23. Okt. minesprængtes, og s.s. »Skodsborg« havde en alvorlig Kollision i November Maaned, uden at Skibet dog kunde tillægges nogen Skyld. Skaderne for s.s. »Ellensborg«s Vedkommende var saa betydelige, at Skibet næppe vil kunne sættes i Drift før en Gang til Sommer.

De 8 Skibe, som er under Rederiets Kontrol, har været beskæftiget i de gennem de senere Aar af Forholdene bestemte Farter. Reparationer og andre Ophold, heri medregnet Kontrol med Afmagnetisering, har ialt udgjort 405 Dage.

Hvad angaar de efter den 9. April 1940 udenfor Skagen værende Skibe, vil det huskes, at m.s. »Stjerneborg« krigsforliste i 1942. I 1943 har Rederiet faaet Meddelelse om, at s.s. »Aalborg« er krigsforlist i Middelhavet i Juni Maaned. Skibets Besætning bestod af Udlændinge. Under Hensyn til manglende Opgørelse fra Udlandet maa der ligesom de 3 foregaaende Aar tages Forbehold for dette Regnskabs Vedkommende.

Den 16. December 1943 blev Lastdieselmotorskibet paa ca. 9000 Tons d.w. søsat og fik Navnet »Danborg«. Den 21. Januar i indeværende Aar blev Dampskibet paa ca. 3500 Tons d.w. søsat og fik Navnet »Taarnborg«.

I Februar Maaned 1944 har Selskabet bestilt en 1750 I.H.K. Dampmaskine til Brug i en Damper af »Taarnborg«s Størrelse.

Selskabet har siden Krigens Udbrud mistet over en Trediedel af sin Flaade, hvorfor det er nødvendigt, dels af Beskæftigelsesgrunde overfor vore Søfarende, dels ogsaa i Landets Interesser snarest muligt at søge at genopbygge Flaaden, og Selskabets Ledelse maa derfor tilraade en fortsat Konsolideringspolitik, saaledes at man har Mulighed for økonomisk at løse de Opgaver, som Fremtiden maatte føre med sig.

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har i Lighed med andre danske Rederier og Landets øvrige store Erhvervsgrupper overtaget en Aktiepost ved Udvidelsen af Aktiekapitalen i Dansk Luftfartselskab.

De Farter, hvori Selskabet er henvist til at holde Skibene beskæftiget, er stadig underkastet stigende Risici, saavel for Mandskab som for Materiel, og i Lighed med de foregaaende Aar bringer Rederiet samtlige Søfarende om Bord i Selskabets Skibe en Tak for den ydede Indsats til Gavn for det danske Samfund.

Af Regnskabet fremgaar, at Skibenes Brutto-Indtægt for 1943 har været 9.053.565 Kr., hvilket er godt 400.000 Kr. mere end Aaret forud. Netto-Overskudet ved Skibenes Drift andrager 1.601.537 Kr. mod 1.027.198 Kr. for 1942, og med Tillæg af Indtægter ved Renter og Agio 196.229 Kr. samt det overførte Beløb fra forrige Aars Regnskab, 366.724 Kr., bliver der til Disposition 2.137.491 Kr. Overskudets Fordeling er tidligere omtalt. Udbyttet til Aktionærerne foreslaas uforandret ansat til 12 pCt.

Selskabets Flaade bestaar ved Udgangen af 1943 af 12 Skibe paa tilsammen 38.695 Tons d.v., der, efter den i 1942 skete Ændring i Regnskabsopstillingen, staaer bogført som Aktiv til Anskaffelsesværdien, 14.614.066 Kr., medens der som Passiv findes en Afskrivningsfond, som inklusive Aarets ordinære Afskrivning nu andrager 12.710.925 Kr. Selskabets løvmæssige Reservefond er opført med 1.400.000 Kr. Ekstra-Reservefonden er delt i Ekstra-Reservefond I og Ekstra-Reservefond II paa henholdsvis 2.585.610 Kr. og 1.306.935 Kr., og Konjunkturfonden er uforandret 213.319 Kr. Af Status fremgaar endvidere, at Selskabet raader over en Bank- og Kassebeholdning paa 7.065.127 Kr. samt Værdipapirer til 1.789.720 Kr.

#### FRAGTNÆVNET

Efter at Direktør *J. Husted* er udtraadt af Fragt-nævnet, har Handelsministeriet fra 1. April udnævnt Skibsreder *A. Kampen* til Medlem til Nævnet.

#### KJØBENHAVNS FRIHAVNS-AKTIESELSKAB

I en Meddelelse fra »Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab« oplyses det, at Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen, at der af den Aktionærerne tilfaldende Del af Driftoverskudet for 1943, 150.815 Kr. plus det paa Aktionærernes Konto pr. 31. December 1943 staaende Beløb 116.105 Kr., udbetales et Udbytte paa 4 pCt., og at Restbeløbet, 106.919 Kr., hensættes paa Aktionærernes Konto til Skat og senere Disposition. Det bemærkes yderligere i Meddelelsen, at der er henlagt 51.330 Kr. til Reservefonden.

Ogsaa i Fjor var Udbyttet 4 pCt., medens der for Aarene 1940 og 41 ikke udbetaltes Udbytte.

#### KUN EET SKIB TIL »DANIA«S DISPOSITION

Paa Dampskibsselskabet »Dania«s Generalforsamling aflagde Skibsreder, Konsul *Chr. Andresen* Beretningen og Regnskab.

Konsulen oplyste:

Selskabet har i 1943 — ligesom Aaret forud — kun haft een Baad til Disposition. Bortset fra et enkelt Havari i Aarets første Halvdel, og som bevirkede et Ophold ved Værft paa ca. en Maaned, har Resultatet af s.s. »Elie«s Drift været tilfredsstillende. Med Hensyn til de Skibe, som Rederiet ikke har Kontrol over, foreligger kun faa Oplysninger, men Rederiet har grundet Formodning om, at i hvert Fald to af Skibene er i Behold. Regnskabet udviser, inklusive Overførsel fra forrige Aar 171.457 Kr. 16 Øre et Overskud paa 442.120 Kr. 76 Øre, som foreslaas anvendt som følger: Afskrivning paa Skibene 100.000 Kr., Henlægelse til Konjunkturfond 30.000 Kr., 8 pCt. Dividende til Aktionærerne 120.000 Kr., Overførsel til næste Aar 192.120 Kr.

Regnskabet godkendtes enstemmigt, og Prokurist *Alexis Andresen* nyvalgtes til Bestyrelsen i Stedet for Direktør *Heilbuth*, der fratraadte.

#### DET DANSK-NORSKE DAMPSKIBSSELSKAB:

5 pCt.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab har nu udsendt sin foreløbige Regnskabsmeddelelse, hvoraf det fremgaar, at Netto-Overskudet har andraget 2.473 Kroner.

Efter at der af Overførselen fra det foregaaende Aar, 59,832 Kr., er udredet Skatter til et Beløb af

13.687 Kr., fremkommer der til Disposition 48.618 Kr., som Bestyrelsen foreslaar at fordele saaledes: 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne 15.000 Kr., og at overføre Restbeløbet 33.618 Kr. til det nye Regnskabsaar.

For 1942 androg Netto-Overskudet, efter Afholdelse af Skatter, 56.233 Kr., og med det overførte Beløb var der til Disposition 138.042 Kr. Aktionærerne fik da ligesom Aaret forud Maksimumsudbytte  $7\frac{1}{2}$  pCt.

#### JUBILÆUMS-BONUS I DET FORENEDE BUGSERSELSKAB

Det forenede Bugsererselskab har udsendt sin Regnskabsmeddelelse, hvori det hedder:

Bestyrelsen for Aktieselskabet Det forenede Bugsererselskab meddeler, at Aarets Overskud, efter at Afskrivninger til Beløb 65.585 Kr. har fundet Sted, andrager 110.905 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1942 166.208 Kr.

Det samlede Beløb, 277.113 Kr., foreslaas fordelt som følger: Udbytte 10 pCt. plus 2 pCt. Jubilæumsbonus samt Tantième 72.800 Kr., henlagt til Ekstra Reservefond 34.937 Kr., henlagt til Skatter 65.000 Kr., henlagt til Nybygning 100.000 Kr. samt Overførsel til 1944 4376 Kr.

#### PLANER OM AT GØRE ÆRØ LANDFAST MED TAASINGE

Det Dæmnings- og Bro-Udvalg, der er nedsat af Kommunerne paa Ærø, har i sit første Møde besluttet at gaa ind for en Dæmning, der skal gøre Ærø landfast med Taasinge, naar Forholdene maatte tillade det. Der skal i første Omgang søges Statens Støtte til en Undersøgelse af Bundforholdene.

#### BERETNING OG REGNSKAB FRA PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN

Paa en Generalforsamling i »Pensionsforsikringsanstalten« aflagde Formanden, Direktør *Emil C. Hertz* Beretning og Regnskab.

Skønt Aaret 1943 ingenlunde havde bragt nogen Bedring i endsige Løsning paa de økonomiske Forstyrrelser, som siden Krigens Udbrud havde karakteriseret det danske Erhvervsliv, havde »Pensionsforsikringsanstalten« alligevel, oplyste Direktør *Hertz*, i det forløbne Aar indenfor Erhvervskredse mødt øget Forstaaelse af sit Arbejde for Pensionsforsikringstankens Udbredelse, en Forstaaelse, som havde resulteret i en Nytegning, der langt overgik den for Aaret 1942 noterede betydelige Stigning i Antallet af nye Forsikringer.

Der var i Aarets Løb tegnet Alders-, Invalide- og Enkepensioner samt Børnerenter til et aarligt Maksimumsbeløb af ca. 4,9 Mill. Kr.

Den ved Aarets Udgang ikraftværende Forsikringsbestand repræsenterede herefter Alders-, Invalide- og Enkepensioner samt Børnerenter til et samlet aarligt Beløb af ca. 46,2 Mill. Kr.

Præmieindtægten for Aaret 1943 havde udgjort godt 10 Mill. Kr. mod ca. 9,6 Mill. Kr. i 1942.

Anstaltens samlede aarlige Pensionsudbetalinger udgjorde ved Udgangen af 1943 ca. 2.364.215 Kr., og Kapitalværdien af disse Udbetalinger udgjorde ca. 27,2 Mill. Kr.

Anstaltens samlede Aktiver udgjorde ca. 129 Mill. Kr.

Driftoverskuddet for Aaret 1943 udgjorde — efter at de i Livsforsikringsloven foreskrevne Henlægninger havde fundet Sted — 1.699.822 Kr.

Dette Overskud var, meddelte Direktør *Hertz*, fordelt saaledes, at der til Udbytte til Aktionærerne var afsat 50.000 Kr. (5 pCt. af Aktiekapitalen eller den højeste Forrentning, Vedtægterne tillader); til Sikkerhedsfonden var der henlagt 170.000 Kr., hvorefter denne Fond udgør 3,2 Mill. Kr., og til Bonusfonden ca. 1,5 Mill. Kr., hvilket inkl. de i Aarets Løb fore-

tagne Henlæggelser til denne Fond udgjorde over 18½ pCt. af den egentlige Præmieindtægt (ekskl. Kapitalindskud).

Til Bonusfonden var der nu ialt henlagt 11.282.650 Kr., hvoraf der tidligere var fordelt 6.750.000 Kr.

#### NYT SKIB TIL FREDERIKSHAVN—GÖTEBORG-LINIEN

Lederen af Göteborg—Frederikshavn-Liniens Jyllandskontor, Afdelingschef *Ulf Dinesen*, Aalborg, oplyser, at der efter Krigen vil blive indsat to Baade paa Ruten mellem Frederikshavn og Göteborg. Foruden »Kronprinsessan Ingrid« vil der blive indsat en ny Baad, som vil blive bygget baade større og hurtigere og eventuelt som Jernbanefærge. Göteborg—Frederikshavn-Linien har desuden Planer om efter Krigen at oprette en Luftrute mellem Aalborg og Göteborg, eventuelt i Samarbejde med det danske eller svenske Luftfartsselskab.

Luftruten er tildels tænkt som et Overgangsled, idet der af flere Grunde vil gaa nogen Tid efter Krigens Afslutning, før Sejladsen mellem Frederikshavn og Göteborg kan genoptages i fuldt Omfang. Saavel indenfor Rutens danske som svenske Udvalg er man ivrigt beskæftiget med at tilrettelægge Linierne for Fremtidens Arbejde paa Grundlag af de Erfaringer, man indtil Krigen høstede.

#### FRA SVENSKES VÆRFTER

I Overværelse af Handelsminister *Herman Eriksson* m. fl. samt 300 Deltagere i Börssällskapetets 50 Aars Jubilæum har *Götaverken* søsat et 12.600 Tons Tankmotorskib, som af Ministerens Frue blev døbt »Balaklava«, til Rederiet *Transmark*. Skibet er Søsterskib til »Zelos«, der i

1942 leveredes til Rederiet *Transoil*, og skal udstyres med en 6-cyl. 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotor paa 5.200 IHK. Motorens Cylinder-Diameter bliver 680 mm og Slaglængden 1500 mm. Farten bliver 13 Knob paa fuld Last. »Balaklava« er Götaverkens 29. Nybygning til Trans-Koncernen. Den samlede Tonnage af disse 29 Skibe udgør 263.850 Tons d.w.

#### TRANSPORTEN AF AMERIKANSKE VARER

I følge officielle amerikanske Meddelelser, gengivet i »Hamburger Fremdenblatt«, har amerikanske Skibes Andel i Transporten af Varer til og fra U. S. A. i 1943 udgjort 50 pCt. af den samlede Vareudveksling. Trafiken paa New Yorks Havn har gennemsnitligt udgjort 1000 Skibe om Maaned, og det største Antal Skibe, der paa en og samme Dag har befundet sig i New York, udgjorde 543.

#### FORLÆNGELSE AF HVALFANGST-SÆSONEN

Den internationale Komité til Regulering af Hvalfangsten skal paa et Møde i London ifølge tyske Kilder have foreslaaet, at den antarktiske Hvalfangst-sæson efter Krigen skal forlænges med en Maaned og vare fra 24. November til 24. Marts i Stedet for som hidtil fra 8. December til 7. Marts.

#### DEN NEUTRALE SKIBSFARTS KRIGSTAB

Helsingfors-Bladet »Hufvudstadsbladet« gengiver efter »Sydsvenska Dagbladet« en Oversigt over den neutrale Skibsfarts Tab under Krigen.

Sammenlagt udgør den neutrale Skibsfarts offentligt bekendte Tab i de første 54 Krigsmaaned 1012 Skibe paa 4.765.681 Tons d.w. I samme Periode har 8708 Søfolk eller Passagerer mistet Livet ved Krigsforlis.

## Værdifuld Nyskabelse i »Efterretninger for Søfarende«.

Ved Aarsskiftet indførte »Efterretninger for Søfarende«, der udsendes af *Det kongelige Søkort-Arkiv* og følger med som Bilag til *Dansk Søfarts Tidende*, en Nyskabelse, der utvivlsomt vil være af Betydning for og til Lettelse for de danske Skibe.

Om denne Nyskabelse oplyser Afdelingschef ved Søkort-Arkivet, Orlogskaptajn *Riis-Carstensen* til *Dansk Søfarts Tidende*, at »Efterretninger for Søfarende« lige fra de begyndte at udsendes i Firserne havde fulgt den gamle Linie, saaledes at de i Fjor faktisk saa ud, som de gjorde for 60 Aar siden. Ved internationale Konferencer i Monaco havde man gennem Aarene fundet frem til en international Form, som blev tiltraadt af mange af de søfarende Lande, idet man fandt det mere praktisk end de forskellige specielle Former, de respektive Lande selv havde fundet frem til. I Danmark havde man hidtil ikke været tilbøjelig til at følge denne internationale Form, fordi man ikke vilde stille den danske Sømand overfor noget helt nyt.

Indenfor Søkort-Arkivet har man imidlertid ment, at Tiden var inde til at slaa ind paa den internationale Form. Man har ment, at Forandringen kunde indføres netop nu, hvor saa forholdsvis faa danske Skibe er i Fart. Der er nu gaaet godt et Kvartal, siden man gik over til det nye System, og det kan slaas fast, at det ikke har givet Anledning til Indvendinger.

Den internationale Form adskiller sig paa væsentlige Punkter fra den hidtil benyttede Form. Eksempelvis kan det saaledes nævnes, at man langt lettere finder sig tilrette, takket være en mere skematisk Opstilling, hvor man straks finder Positionen, som man tidligere stadig maatte holde en Finger ved, medens man stak Efterretningen ud paa Søkortet. Meget tydeligt fremgaar det ogsaa, hvilket Søkort der skal ret-

tes i, og hvornaar det paagældende har været omtalt i »Efterretninger for Søfarende«.

Ændringen betyder ikke, at der bliver skrevet mere eller mindre, men simpelthen, at Efterretningerne bliver mere udførlige og overskuelige.

Iøvrigt fremhævede Orlogskaptajn *Riis-Carstensen*, at Overgangen til den internationale Form vil blive til Fordel for Skibene i Udenrigsfart, idet Navigatørene fra de danske Efterretninger bliver vant til den Form, der benyttes i andre Lande og derfor i fremmede Farvande vil have meget lettere ved at benytte de fremmede Efterretninger. Endvidere er det jo ogsaa en Fordel, at Fejlkilderne forringes ved den direkte Oversættelse fra de fremmede Efterretninger til de danske. Normalt henter »Efterretninger for Søfarende« jo sine Emner hele Verden over — eller saa langt danske Skibe sejler. Nu er de indskrænket til at omfatte de Omraader, hvortil vore Skibe kan sejle herhjemme fra: Hele Østersøen, Norge og Nordsøkysten til Holland, men til Gengæld rummer de flere Detailler end hidtil, saaledes at Stoffet ikke er blevet indskrænket.

Orlogskaptajnen fremhævede, at det naturligvis kunde tænkes, at mange gerne vilde have ført deres Kort à jour for alle Farvande, og det vilde naturligvis ikke være umuligt gennem Sverige og Tyskland at følge med, men man har dog været betænkelig ved en saadan Fremgangsmaade, fordi man ikke var sikker paa, at Meddelelserne vilde blive helt til Dato.

Den internationale Form benyttes nu næsten overalt, saaledes i Sverige, England, U. S. A. og Tyskland, medens Norge endnu benytter sin egen Form, der er den gamle danske meget lig.

Iøvrigt er der Grund til at understrege den Betydning, som de hvert Aar udkommende Tillæg har for de gængse Haandbøger som »Den danske Lods«,

»Havnelodsen« o. s. v. Disse Tillæg indeholder alt af *blivende* Forandring fra »Efterretninger for Søfarende«, medens de rent midlertidige Forandringer er bortfaldet. Hertil kommer Maanedsoversigten, der nu er opstillet langt mere anskueligt. Man kan saaledes straks finde frem til alt, hvad der i Maanedens Løb har været for et bestemt Farvand.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Atlas: 4 pCt.

Aktieselskabet Maskinfabrikken *Atlas* har udsendt Regnskabet for 1943. Det viser et Overskud paa 662.572 Kr., som sammen med Overførselen fra 1942 paa 53.945 Kr. og hensat til Skat 170.000 Kr. giver 886.517 Kr. til Raadighed. Dette Beløb foreslaas fordelt saaledes: 4 pCt. Udbytte 120.000 Kr., Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond 200.000 Kr., til ekstra Reservefond 100.000 Kr., til Skat 240.000 Kr., til Udbyttereguleringsfond 140.000 Kr. Tantième 44.000 Kr. og til Hjælpefond for Arbejdere og Læringer 10.000 Kr., mens der til næste Aars Regnskab overføres 32.517 Kr.

### Uforandret Overskud i »Titan«

Paa et Bestyrelsesmøde i A/S Titan blev Regnskabet for 1943 forelagt. Regnskabet udviste et Nettooverskud paa 826.656 Kr. inklusive Overførsel fra forrige Aar og Henlæggelse til Skat 224.932 Kr. Efter at der i Henhold til Vedtægterne er hensat 31.629 Kr. til Understøttelsesfonden og ifølge Lov Nr. 252 af 16/6 1943 28.659 Kr. til Tantiører, vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale 5 pCt. til Aktionærerne med 225.000 Kr., at hensætte til Imødegaaelse af Konjunkturrisiko 250.000 Kr., til Skat 150.000 Kr. samt at overføre i ny Regning 141.368 Kr.

I Fjor var Nettooverskudet 596.000 Kr., der er saaledes praktisk talt ingen Ændring sket. Der udbetaltes i Fjor ligeledes 5 pCt. i Dividende.

### Skibspriser

Københavnsskibssalg-Bureau ved Chas. Hvilsom har udsendt en Oversigt over det danske Skibssalgsmarked i Aarets første Kvartal. I denne Periode skiftede 22 Skibe over 50 Tons d.w. Ejer, og af disse Salg blev de 13 effektueret gennem Hr. Hvilsoms Bureau. Nedenfor gives Priserne:

- »Christian«, 360 Tons d.w., bygget af Eg, Danmark 1900, Pris 225.000 Kr.
- »Albatros«, 180 Tons d.w., bygget af Staal 1899, Pris 125.000 Kr.
- »Henny«, 160 Tons d.w., bygget af Staal 1919, Pris 107.000 Kr.
- »Libra«, 150 Tons d.w., bygget af Staal 1934, Pris 175.000 Kr.
- »Else«, 140 Tons d.w., bygget af Eg, Danmark 1914, Pris 130.000 Kr.
- »Elise Marie«, 135 Tons d.w., bygget af Staal 1895, Pris 60.000 Kr.
- »Heidi«, 120 Tons d.w., bygget af Eg, Danmark 1908, Pris 97.000 Kr.
- »Aron«, 120 Tons d.w., bygget af Eg, Danmark 1907, Pris 73.000 Kr.
- »Lisbeth«, 100 Tons d.w., bygget af Eg, Danmark 1906, Pris 75.000 Kr.
- »Per«, 85 Tons d.w., bygget af Eg 1876, Pris 26.000 Kr.
- »Adele«, 80 Tons d.w., bygget af Eg 1893, Pris 35.000 Kr.
- »Emanuel«, 58 Tons d.w., bygget af Eg, Danmark 1893, Pris 25.000 Kr.

Det fremgaar heraf, at Priserne ligger paa omtrent samme Niveau som i Fjor, og den betydelige Nedgang, som ifølge udenlandske Meddelelser skal præge Tonnage-markedet, synes altsaa endnu ikke at være slaaet igennem her hjemme.

### Dødsfald

Tidligere mangeaarig Lærer ved Fanø Navigationsskole S. N. Buch er død i Nakskov, hvor han tilbragte sine sidste Aar hos en Søn. Buch, der blev 88 Aar gammel, var uddannet som Styrmand og ledede i flere Aar en Navigationsskole i Fredericia, men blev snart knyttet til Fanø Navigationsskole som Førstelærer og virkede her i over 40 Aar, indtil han ved 75 Aars-Alderen trak sig tilbage. Et stort Antal af vore Styrmand og Skibsførere har faaet en væsentlig Del af deres Skoleuddannelse hos ham. Han var Ridder af Dannebrog.

### Fordoblet Aktiekapitalen

Officielt meddeles i *Statstidende*, at Vedtægterne i Rederiaktieselskabet *Storebælt* i Korsør er ændrede. Aktiekapita-

Det vil med andre Ord sige, at man kun behøver at have sidst udkomne Maanedsoversigt plus de senere udkomne Numre af »Efterretninger for Søfarende« med sig, samt Haandbøgerne med Tillæget om de blivende Forandringer.

len er udvidet med 100.000 Kr., og den tegnede Aktiekapital udgør herefter 200.000 Kr., fuldt indbetalt.

### D. S. B. skal betale

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, der af Korsør Havnevæsen var rejst mod De Danske Statsbaner.

Den 27. Oktober 1942 paasejlede D.S.B.s Motorfærge »Nyborg« under Udsejlingen fra Korsør Havnens søndre Bølgebryders Hoved og tilføjede dette forskellig Skade, hvis Reparation er anslaaet til 45.000 Kr. Efter Aftale mellem Korsør Havnevæsen og Statsbanerne har Havnevæsenet krævet disse dømt til at være pligtigt til at afholde Udgifterne ved Reparationen, da Paasejlingen skyldtes, at Færgens Styremaskine havde svigtet, og at Færgens Fører for sent havde slaaet fuld Kraft frem paa Færgeren, der bakkede ud. — D.S.B. paastod Frifindelse, da Styremaskinens Svingten maa anses at være et hændeligt Uheld, og da der iøvrigt ikke kan bebrejdes Føreren noget under de foreliggende Forhold.

Retten siger: Det fremgaar ikke med Sikkerhed, hvad Grunden var til, at Forroret pludselig ophørte med at følge Rattets Bevægelse under Udsejlingen, men Retten fastslog at D.S.B. uanset, hvad Aarsagen har været, maa bære Ansvar for Paasejlingen. Retten finder nemlig, at Færgens Fører, da han — ifølge sin egen Forklaring i en Afstand af ca. 200 Meter fra Bølgebryderen — blev klar over, at Færgeren, uanset at Roret laa helt til Styrbord, alligevel drejede bagbord over burde have slaaet fuld Kraft frem til begge Hovedmotorer i Stedet for at udsætte denne Manøvre, indtil Afstanden til Bølgebryderen efter hans Forklaring kun var 75 Meter. Da endvidere Paasejlingen maa antages at kunne være undgaaet, saafremt Kaptajnen havde manøvreret som nævnt, findes D.S.B. i Medfør af Sølovens Paragraf 8 at burde godtgøre Havnevæsenet Udgifterne ved den Bølgebryderen ved Paasejlingen paaførte Skade.

I Sø- og Handelsrettens Dom dømtes D.S.B. i Overensstemmelse med Panstanden og dømtes til at betale Havnevæsenet 1500 Kr. i Sagsomkostninger.

### Skibsregistreringen

I Henhold til Finanslovanordningen er der for Finansaaret 1944—45 bevilget en Række Honorarer til de Toldembedsmænd, der fungerer som Chefer for Distrikregistreringskontorer under Skibsregistreringen.

### Sømandshøjskolen

Sømandshøjskolen har udgivet en lille Aarsberetning, hvoraf fremgaar, at Skolen i det sidste Aar har haft 97 Elever, og at det samlede Elevantal siden Skolens Begyndelse beløber sig til 2382.

I Aarets Løb er der blevet ofret ca. 23.000 Kr. paa Skolens Modernisering, hvoraf de 18.000 Kr. er blevet givet af Broderkredsens Medlemmer.

### Daglig Forblindelse til Bornholm

Dampskibsselskabet Bornholm af 1866 har som bekendt chartret Øresundsselskabets S/S »Sverige« for Sommeren 1944. Skibet vil blive indsat i Trafikken paa Bornholm Søndag den 4. Juni. Det er Hensigten, at der i Sommermaanederne skal være daglig Trafik mellem København og Bornholm. Dette betyder en Forbedring af Trafikken i Sammenligning med i Fjor, og det sker ud fra den Kendsgerning, at Publikum ikke længere nærer samme Frygt for at sejle, som det var Tilfældet i Krigens første Aar. S/S »Sverige« er chartret til 9. September.

### Statshavnene

Statens Tilskud til Statshavnene Drift i Finansaaret 1944—45 er budgetteret til 3 Mill. Kr. Den eneste Havn, der er budgetteret med Overskud, er Skagens Fiskerihavn, hvor der efter at Forrentning og Afskrivninger er udredt regnes med et Overskud paa 62.000 Kr. For Krik Havn regnes med Balance. Alle de andre Havne giver større eller mindre Underskud. Det største falder paa Esbjerg Havn, hvor Underskudet er budgetteret til ca. 1.073.000 Kr.

**Den svenske Damptrawler**

Damptrawleren »Mats« af Göteborg, som den 10. Marts strandede ved Skagen, er nu bragt flot og indbragt til Frederikshavn med Rorskade og delvis læk.

**Søkort-Frimærke**

Som tidligere omtalt aabnes paa Lørdag i Stockholm en Udstilling i Anledning af, at der i Aar er gaaet 300 Aar siden Udgivelsen af det første svenske Søkort. Postvæsenet fejrer Begivenheden med tre Jubilæumsfrimærker, nemlig et 5 Øres grønt med Takker paa 2 Sider, et 5 Øres grønt med Takker paa 3 Sider og et 60 Øres rød-violet med Takker paa 2 Sider.

**Lejdeskib med Gavepakker**

Med Lejdeskibet »Stegholm«, kom der iflg. »Göteborg-posten« omkring 57 Tons Gavepakker, der nu skal videregives til svenske Hjem. Det er en af de største Sendinger af Gavepakker, der hidtil er ankommet til Sverige.

**Svensk Sørettsdom**

Rådhusrätten i Trelleborg frifandt i sin Tid Føreren af Dampfærge *Konung Gustaf V*, Kaptajn *K. G. E. Westberg*, for Tiltale i Anledning af Færgens Kollision med et tysk Skib udenfor Sassnitz den 14. Juni 1942. Anklagemyndigheden appellerede til Hovrätten, som i en Dom, hvis Præmisser er delvis »hemmelig-stemplede«, har paalagt Kaptajn Westberg at betale 15 Dagbøder à 15 Kr.

**Det svenske Redningselskab**

Det svenske Redningselskab har i 1943 reddet 123 Personer. Desuden har Selskabets Redningsbaade ligget i Beredskab ved 6 Skibe med tilsammen 133 Personer ombord, flotbragt 9 strandede Skibe med 93 Mands Besætning, ydet Bugserhjælp til 8 Skibe med 41 Mands Besætning og foretaget 14 Sygetransporter.

**»Venus« hævet**

Motorgaleasen »Venus« af Svendborg, der forliste ved Sprogø den 2. Februar, er nu af Kaptajn Arne Flyvbjerg hævet og indbragt til Skibsværft. Ladningen, der bestod af Korn og var bestemt for Korsør, er solgt til en Kaffesurrogatfabrik.

**Et Søuhyre**

Fra Santiago de Chile meddeles, at det Søuhyre, som i nogen Tid har vakt Ængstelse hos Befolkningen i Magallance, har vist sig at være en Søko. Uhyret er blevet dræbt, og det viste sig, at det vejede 5510 Pund og havde en Længde paa omkring 16 Fod. Dyrets videnskabelige Navn er *marrorhinus clephantineus*, og det Eksemplar, som nu er blevet dræbt, er blevet balsameret. Der er tidligere blevet fundet Eksemplarer af Søkoen, der har vejede op til 11,000 Pund, og som har maalt 23 Fod.

**Kunstigt Baal for Skibbrudne**

Et Pulver, som strøes ud paa Vandet rundt om Redningsbaade og frembringer et gulgrønt Lys, synligt paa 15 km.s Afstand, er Amerikas seneste Tilskud som Hjælpe-middel for havarerede Sømænd. Det krystalagtige, rødlige Pulver har tidligere været anvendt i Tekstilindustrien til Farvning af Silke og Uld og ligeledes af Gas- og Vandmestre ved Undersøgelse af Brist paa Vandledninger. En Pakke medfølger hvert Redningsbælle og anden Udrustning i Redningsbaade og -Flaader. Pakken er vandtæt og forsynet med en Udløsningsnør. Naar et Skib under Eftersøgningen af de havarerede Sømænd nærmer sig, kastes Pakken i Vandet. Ved et Ryk, som opstaar, naar Snoren strammes, aabnes for Pakken. Det kunstige Baal varer i flere Timer, og Storm og Strøm kan ikke slukke Nødsignalet.

**PERSONALIA****60 Aar**

En af Thurøes kendte Mænd, Sogneraadformand, Strandvagtmester *A. K. Andreassen* fyldte forleden 60 Aar. Strandvagtmesteren, der er Skibsførersøn fra Thurø, kom som ung til Søs. Sin Værnepligt aftjente han i Kongeskibet »Dannebrog« i 1904, tog Styrmandseksamen fra



Svendborg Navigationsskole i 1905 og Skibsførereksamen i 1906. Han sejlede derefter i nogle Aar som Styrmand og Skibsfører, indtil han 15. December 1911 blev ansat som Toldbetjent ved Københavns Toldsted. I 1917 flyttede han efter Ansøgning til Svendborg og i 1918 til Thurø. Han udnævntes til Overtoldbetjent af 1. Grad den 20. Januar 1920 og til Strandvagtmester den 1. April 1935.

**50 Aar**

Skibsfører under Grønlands Styrelse, Kaptajn *H. G. Nordhoek* fylder i Morgen — Lørdag — 50 Aar. Kaptajn Nordhoek, der ved Krigens Udbrud var Fører af *Sværdfisken*, har siden 1940 været Bestyrelsesmedlem i Den almindelige danske Skibsførerforening.

**Jubilæer**

Maskinmester *Arthur Knudsen* har fejret sit 40 Aars Jubilæum ved N.E.S.A. Fra 1899 til 1904 sejlede han som Maskinmester i Rederiet Heckscher & Søn.

Maskinmester i Glud & Marstrand *Jens Christoffer Gottlieb* har fejret sit 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste. Han har tidligere sejlet i Dampskibsselskabet Vesterhavet og Det Forenede Dampskibs-Selskab.

Skibsmægler *H. K. Rasmussen* kunde for nogle Dage siden fejre sit 25 Aars Jubilæum i A. P. Møllers Rederi.

Forvalter af 1. Grad i Københavns Frihavns A/S *Egon Petersen*, der fejrer 25 Aars Jubilæum paa Søndag, kom til Frihavnen direkte fra Skolen og begyndte sin Karriere paa Forvalterkontoret i Forthavnen. Efter at have gjort Tjeneste paa Molerne kom han op i Hovedbygningen, hvor han virkede i Stykgodsekspektionen, Reklamationsafdelingen og sidst paa Revisionskontoret, samtidig med at han avancerede fra Elev til Kontorist af 2. og 1. Grad. Den 1. Januar 1937 vendte han tilbage til sit Udgangspunkt, Forthavnen, men nu som Forvalter af 2. Grad, og fra 1. Januar 1940 blev han udnævnt til Forvalter af 1. Grad med Tjeneste paa Midtermolen.

**Søretten i Københavns Amt**

Skibsfører *Aage Madsen*, Thorvaldsensvej 29, er til for Tiden indtil 31. December 1944 beskikket som Søretsmedlem i Københavns Amt i Stedet for Skibssynsinspektør *Emil Beck Nielsen*, som er død.

**Officielt**

I *Statstidende* meddeles det, at Bestyrelsesmedlem i Dampskibsselskabet af 1937 *T. Hansen* er død, og at Fru *Benny Skou*, Lindevej 13, er indtraadt i Bestyrelsen.

**Skibstilsyn**

Fra 1. April er Skibssynsinspektør af 2. Grad under Statens Skibstilsyn i Aalborg *A. M. Filskov* konstitueret som Skibssynsinspektør af 1. Grad sammesteds og Fyrskibsfører udenfor Nummer, Skibssynsmand under Statens Skibstilsyn i Svendborg *P. K. Petersen* som Skibssynsinspektør af 2. Grad under Statens Skibstilsyn i Esbjerg.

Kontorassistent ved Overskibssynsinspektoratet *Axel E. Jensen* er udnævnt til Kontorfuldmægtig sammesteds.

Skibssynsinspektør af 2. Grad under Statens Skibstilsyn i Aalborg *E. Abrahamsen* er konstitueret som Skibssynsinspektør af 1. Grad sammesteds.

Skibssynsmand under Statens Skibstilsyn i Aalborg Skibsfører *S. A. Dons* er udnævnt til Skibssynsmand i Svendborg.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

Mogens Nyholm

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

DAMPKIBSSELSKABET

# PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

DE  
FORENEDE  
BUGSERSELSKABER  
KØBENHAVN  
BUGSERING OVERALT I EUROPA

# EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

In. Jøhavere

SØLVER & SVARRER  
Norsk statsaut. Kompassetiere

Forlang W. Katalog

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 13. April 1944.

Nr. 15.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, snafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

744. (T). Sverige S.-Kyst. Kullagrund. Smygehuk SW. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.

*Position.* 55° 18' 24" N. 13° 16' 00" E.

*Detaller.* Den rødmaalede Lys- og Fløjtetønde paa ovennævnte Plads er paa Grund af Eftersyn midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 14/763. Stockholm 1944.)

745. Sverige. Gotland W.-Kyst. St. Karlsö SE. Hammarudden. Grund.

*Position.* 57° 14' 6" N. 18° 04' 5" E.

*Detaller.* Et Skib med 5,7 m Dybgaende er grundstødt paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 14/802. Stockholm 1944.)

746. (S). Sverige. Sejlløbet Södertälje—Sävösund—Oxelösund. Lystønder genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/418 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Lystønderne *Korsnäsgrundet* c. 58° 51' N. 17° 36' E., *Algubbsgrundet* og *Västra Stendörren* c. 58° 45' N. 17° 24' E. er atter udlagt paa Plads; *Korsnäsgrundet* Lystønde holdes dog indtil videre slukket.

(U. f. s. Nr. 14/762. Stockholm 1944.)

747. Finland. Bottniske Bugt. Monäs Sejlløb. Afmærkning og Sejlløb forandret.

*Positioner.* a) 63° 32' 35" N. 22° 14' 45" E.

b) 63° 32' 04" N. 22° 14' 24" E.

*Detaller.* 1. En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa Plads a).

2. En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa Plads b).

3. Den hvide Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost paa  $63^{\circ} 31' 16''$  N.  $22^{\circ} 15' 27''$  E. er flyttet til  $63^{\circ} 31' 18''$  N.  $22^{\circ} 15' 40''$  E. og forandret til en hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste.
4. Det W.-lige 6,7 m dybe Sejløb fra Søen til *Monåsvik* gaar nu N. om Sømærket paa Plads b), og det N.-lige Sejløb fra Søen til *Monåsvik* gaar mellem Sømærket paa Plads a) og Sømærket paa Plads b).

(U. f. s. Nr. 7/144. Helsingfors 1944.)

**748. Finland. Bottnisko Bugt. Sejløbet Björkskär—Stubben. Sømærke inddraget.**  
*Position.*  $63^{\circ} 26' 43''$  N.  $22^{\circ} 11' 38''$  E.

*Detaller.* Den hvide og røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa ovennævnte Plads er inddraget.

(U. f. s. Nr. 7/146. Helsingfors 1944.)

**749. Finland. Bottnisko Bugt. Sejløbet Ytteruddskär—Stubben. Nyt Sømærke udlagt.**  
*Position.*  $63^{\circ} 26' 10''$  N.  $22^{\circ} 03' 30''$  E.

*Detaller.* En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 7/145. Helsingfors 1944.)

(Se Tillæg.)

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

**750. Sverige. Sundet. Grollegrund W. Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Lystønde inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 10/620 1944 udgaar.

*Position.*  $56^{\circ} 06' 42''$  N.  $12^{\circ} 34' 00''$  E.

*Detaller.* Lys- og Fløjtetønden W. for *Grollegrund* paa ovennævnte Plads ved Sejløbet *Hälsingborg—Viken* er atter udlagt paa Pladsen. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 14/764. Stookholm 1944.)

**751. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Kegnæs SW. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 8/559 1944 udgaar.

*Position:* c.  $54^{\circ} 49',8$  N.  $9^{\circ} 57',0$  E., c. 2 Sm  $226^{\circ}$  fra *Kegnæs Fyr*.

*Detaller:* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**752. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 11/657 1944.

*Position.* c.  $56^{\circ} 41'$  N.  $8^{\circ} 15'$  E.

*Detaller.* I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved *Middelhøjvande*: I *Sælhundeholm Løb*: 3,5 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,5 m, i *Svaneholm Løb*: 1,4 m og i *Kobberø Løb*: 2,3 m.

Der er saaledes for Tiden 3,5 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

*Kort* Nr. 104.

**753. Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 20. April 1944 Kl. 0900—1500 (*svensk Tid*).

*Position.* *Stora Huvudet* c.  $58^{\circ} 43',5$  N.  $11^{\circ} 10',4$  E.

*Detaller.* Paa ovennævnte Tid foretages Skydeøvelser fra Bugten N. for *Stora Huvudet*



c. 3,2 Sm NW for *Grebbestad* Kirke.

Fareomraadet under Skydningen er en Cirkelsektor, der har Spidsen i Skydepladsen, og som begrænses af Radier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis  $180^\circ$  over *Smugholm* og  $320^\circ$  over *Rotholmen* N.-Spids. Sektorens Radius er 5,5 Sm.

Skydningen afbrydes under Skibes Passage af Fareomraadet. Unødvendigt Ophold i Omraadet er forbudt.

(U. f. s. Nr. 14/798. Stookholm 1944.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

754. Norge. Farligt Omraade. Advarsel.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/214 1944. Punkt 4 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Paa Grund af Minefare fraraades Sejlads i nedennævnte Omraade fra *Magerøy* til N. for *Vardøy*, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- |  |  |
|--|--|
| a) $71^\circ 11',8$ N. $26^\circ 14',0$ E. | g) $70^\circ 31',6$ N. $31^\circ 00',0$ E. |
| b) $71^\circ 01',2$ N. $26^\circ 14',0$ E. | h) $70^\circ 45',1$ N. $31^\circ 00',0$ E. |
| c) $71^\circ 12',2$ N. $27^\circ 39',5$ E. | i) $70^\circ 51',3$ N. $30^\circ 39',0$ E. |
| d) $71^\circ 11',0$ N. $28^\circ 10',0$ E. | j) $71^\circ 02',1$ N. $29^\circ 41',0$ E. |
| e) $70^\circ 54',0$ N. $29^\circ 23',2$ E. | k) $71^\circ 20',3$ N. $28^\circ 22',1$ E. |
| f) $70^\circ 43',0$ N. $30^\circ 22',5$ E. | l) $71^\circ 22',2$ N. $27^\circ 36',0$ E. |

(N. f. S. Nr. 13/693. Berlin 1944.)

755. (T). Norge. Onglesundet. Fyr midlertidigt slukket.

*Position.* c.  $60^\circ 42',8$  N.  $4^\circ 52',2$  E., paa *Marøys* NW.-Side.

*Detaller.* Onglesundet Fyr er beskadiget og slukket. Der kan intet oplyses om, hvornaar det atter vil blive tændt.

(K. f. F. Nr. 4. Oslo 1944.)

756. Danmark. Graadyb. Fovrfeld S. Sømærke flyttet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 14/735 1944 udgaar.

*Ny Position.*  $55^\circ 28' 41''$  N.  $8^\circ 24' 39''$  E., i 10 m Vand.

*Detaller.* Fovrfeld S. hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, er flyttet c. 120 m i SW.-lig Retning til ovennævnte Plads.

*Kort* Nr. 95, 94 og 93.

*Publikationer.* Søm.-Fort. Side 19, Nr. 28.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

757. (T). Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoburgs rev Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 13/698 1944 udgaar.

*Position.* c.  $56^\circ 51',5$  N.  $18^\circ 07',5$  E.

*Detaller.* Hoburgs rev Lys- og Fløjtetønde er inddraget for Eftersyn uden at være erstattet med Reservetønde.

(U. f. s. Nr. 15/849. Stookholm 1944.)

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

758. (S). Danmark. Lille-Bælt. Als Sund S. Østerhage Lystønde genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 52/1878 1943 udgaar.

*Position.* c. 54° 53',6 N. 9° 47',3 E.

*Detaller.* Østerhage Lystønde er atter udlagt paa Plads uden at være tændt. Vintersømærket er inddraget.

759. (S). Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Middelgrund S. Lystønde genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 52/1864 1943 udgaar.

*Position.* c. 54° 51',0 N. 9° 50',7 E.


*Detaller.* Middelgrund S. Lystønde er atter udlagt paa Plads uden at være tændt. Vintersømærket er inddraget.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



## *Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## **JAN M. LYNGBY**

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

# Imo-Pumper

som

## Smøreoliepumper

## Brændseloliepumper

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » » 1000 » » » » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI, OG HANDELSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 16

FREDAG 21. APRIL 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder er stadig meget anspændt, og en Række neutralt Lande har de aller største Vanskeligheder med at skaffe sig de mest nødvendige Tilførsler ude fra den store Verden. Det er dog hidtil gaet nogenlunde, men mange Tegn kunde tyde paa, at Englænderne og Amerikanerne vil benytte deres Herredømme til Søs til at give deres diplomatiske Aktivitet overfor Lande som Tyrkiet og Eire større Vægt. Der har i denne Forbindelse været Tale om, at Englænderne og Amerikanerne helt vilde holde op med at stille Tonnage til Disposition for disse Lande, ligesom der ogsaa har været Forlydender fremme om, at Englænderne vilde holde op med at udstede Navicerts for de Skibe, disse Lande selv disponerer over. Ogsaa i Bunkerspørgsmaalet indtager de angelsaksiske Lande en saa stærk Position, at de, hvis de ønsker at stille Sagen paa Spidsen, helt kan blokere et Land som Eire.

Som et andet Tidens Tegn fortjener det iøvrigt at fremhæves, at ogsaa Pavestaten nu af Forholdene kan tvinges til selv at anskaffe sig Tonnage til Transporten af Tilførsler ude fra. Ifølge Meddelelser fra Rom skal en pavelig Kommission være afrejst til Geneve for der at føre Underhandlinger om Køb af flere større Skibe.

Paa de engelsk og amerikansk kontrollerede Markeder har Befragtningsaktiviteten iøvrigt været noget livligere i den forløbne Uge. Der er saaledes sluttet et betydeligt Antal Skibe for Kul fra Hampton Roads til forskellige Pladser, Malm og Salpeter tilbage til Northern Range og Golfen. Endvidere meldes om Afslutninger af Tonnage for Kul til New Foundland kombineret tilbage til Northern Range med Malm eller Avispapir. Fra Rosario har nogle Skibe faaet Tilladelse til at fragte Hørfro til New York. Rateniveauet i de amerikanske Trades er uforandret med Undtagelse af Salpeter og Malmfarten fra Chile, Peru og Ecuador, hvor der har fundet en Reduktion Sted af Krigstillægget til U.S. Atlantic, der tidligere var 54 pCt., til 35 pCt., saaledes at det nu er paa Linie med Krigstillægget til Golfhavnene.

Englænderne noterer stadig Kul fra Wales til Bunkerstationerne i Middelhavet og Atlanterhavet til uforandrede Rater. Endvidere er sluttet yderligere Tonnage for Fosfat fra Saffi til Cape Town til den uforandrede Rate af 59/6d.- For Kul fra Durban til vestafrikanske Havne er sluttet adskillige Baade til Rater, der ligger mellem 66/- og 70/- afhængig af Lossehavn.

Fra Argentina er Ladningsudbuddet stadig meget stort, og der rapporteres adskillige Befragtninger. Spansk Tonnage skal saaledes være sluttet for Korn fra Buenos Ayres til Lissabon til 280 Pesos, og til Havne i Chile og Peru skal flere Skibe ligeledes være sluttede, saaledes bl. a. til Callao til 130 Pesos. Iøvrigt søges der stadig Tonnage for Stykgods til Venezuela og Colombia til Rater omkring \$70 og til Sydafrika til omkring \$100.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. Der er stemmet adskillige Skibe for Kul, Koks og Briketter fra Tyskland til danske Havne til Fragtnævnets Rater. — I Trælastfarten fra Finland til Danmark har der været noget større Aktivitet, idet der nu er truffet en Aftale mellem de finske Redere og de

danske Trælastimportører om Raterne for finsk Tonnage. Der er bl. a. sluttet finsk Tonnage for 750 Stds. Kotka/København og Aarhus, Kr. 122 og 330 Stds. Kotka god dansk Havn, Kr. 125. Enkelte danske Motorsejlere i Størrelsen mellem 100 og 150 Stds. er sluttede fra Råfsö til danske Havne til Rater omkring Kr. 160 pr. Std. Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne kan tage April og Maj Tonnage til Rater omkring Kr. 17 til gode danske Havne og Kr. 18 til Limfjordshavne. — Raterne for Brunkul fra Fredericia/Vejle og Horsens ligger noget svagere. Stor Tonnage kan næppe opnaa mere end Kr. 6 til København.

### VALUTAPROBLEMER EFTER KRIGEN

Paa en Række Generalforsamlinger i schweiziske Banker i den senere Tid er der bl. a. efter Meddelelser i den svenske Arbejdsgiverforenings Tidsskrift, fremkommet en Række Udtalelser, der fortjener Opmærksomhed.

Saaledes har Direktøren for »Schweizerische Kreditanstalt«, Dr. A. Jøhr, i sin Beretning beskæftiget sig med en fremtidig international Valutaordning.

Dr. Jøhr henviste til, at man een Gang tidligere, efter sidste Verdenskrigs Afslutning, stod over for en tilsvarende Opgave m. H. t. at overvinde et Valutakaos for at faa en bæredygtig Basis for international Vareomsætning og for Kreditydelse til krigs- og inflationshærgede Lande. Alle sagkyndige var den Gang enige om, at hverken en international Valuta eller en kunstig Valutakontrol kunde hjælpe, — kun de enkelte Landes Tilbagevenden til sunde Finanser og til normale Valutaforhold kunde danne Redningen. Dr. Jøhr mindede om, hvor lidt Regeringerne den Gang rettede sig efter Sagkundskaben. I Stedet for lod man Seddelpressen financiere Statsudgifterne, byggede Handels-Forhindringer for at beskytte Omstillingen fra Krigs- til Fredsproduktion, søgte at industrialisere Agrar-Lande o. s. v. Hvilke Vanskeligheder og Kriseaar dette mange Steder medførte, er kendt nok.

Efter mange Aars Eksperimenter med en problematisk Gulddvaluta naaede man en tilsyneladende Ligevægt, der imidlertid brød sammen med det første alvorlige Tryk og tilsidst tilintetgjordes ved, at England i 1931 opgav Guldmøntfoden.

Alle disse Momenter og Erfaringer maa — siger Dr. Jøhr — tages vel i Betragtning i den Tid, der kommer efter den nuværende Krig. Efter hans Opfattelse savner baade Keynes- og White-Planerne et hvert Tilløb til Forslag, hvorledes Krigsgælden mellem Staterne skal kunne tænkes løst, hvorledes de eventuelle Krigsskadeerstatninger skal kunne tilrettelægges uden at umuliggøre en Valuta-Udjævning, hvorvidt man kan tænke sig Handelsskrankerne fjernede og Handelen givet fri, hvorledes Produktion og Fordeling samt Prisansættelse paa alle vigtige Raastoffer skal tænkes iværksat o. s. v. Dr. Jøhr hævder, at samtlige disse internationale Problemer ikke kan finde en endelig Løsning, før det enkelte Land har skabt sunde Pengeforhold inden for sine egne Grænser og dermed skabt Muligheder for stabile Valutakurser udadtil. Og han understreger sluttelig, at saa længe de indre-økonomiske Forudsætninger ikke er skaffet til Veje, vil alle kunstige internationale Valuta- og Kredit-Maskinerier vise sig at være byggede paa løst Sand.

## Af Aarsberetninger og Regnskaber.

### A. P. MØLLERS REDERIER

A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S har afsluttet deres Regnskaber for 1943, og af Regnskaberne fremgaar følgende for Tank- og Ruteskibe i Interessentskab med solidarisk Ansvar mellem de to Selskaber: efter at der paa Skibene er afskrevet 1,750,636 Kr., slutter dette Regnskab med et Tab paa 1,884,335 Kr., der dækkes ved Overførsel fra Dispositionsfondet 1,084,335 Kr., og ved Overførsel fra de to Selskaber med Halvdelen hver, 800.000 Kr.

Dampskibsselskabet Svendborgs eget Regnskab: inklusive Overførsel fra 1942, 597.562 Kr., viser dette Selskabs Regnskab et Overskud af 1.480.422 Kr., hvoraf 400.000 Kr. som ovenfor nævnt anvendes til Dækning af Interessentskabets Tab, medens 75.000 Kr. foreslaas henlagt til Fond for frivillige Understøttelser, Pensioner etc., 496.800 Kr. (12 pCt.) foreslaas udbetalt som Udbytte til Aktionærerne og 508.622 Kr. overført til næste Aar.

Dampskibsselskabet af 1912's eget Regnskab: inklusive Overførsel fra 1942, Kr. 538.761, viser dette Selskabs Regnskab et Overskud af 1.871.315 Kr., hvoraf 400.000 Kr. som ovenfor nævnt anvendes til Dækning af Interessentskabets Tab, medens 150.000 Kr. foreslaas henlagt til Fond for frivillige Understøttelser etc., 720.000 Kr. (12 pCt.) foreslaas udbetalt som Udbytte til Aktionærerne, og 601.315 Kr. overført til næste Aar.

### DET FORENEDE BUGSERSELSKAB

Paa Generalforsamlingen i Det forenede Bugsererselskab aflagde Direktør *Kim Bærentzen* Aarsberetning og Regnskab:

I 1943 har Baadene haft jævn god Beskæftigelse, men Indtjeningsmulighederne har dog været mindre end Aaret forud. Selskabet har været forskaanet for Havarier af større Udstrækning. Sammen med Ein. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise har man anskaffet Lægteren »Irma« paa 150 T. d.w.

Udgifterne har fortsat været store, saaledes har Skatterne udgjort ca. 200.000 Kr. — Under Hensyn til Overførslen fra forrige Aar, 166,208 Kr. foreslaar Bestyrelsen dog et Udbytte paa 10 pCt. og i Anledning af Selskabets 75 Aars Jubilæum yderligere 2 pCt. Bonus.

### »NORDEN«

Dampskibsselskabet »Norden«, har nu udsendt Regnskabet, som indledes med følgende Beretning.

Alter i Aaret 1943 har Selskabet været uden Forbindelse med de af fremmede Magter rekvisitionerede Skibe, hvoraf endnu et Skib er krigsforlist, ved hvilken Lejlighed 4 danske Søfolk omkom. Selskabet beklager meget Tabet af disse gode danske Mænd, og deres Minde vil blive bevaret og holdt i Ære.

Et af vore Skibe har i Slutningen af Aaret været benyttet som Pakhus, hvorved Selskabet har opnaaet en omend ringe Indtægt, medens man iøvrigt har været afskaaret fra Indtjeningsmuligheder. En af et herværende Selskab mod Rederiet anlagt Erstatnings sag, der drejede sig om et anseligt Beløb, er af Rederiet vundet ved Sø- og Handelsretten og ved Højesteret.

Selskabets Regnskab for 1943 fremkommer ligesom foregaaende Aars Regnskaber som et foreløbigt Regnskab som Følge af manglende Regnskaber og Oplysninger fra Udlandet. Saalænge Krigstilstanden i Europa vedvarer kan intet siges angaaende Fremtidsudsigterne for Selskabet.

### »VENDILA«

Ved Indledningen til Generalforsamlingen i Dampskibsselskabet »Vendila« holdt Formanden for Bestyrelsen, Højesteretssagfører *Jacob Gelling*, en

Mindetale over afdøde Skibsreder *Hans Christensen*.

Han oplyste derefter, at Selskabets mangeaarige Medarbejder og Prokurist *A. Møller* var valgt til Forretningsfører og tillige som Indehaver af Firmaet Svendsen & Christensen.

Denne aflagde derefter Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar. Det hed sig bl. a.: De to hjemmeværende Skibe har sejlet efter Fragtnævnets Anvisninger, og særlig været beskæftiget med nødvendige Tilførsler til Landet. I Oktober blev S/S »Svend Pii« sænket i fremmed Havn, og den havde saaledes kun været beskæftiget i ca. 9 Maaneder. Man haaber, at Skibet kan hæves og repareres, hvis intet uforudset indtræffer.

S/S »Otto Petersen« gennemgik Klassifikation, og den fik samtidig Minekabel-Installation. Som Følge af Reparationer har »Otto Petersen« kun været i Fart ialt i ca. 8 Maaneder. I December 1942 bjærgede »Otto Petersen« et fremmed Skib, og Bjærgelønnen, godt 7000 Kr., er optaget i Driftsregnskabet. Med Hensyn til Selskabets fire andre Skibe er disse fremdeles udenfor Rederiets Kontrol.

### DANNEBROG

Den 18. April afholdt Dampskibsselskabet Dannebrog Generalforsamling.

Grosserer *Hans Tegner*, med hvem Bestyrelsen har suppleret sig, aabnede Generalforsamlingen med smukke Mindeord om to af Bestyrelsens afdøde Medlemmer: Generalkonsul *Johan Hansen* og Højesteretssagfører *Johannes Stein*.

Skibsreder *Harhoff* henviste derefter til den tidligere udsendte Beretning og Regnskabet, der har været omtalt, og gennemgik enkelte Poster, idet han udtalte, at der ligesom tidligere Aar ogsaa maatte tages Forbehold med Hensyn til dette Regnskab. Aarets Overskud andrager 1.770.766 Kr., der foreslaas 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne og overføres 335.179 Kr. i ny Regning.

Forsikringssummen for de hjemmeværende Skibe andrager 11.220.000 Kr. og for de Skibe, der er udenfor Rederiets Kontrol, 4,425.000 Kroner.

I Tilslutning til Beretningen meddelte Skibsrederen, at Rederiet i 1943 havde faaet det sørgelige Budskab, at fire af dets Skibsofficerer var omkommet ved Krigsforlis. Mindet om de fire dygtige danske Mænd, som har sat Livet til ved Udførelsen af deres Gerning, vil blive holdt i Ære af Rederiet.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

I Stedet for Grosserer *Hans H. Sthyr*, der var udraadt af Bestyrelsen af Helbredshensyn, havde Bestyrelsen suppleret sig med Selskabets tidligere Revisor, Grosserer *Hans Tegner*, hvilket Valg godkendtes af Generalforsamlingen.

Som nyt Medlem i Stedet for afdøde Højesteretssagfører *Stein* indvalgte Højesteretssagfører *Balthausen*.

### STORE NORDISKE

Bestyrelsen for Det store nordiske Telegraf-Selskab meddeler:

Regnskabet for 1943, der er ufuldstændigt paa Grund af manglende Oplysninger fra Udlandet, udviser en Bruttoindtægt paa 4.249.961 Kr. og Driftsudgifter til et Beløb af 4.164.960 Kr. Regnskabets Saldo, 85.001 Kr., foreslaas overført til Konto for senere Disposition.

Bestyrelsen mener heller ikke i Aar at kunne foreslaa Generalforsamlingen at udbetale Udbytte.

Det er 4. Aar, at Aktionærerne i Det Store Nordiske Telegraf-Selskab ikke faar noget Udbytte, medens de før Krigen fik 20 pCt. beregnet i Sterling. Bruttoindtægter og -Udgifter, som gennem Krigsarene har været stadigt nedadgaaende, til de i 1942 udgjorde henholdsvis 3,70 og 3,65 Mill. Kr., er i 1943 steget noget til 4,25 og 4,16 Mill. Kr.

## »ORION«

Dampskibsselskabet »Orion« har indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling med Dagsorden: Forslag til Vedtægtsændringer og Valg af Bestyrelsesmedlem. Bestyrelsen vil her søge Bemyndigelse til en Ændring af Selskabets Love, saaledes at Antallet af Kommitterede udvides fra 2 til 3. Bestyrelsen vil derefter komme til at bestaa af den korresponderende Reder og 3 Kommitterede.

## SYDFYENSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Sydfyenske Dampskibsselskab har holdt Generalforsamling.

Af Formandens Beretning fremgik, at Sejladsen naar man tog den almindelige Rejsesituation i Betragtning, havde været god. Antallet af Passagerer havde været tilfredsstillende, ligesom Mængden af Gods, bortset fra en Nedgang i Sukkertransporterne, havde været normal.

Det har i Sommermaanederne været muligt at udføre en noget udvidet Sejlads paa Marstalruten, samt en begrænset Sundfart. Anløbsbroen i Spodsbjerg er blevet saavel udvidet som forbedret.

Nakskov- og Korsørruten har været indstillet, og om Tidspunktet for deres Genaabning kan der endnu intet siges.

Aarets økonomiske Resultat maa anses for tilfredsstillende. Regnskabet viser et Bruttooverskud paa 256.897 Kr.

Man vedtog at udbetale 6 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

Til Bestyrelsen genvalgte Grosserer C. Andersen jun., Odense, Direktør H. Clausen Christensen, Marstal, Amtsvejinspektør Grimstrup, Svendborg, Direktør C. O. Andersen, Rudkøbing, og Inspektør K. Westermann, Tranekær.

## DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

Det Danske Luftfartselskab holdt Mandag d. 17. ds. Generalforsamling, hvor Beretning og Regnskab for 1943 blev aflagt af Formanden, Civilingeniør Kampmann.

Aaret 1943 var et Mærkeaar for Selskabet, idet D. D. L. som det første af alle eksisterende Luftfart-

selskaber havde fejret 25 Aars Jubilæum. Aktiekapitalen blev udvidet fra godt 3 til 15 Mill. Kr., saa at man nu stod med tilstrækkelige Midler til Indkøb af moderne Maskiner. Hele det danske Erhvervsliv havde sluttet op om den danske Luftfart, og der var ogsaa fra Skibsfartens Side vist D. D. L. en Interesse, som gav Haab om et godt Samarbejde i Fremtiden. Driftsmæssigt havde 1943 været et vanskeligt Aar, men det økonomiske Resultat blev dog tilfredsstillende, selv om det ikke var saa godt som i de foregaaende Aar.

Formanden takkede for Forstaaelsen fra Statens Side og udtrykte sin Tilfredshed med, at der af Ministeriet for offentlige Arbejder var nedsat to Udvalg angaaende fremtidige Flyvepladser i Provinsen og Projektering af Bygninger m. m. i Københavns Lufthavn, hvis Stationsbygning skal udvides og Værkstedshangarer m. m. opføres.

Selskabet har i 1943 givet et Netto-Overskud paa 470.812 Kr., hvortil kommer Overførsel paa 22.923 Kr., hvilket giver 493.735 Kr. til Disposition. Fra Stat og Kommune er modtaget Kr. 365.284, der i Lighed med Aaret forud er overført direkte til Materiefornyelsesfonden.

Selskabet raader over 6 Maskiner, men Condoren »Jutlandia« er den eneste Maskine, der tilfredsstillende Kravene til Hurtighed, Komfort og Lasteevne. Hele Flyvemateriellet er nedskrevet til Kr. 163.000.

Beretning, Regnskab og 3 pCt. Udbytte vedtoges. Valgene til Repræsentantskab var Genvalg med Prins Axel som Formand. Bestyrelsen udvidedes fra 7 til 9 Medlemmer. Nyvalgt blev Direktør Kørbing og Højesteretsadvokat Bech-Bruun. De øvrige Valg var Genvalg.

## FALSTERBOKANALEN

Trafikken gennem Falsterbokanalen stiger stadig, og Tallene for Aarets første Kvartal viser ny Rekord. Antallet af Skibe, som i disse tre Maaneder passerede Kanalen udgjorde 1.957 imod 1.420 i samme Tidsrum i Fjor. Endnu større er Stigningen for de udenlandske Skibe, hvis Antal er steget fra 454 i første Kvartal i Fjor til 763 i det tilsvarende Tidsrum i Aar.

## Foreningen til Søfartens Fremme.

Foreningen til Søfartens Fremme holdt i sidste Uge Generalforsamling. Formanden, Kommandørkaptajn Baron *luel-Brockdorff* bød velkommen og fik Forsamlingens Tilslutning til at sende en Hilsen til Foreningens Ærespræsident, H. kgl. Højhed Kronprinsen.

Formanden mindedes derefter alle de brave danske Sømænd, der i Aaret 1943 har sat Livet til ved Krigsforlis. For Søens Folk og deres Paarørende blev det forløbne Aar atter et Sorgens Aar, idet 236 Sømænd omkom, saaledes at der ialt siden Krigens Udbrud er omkommet 1158 Sømænd.

Derefter aflagde Formanden Beretningen.

Efter at have meddelt, at afdøde Skibsfører Jens Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab er udsolgt fra Forlaget, og at man har bestemt sig for i Fællesskab med Dansk Sejlskibsrederiforening og Søfartens Bibliotek at udgive en ny Haandbog, og at Forarbejderne til en ny Navigationsskole som nævnt i Beretningen, maa udskydes bl. a. paa Grund af Materiale mangler, overgik Formanden til det aktuelle Spørgsmaal om Sømandsuddannelsen. Der var sammen med de øvrige interesserede nautiske Foreninger indsendt et Forslag til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. I Hovedsagen gik det ud paa, at der krævedes Certifikat baade for Ungmænd og for Matroser. Skoleskibet »Georg Stage« og Lauritzens Skoleskibe og Sømandsskole i Svendborg samt Sømandshøjskolen i Svendborg er utilstrækkelige til Uddannelse af en aarlig Tilgang til Søen af ca. 600 unge Mennesker. Der burde derfor være flere saadanne Skoler rundt om i Landet samt endnu et Skoleskib af »Georg Stage«s Størrelse, saaledes at man kan have et Skoleskib ude hele

Aaret. Man forventer, at Sagen snart vil blive behandlet i Ministeriet, og at der nedsættes et sagligt Udvalg.

Derefter omtalte Formanden Københavns Navigationskoles Virksomhed i det forløbne Aar og oplyste endvidere, at Foreningen til Efteraaret kan fejre 100 Aars Jubilæum, som dog under Hensyn til de herskende Tilstande ikke vil blive markeret paa anden Maade end ved Udgivelsen af et Jubilæumsskrift. Skibsmægler Sass foreslog i Stedet for dyre Festskrifter at udgive et lille Skrift, der kunde virke som Propaganda. Naar man vil hverve nye Medlemmer, mangler man et let overskueligt Materiale angaaende Foreningens Virksomhed, og det vilde være rart at kunne give Besked om, hvad Pengene skal bruges til. I det hele taget er det beskæmmende, sagde Skibsmægleren, at Almenheden i dette Land ganske savner Interesse for og Kendskab til Skibsfartens Betydning for Landet. Jeg synes, Tiden maa være inde, hvor der bør slaas et Slag for at faa større Kredse i Tale og ikke mindst Ungdommen interesseret. Medlemmerne kommer jo ikke af sig selv. Jeg selv er et ganske nyt Medlem — jeg havde aldrig før faaet nogen Henvendelse om at indmelde mig. Og naar selv en Shippingman ikke kommer af sig selv, hvad saa med vore øvrige Medborgere? Et lille Propagandaskrift vilde maaske hjælpe.

Formanden haabede, at Jubilæumsskriftet fik en saadan Form, at det kan virke som Propaganda, men var enig i, at det er beskæmmende, at Foreningen ikke har flere Medlemmer, og at Propaganda er haardt tiltrængt.

Kontorchef Krogh udtalte, at Spørgsmaalet om Sømandsuddannelsen frembyder to Problemer, nemlig for det første den permanente Ordning i Fremtiden og for det andet de øjeblikkelige Vanskeligheder. Hvad det første angaar mente han, at der var god Brug for det Initiativ, Foreningen har udvist, men var skuffet over, at

Sømændenes Forbund stiller sig saa køligt dertil. Mon det ikke skyldes, at Forbundet mangler Oplysning om, hvad det egentlig er, man vil? Hvad det andet Spørgsmaal angaar, er vi jo stærkt handicapped, bl. a. fordi vi mangler Statsskoleskibet »Danmark«. Men kan vi sige, at vi gør, hvad gøres kan? Kan »Georg Stage« og Sømændsskolerne virkelig ikke udnyttes bedre?

Formanden beklagede ogsaa Sømændenes Forbunds afvisende Holdning. Med Hensyn til Uddannelsen kan man heller ikke sige, at Foreningen sover. Han meddelte, at man desværre ikke kan komme ud at sejle med »Georg Stage« i Aar, men Skibet vil blive rigget som sædvanligt, og Drengene vil faa den Oplæring, det er muligt at give dem i et fastliggende Skib.

Direktør Berg anbefalede at faa fat i Drengene, inden de kommer ind i Forbundet!

Herefter blev Beretningen godkendt, og Kaptajn S. Prip fik Ordet for Aflæggelse af det reviderede Regnskab, der balancerede med 88,786 Kr. Foreningens Formue udgør 567,688 Kr.

Regnskabet blev godkendt. Til Bestyrelsen genvalgte Baron Iuel-Brockdorff, Dispachør L. N. Hvidt og Skibsreder Knud Lauritzen. Foreningens mangeaarige Revisor, Kaplajn O. Egense, havde under Henviisning til sin Alder frabedt sig Genvalg. Generalforsamlingen bifaldt Bestyrelsens Forslag om at lade Revisions- og Forvaltnings-Institutet alene revidere Foreningens Regnskaber.

Kontorchef Ove Nielsen udtalte derefter: Skibsmægler Sass talte om Propaganda for Skibsfarten — det er en

af mine hobbies! Størsteparten af Befolkningen er helt i Vildrede med, hvad Skibsfarten betyder. Vi behøver ikke at gaa længere end til vort Naboland, Norge, for at finde en helt anden Indstilling. Der kan alle Mennesker tale med Sagskundskab om Skibe, Laster og Fragter, ogsaa i Sverige er det bedre end her. Hvorfor skal vi nøjes med Propaganda for Foreningen? Det, vi trænger til, er en systematisk Propaganda for Skibsfarten. Jeg henstiller til Bestyrelsen at nedsætte et Propagandaudvalg med den Opgave at sørge for Pjecer, Foredrag og Film til Belysning af Skibsfarten og dens Betydning for Samfundet.

Formanden takkede for Forslaget og lovede at tage det under Overvejelse.

Styrmand Funder bemærkede, at det synes, som om Sømændenes Forbund har mere imod Matrosprøven end imod Jungmandsprøven. Kunde man ikke gaa den Vej at henstille til Rederierne fortrinsvis at antage Drengene med en Georg Stage- eller lignende Uddannelse bag sig? Efterhaanden som de voksede op og kom ind i Forbundet, vilde de virke til Gavn for Matrosprøven.

Formanden svarede, at der indenfor Dansk Dampskibsrederiforening er nedsat et Udvalg af Skibsinpektører for at behandle Uddannelses-Problemet paa Grundlag af vort Forslag. Udvalget er vist paa det nærmeste færdig med sit Arbejde.

Kaptajn Petersen oplyste, at Arbejdet er afsluttet, og Resultatet skal behandles af Bestyrelsen i næste Uge.

Hermed var Generalforsamlingen til Ende.

## UDENLANDSKE REGNSKABER

### Svenske Rederiregnskaber

Rederiaktiebolaget »Transatlantic« og dets Datterselskab »Transpacific«, Göteborg, har for 1943 et samlet Nettooverskud paa 21,8 Mill. sv. Kr. For 1942 var Nettooverskudet paa 46,5 Mill. Kr., men heri var indbefattet bogført Fortjeneste paa tabt Tonnage til et Beløb af 25 Mill. Kr., medens det tilsvarende Beløb for 1943 kun udgør 3,8 Mill. Kr., idet Transatlantic kun har mistet et Skib i det forløbne Aar. Transatlantic udbetaler et uforandret Udbytte af 10 pCt. paa Stamaktierne og 5,5 pCt. paa Preferenceaktierne, medens Transpacific betaler 10 pCt.

Ved Slutningen af 1943 havde de to Selskaber tilsammen 24 Motorskibe, inclusive Nybygninger, paa ialt 182,000 Tons d.w., bogført til 4,3 Mill. Kr. eller kun 23,63 Kr. pr. Ton d.w.

Af de øvrige Trans-Selskaber har Rederi A/B Trans-Ex et Nettooverskud paa 773,000 Kr. Der udbetales 5 pCt. Udbytte paa Stamaktier og 7 pCt. paa Preferenceaktier. Nettooverskudet for Rederi A/B Transmark beløber sig til 2,78 Mill. Kr. og der udbetales 10 pCt. i Udbytte. Rederi A/B Transocean har et Overskud paa 521,000 Kr. paa tabt Tonnage. Der betales intet Udbytte. Derimod betaler Rederi A/B Transoil 15 pCt. Nettooverskudet udgør 7,03 Mill. Kr. Rederi A/B Tankoil, hvis Tonnage var oplagt hele Aaret, har et Underskud paa 199,000 Kr., som overføres til Gevinst- og Tabskonto for 1944.

Af den Beretning, som A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet har udsendt, fremgaar det, at der har været Stillestand i Trafiken paa Selskabets regulære Linjer. To Skibe har skiftevis været indsat i Lejdetrafiken, men paa Grund af Afbrydelsen i denne kun i Maanederne Maj—Oktober. Desuden har m.s. »Mindoro« udført en ekstra Lejderejse til U. S. A. og tilbage. I Røde Kors Trafiken mellem Kanada og Grækenland har et Skib været beskæftiget hele Aaret foruden m.s. »Tamura« fra Maj Maaned. I Slutningen af Aaret indsattes m.s. »Mindoro« i Trafik mellem U. S. A. og Europa for det Internationale Røde Kors' Regning.

Selskabet havde en Nettoindtægt paa 4,21 Mill. Kr., og det foreslaas at udbetale et uforandret Udbytte paa 6 pCt.

For A/B Svenska Amerika Linien bragte Aaret 1943 en Stigning i Selskabets indsejlede Indtægt fra 1,93 Mill. Kr. til 4,06 Mill. Kr. Anledningen hertil er, at Skibene har været i Bevægelse i det forløbne Aar, først og fremmest har Motorskibet »Gripsholm« hele Aaret været bortfragtet til Udveksling af Diplomater og andre Personer mellem de krigsførende Lande. Derimod har »Drottningholm« kun været beskæftiget en Maaned Tid i Eftersommeren, da det deltog i Udvekslingen af Krigsinvalidere mellem England og Tyskland. Østersøskibet »Kastelholm« har været oplagt hele Aaret.

Selskabets Nettooverskud er paa 1,62 Mill. Kr. for 1943 og der foreslaas et uforandret Udbytte paa 5 pCt.

A/B Svenska Amerika Mexiko Linien skriver i sin Beretning for 1943, at den vedvarende Krig umuliggjorde Trafik paa Selskabets ordinære Linjer, og den Virksomhed, som har kunnet finde Sted, har hovedsagelig bestaaet i Lejdetrafik mellem de oversøiske Lande og Sverige. Man

har ikke kunnet undgaa længere eller kortere Oplægninger, men Selskabet har været forskaanet for yderligere Tonnagetab. I Aarets Løb tilkom Skibene »Tidaholm« paa 6,900 Tons d.w., »Krageholm« paa 6,400 Tons d.w. og »Vretaholm« paa 7,460 Tons d.w. Der er ialt bestilt eller under Bygning fire Motorskibe paa tilsammen 28,100 Tons d.w. Med de tre Skibe, der blev leveret i Fjor, er Flaadens samlede Bruttoværdi øget med 15,50 Mill. Kr. eller 761 Kr. pr. Ton d.w. Flaaden er imidlertid helt afskrevet.

Nettooverskudet for 1943 beløber sig til 1,7 Mill. Kr., og der uddeles en Dividende paa 8 pCt.

A/B Oskarshamns Varv, som sidste Aar gik over til at regne Regnskabsaaret lig med Kalenderaaret, har et Nettooverskud paa 222,715 Kr. for Tiden fra 1. Oktober 1942 til 31. December 1943 imod 133,040 Kr. for Tiden fra 1. Oktober 1941 til 30. September 1942.

### Norske Udbytter

A/S Nesodden-Bundefjord Dampskibsselskab indtjente i 1943 1.357.014 Kr. i Passagerfragter, 95.000 Kr. i Varefragter og Postbidrag og ca. 95.000 Kr. i Lejndtægter. Driftsudgifterne beløb sig til 1.286.177 Kr. Der uddeles et Udbytte paa 5 pCt.

Troms Fylkes Dampskibsselskab har i Passager- og Godsfragt indtjent 2.007.452 Kr. i 1943. Hertil kommer Postbetaling, Statsbidrag og diverse Indtægter, saa at de samlede Indtægter udgjorde 2.740.130 Kr. Driftsudgifterne beløb sig til 2.606.687 Kr. Der udbetales 5 pCt. i Udbytte.

Innherreds Aktie-Dampskibsselskab, Steinkjer, har en Nettofortjeneste paa 130.000 Kr. og udbetaler et Udbytte paa 5 pCt.

Regnskabet for Narviks Dampskibsselskab for 1943 viste en Nettofortjeneste paa 83.436 Kr. Ved Selskabets Generalforsamling blev det besluttet at udvide Aktiekapitalen indtil 450.000 Kr. Endvidere vedtoges det at give Direktionen Fuldmagt til at kontrahere et nyt Skib snarest muligt. Det nye Skib, som der forelaa Tegninger til, bliver noget større end det gamle »Vesteraalen« eller ca. 143 Fod langt og 26 Fod bredt. Det bliver fuldt moderne i alle Retninger.

Vesterdaalen Dampskibsselskab, Stokmarknes, havde en Nettofortjeneste for 1943 paa 1.277.000 Kr. Der betales 5 pCt. i Udbytte.

Hardanger Sunnhordlandske Dampskibsselskab betaler et Udbytte paa 4 pCt.

### Andre Udbytter

The Rotterdam Drydock Company udbetaler et Udbytte for 1943 paa 5 pCt., hvilket er 1 pCt. mindre end for 1942.

The Amsterdam Drydock Company betaler 6 pCt. N. V. Eerste Nederlandsche Scheepsverband Mij., Rotterdam, havde i 1943 et Nettooverskud paa 144,275 Fl. Der uddeltes 12,50 Fl. pr. Aktie imod 12 Fl. for 1942.

British India Steam Navigation Co., Ltd., havde et Nettooverskud paa £201.234 for 1943 i Sammenligning med £203.737 for 1942. Der udbetales et uforandret Udbytte paa 6 pCt. til Stamaktionærerne.



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Mæglerkorporationens Generalforsamling

Mæglerkorporationen i København har afholdt Generalforsamling. Der blev foretaget de ordinære Valg, som alle var Genvalg. Korporationens Præsidium bestaar af Skibsmægler Herman Hansen, Formand, Varemægler F. S. Eskildsen, Næstformand, Varemægler Mogens Broe, Skibsmæglerne Aage Bruhn og V. Th. Sass.

Formandens Beretning og Regnskabet blev godkendt. Beretningen gav Udtryk for Tidens overordentlige Vanskeligheder for Erhvervet, og det fremgik af Diskussionen, at man maa forberede sig paa at tage de nødvendige Skridt, saa at der saa snart som muligt paany bliver skabt Rum for Mæglerens Virksomhed, og Korporationen haaber paa, at det vil være muligt at skabe et Samarbejde med andre Organisationer, som er interesseret i Søfarten og Vareudvekslingen.

### Brand paa Helsingør Skibsværft

Helsingør Skibsværft blev sidste Fredag hjemsogt af en større Brand, der lagde tre af Virksomhedens Værksteder i Aske.

Ilden opstod ved 15,30-Tiden i Støberiet. En Nagle i en Fulmina-Ovn var sprunget af, hvorved Olien løb ned til Ildstedet, og i Løbet af faa Minutter stod hele Støberiet, hvis Tagkonstruktion var af Træ, i lys Lue. Ilden bredte sig fra Støberiet til Grovsmedien, Kobbersmedien og Kedelsmedien.

Skaden ved Branden menes at være paa mellem en og halvanden Mill. Kr.

### Retten nedsatte Bjærgelønnen

Skibsfører V. Juul Andersen, der er Ejer af Motorsejler »Mars« af Rønne, havde ved Sø- og Handelsretten krævet Skibsreder G. Schiønemann, København, som Ejer af Motorsejler »Danzig«, dømt til at betale 12.700 Kr. i Bjærgeløn m. v., fordi »Mars« i August 1943 ud for Hals havde bjærgel »Danzig«, der paa Grund af Oliemangel var i Drift nordover og derfor i Fare for at løbe paa en af Grundene ved Læsø Rende.

Schiønemann paastod Frifindelse mod Betaling af et mindre Beløb, da »Danzig« ikke havde været udsat for særlig Fare. Sø- og Handelsretten dømte Schiønemann til at betale Skibsfører Juul Andersen 2500 Kr., hvori tillige er indbefattet Sagens Omkostninger.

### Stranding ved Höganäs

Ved Københavns Sorel holdtes forleden Søforhør over Besætningen fra M/S »Gunnar« af Fakse, der for nogen Tid siden strandede ved den svenske Kyst. Skibets Fører, Kaptajn A. Schmidt, forklarede, at man 30. Marts var afsejlet fra København til Höganäs med 90 Tons Murbrokker. Tværs af Hven fik Skibet Motorstop, og en Mand roede ind til Hven, hvorfra der dog ikke kunde skaffes Hjælp, hvorfor man fortsatte for Sejl alene.

Udfor Helsingør, hvortil han vilde gaa ind for at faa repareret, blussede han efter Lods Kl. 19,30, men da ingen Lods kom ud, fortsattes nordpaa. Tre Timer senere knækkede Rorpinden, og da Skibet nu ikke kunde manøvrere, bjærgedes Sejlene, og man kastede Anker. Det kunde imidlertid ikke finde Holdebund, hvorefter Skibet drev og tog Grunden paa Sillöran ud for Lerberget. Nu tændtes Nødblus, men en forbisejende Fisker meddelte, at Lødsen ikke tog ud, før det blev lyst og klart Vejr. Da Lødsen kom ud Kl. 5,30, var »Gunnar« læk, men Bjærgningsdamperen »Mars« fra Helsingør kom til Assistance, og efter at 10 Tons af Ladningen var kastet over Bord, var Skibet flot, hvorefter det bragtes ind til Höganäs.

### Brand i Motorgalease

Føreren af Motorgaleasen »Else« af Nexø, Skibsfører Frederiksen, har ved Retten i Sønderborg afgivet Forklaring i Anledning af, at der var opstaaet Brand om Bord paa Skibet under dets Rejse fra Faxe Ladeplads til Sønderborg med 60 Tons brændt Kalk. Da Branden blev opdaget, søgte Skibet til nærmeste Havn, Masnedund, hvor Brandvæsenet fra Vordingborg slukkede Ilden, hvorpaa Skibet fik udstedt Sødygtigheds-Attest og fortsatte Rejsen. Senere sprang Galeasen læk og kunde kun ved Hjælp af Pum-

perne holdes flydende indtil Ankomsten til Bestemmelsesstedet, hvor det nu er til Reparation. Besætningen bekræftede Skibsførerens Forklaring.

### Navigationsskolen

Navigationsskolen paa Fanø har sluttet Eksamen. Til Radioekspedientprøven indstilledes 6 Elever, hvoraf 3 bestod. Til Skibsførereksamen indstilledes sig 7 Elever, hvoraf 6 bestod. Til Styrmandseksamen indstilledes 6 Elever, hvoraf 4 bestod. Til Kystskipperprøven var indstillet 3 Elever, der alle bestod.

Efter Eksamen var der en Festlighed paa Skolen, hvor Navigationsdirektør H. A. Guldhammer og Kaptajn K. Hansen fra Navigationsdirektoratet samt Ekspeditionssekretær J. Christiansen fra Handelsministeriet var til Stede samt Repræsentanter for Nordby Sogneraad, Assurance-fonden, Skibsrederforeningen, Navigationsfonden samt Skolens Lærere og Elever.

### Udvidelse af Aktiekapital

Rederi A/B Kullaberg, Höganäs, har besluttet at foretage en Udvidelse af Aktiekapitalen fra 450.000 Kr. til 600.000 Kr.

### Søhistorisk Museum i Stockholm

Paa Søhistorisk Museum i Stockholm fandt forleden højtidelig Aabning Sted af Udstillingen »Sveriges Søkort« i Overværelse af den svenske Kronprins, der er Protektor for Udstillingen, Kronprinsessen, samt flere Medlemmer af den svenske Kongefamilie. Gæster fra Nabolandene havde ogsaa indfundet sig, bl. a. Cheferne for det danske og finske Søkortarkiv, Kommandør Peter Jensen og Søfartsraad Suomela.

Ved Direktør A. Houmøller, København, fik Museet overrakt en Gave fra Burmeister & Wain, bestaaende af en gennemskaaren Model af en af Østasiatisk Kompagnis nybyggede Baade, der er døbt af Kronprinsesse Ingrid.

## PERSONALIA

### 70 Aar

Tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn R. Jørgensen, fyldte den 19. April 70 Aar. Kaptajn Jørgensen, der sidst var Fører af S/S »Iroar«, gik i Land 1939.

\*

Den 24. April fylder tidl. Fører i D.F.D.S., Kaptajn K. J. Heiede, 70 Aar. Kaptajn Heiede, der i en Aarrække var Fører i H. Carl's Rederi, overgik 1920 til D.F.D.S., hvor han førte flere af Selskabets Skibe, indtil han 1937 forlod Søren.

### Jubilæum i Ø. K.

Maskinmester Knud Helvig Jensen, der er Maskinchef i Ø. K.s M/S »Fionia«, kan den 22. April fejre 25 Aars Dag for sin Ansættelse i Ø. K.s Tjeneste.

Maskinmester Jensen er 47 Aar gammel og ansattes den 22. April 1919 i Ø. K. som Maskinassistent. Her har han siden tjent sig op gennem Graderne og staar paa sin 25 Aars Dag som en af Kompagniets dygtige og betroede Maskinchefer.

### 40 Aars Jubilæum

I Gaar, Torsdag, var det 40 Aar siden det kendte Skibsmæglerfirma Wonsild & Son blev oprettet. Det blev stiftet af Skibsmægler V. L. Wonsild, der kort forinden var udraadt af Firmaet Holm & Wonsild, og hans knap 22-aarige Son, den nuværende Eneindehaver, Skibsmægler Jørgen Wonsild.

### Udnævnelse

Fyrskibsfører S. J. Jessen er fra 1. Maj 1944 udnævnt til Skibstilsynsmand under Statens Skibstilsyn i Aalborg.

Ifølge »Statstidende« er Direktøren for Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise, H. F. Kiær, indtraadt i Bestyrelsen for H. C. Petersen & Co. Financieringsselskab A/S, København.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langelliskajen 9,1 m. Til Larsons Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibes Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviand og Skibsforordenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviand, Ballast eller andre Skibsforordenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,800 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornløseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 8 Tons. Moderne Kornløseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## ESBJERG

Dybdere ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibe og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetænde. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybdere i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybdere i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havneafgift (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 10 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,60 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 22 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, uforudt. Ingen Lodstvang, naar Lods ikke benyttes; ellers moderat. Afg. Ballastafg.: 4 Øre 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, Kølbalingplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lødel.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderat Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmølle. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 20. April 1944.

Nr. 16.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## Danmark.

760. Midlertidigt inddragne Sømærker. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/4 1944.

Navn	Omtrontlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
Kattegat.						
Sejro NW.....	55° 56',5	11° 02',8	L. & Flt.	hv.		
Anholt SW. ....	56° 38',7	11° 26',2	L. & Flt.	hv.		

## I. Østersøen.

761. (T). Danmark. Bornholm E.-Kyst. Salthammer Rev. Sømærke midlertidigt i Uorden.  
Annulleret.

762. Sverige. Trolleborg SSE. Vrag rapportøret.  
Position. c. 55° 11',5 N. 13° 13',0 E.  
Detaller. Et Vrag er rapporteret paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 14/713. Berlin 1944.)

**763. (T). Sverige. Kalmarsunds djupränna. Ombøjningen Fyr paasejlet og slukket. Midlertidigt Fyr tændt.***Position.* 56° 39' 38" N. 16° 23' 05" E.*Det* i E.-Kant af *Kalmarsunds djupränna* og S. for Sejllobet *Kalmarsund*—*Färjestaden* opførte Fyr *Ombøjningen* er paasejlet og slukket. Paa Fyrets Fundament er indtil videre tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>.

(U. f. s. Nr. 16/851. Stockholm 1944.)

**764. (S). Sverige. Gränsö Sten. Lystøndes Lanterne atter paasat.***Tidligere E. f. S.* Nr. 9/602 1944 udgaar.*Position.* c. 58° 31' N. 16° 54' E.*Det* lanternen er atter paasat paa *Gränsö Sten Lystønde*.

(U. f. s. Nr. 16/902. Stockholm 1944.)

**765. (T). Sverige. Vålargrund SE. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.***Position.* c. 58° 34',8 N. 17° 25',3 E.*Den* SE. for *Vålargrund* udlagte Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt inddraget for Eftersyn uden at være erstattet med andet Sømærke.

(U. f. s. Nr. 16/901. Stockholm 1944.)

**766. (S). Sverige. Algersgrund. Lystøndes Lanterne atter paasat.***Tidligere E. f. S.* Nr. 9/604 1944 udgaar.*Position.* c. 58° 39' N. 16° 28' E.*Det* lanternen er atter paasat paa *Algersgrund Lystønde*.

(U. f. s. Nr. 16/850. Stockholm 1944.)

**767. (T). Sverige. Sejlløbet Landsort—Sävösund. Midlertidigt Lystønde udlægges.***Position.* 58° 47' 08" N. 17° 42' 14" E.*En* sortmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>, vil i indeværende Maaned midlertidigt blive udlagt paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 16/900. Stockholm 1944.)

**768. (S). Sverige. Sejlløbet Södertälje—Sävösund. Lystønde atter tændt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 15/746 1944.*Position.* c. 58° 51' N. 17° 36' E.*Korsnäsgrundet* Lystønde er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 10/899. Stockholm 1944.)

**769. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lidingö Brevik—Skuru. Undervandskabel udlagt.***Positioner.* N.-lige Landingssted: 59° 20' 23" N. 18° 12' 18" E.

S.-lige — : 59° 19' 57" N. 18° 12' 24" E.

*Et* Telefonkabel er udlagt mellem ovennævnte to Pladser.

(U. f. s. Nr. 15/805. Stockholm 1944.)

**770. Sverige. Stockholms Skærgaard. Advarsel for Fiskeredskaber.***Position.* *Granösundet* c. 59° 56' N. 18° 53' E.*Det* henstilles til de søfarende, der passerer Farvandet mellem *Granösundet* (*Väddö Kanal* S.-lige Munding) og *Björköfjärden* i *Stockholms* N.-lige Skærgaard, at udvise Forsigtighed overfor de Fiskeredskaber, der kan være udsat fra Land mod begge Sider af Sejllobet, og hvis yderste Ender er afmærket med følgende:

## 1. Om Dagen:

a) Paa Farvandets W.-Side: 1 hvidt Flag.

b) — — E.-Side: 1 rødt —

## 2. Om Natten:

a) Paa Farvandets W.-Side: 1 hvidt Lys.

b) — — E.-Side: 2 hvide Lys, lodret for hinanden.

(U. f. s. Nr. 15/845. Stockholm 1944.)

**771. Sverige. Bottniske Bugt. Norrsundet Indløb. Fyrbelysning forandret.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 13/725 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* a) Paa en Tømmerkiste paa  $60^{\circ} 56' 35''$  N.  $17^{\circ} 10' 07''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Norrsundet nedre Fyr*, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ . Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvidt Fyrhus med sort, lodret Stribe. Fyret lyser mellem Pejlingerne  $225^{\circ}$  og  $55^{\circ}$ .

b) Paa Kajen paa *Granskär* c. 150 m WSW. for ovennævnte Fyr er tændt et nyt Fyr, *Norrsundet øvre Fyr*, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert  $1^m$ . Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvidt Fyrstativ med hvidt, rundt Dagmærke med sort, lodret Stribe.

*Norrsundet øvre og nedre Fyr* leder, holdt overet i Pejling  $243^{\circ}$ , mellem de to Sømærker NE. for *Ryttarharet Fyr*.

c) Samtidigt med Etableringen af *Norrsundet øvre og nedre Fyr* er *Fyrene Norrsundet gröna övre og nedre* samt *Norrsundet röda övre og nedre* nedlagt.

(U. f. s. Nr. 15/847. Stockholm 1944.)

**772. Tyskland. Pillau. Pillauer Rinne. Oplysning om Sømærkers Plads.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1705 1943.

*Positioner.* Rødmalet Lystønde B c.  $54^{\circ} 37' 22''$  N.  $19^{\circ} 54' 07''$  E.

Sort Spidstønde 4 c.  $54^{\circ} 37' 23''$  N.  $19^{\circ} 54' 11''$  E.

*Detaller:* Ovennævnte Sømærker ligger paa de anførte Pladser, Spidstønde 4 tæt ved Ledefyrinlien.

(N. f. S. Nr. 14/773. Berlin 1944.)

**773. Tyskland. Danzig Bugt. Adlershorst E. Omraade for Kompasundersøgelser.**

*Positioner.* a)  $54^{\circ} 27',4$  N.  $18^{\circ} 35',8$  E. c)  $54^{\circ} 28',4$  N.  $18^{\circ} 37',5$  E.

b)  $54^{\circ} 28',4$  N.  $18^{\circ} 35',8$  E. d)  $54^{\circ} 27',4$  N.  $18^{\circ} 37',5$  E.

*Detaller.* Inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter findes et Omraade for Kompasundersøgelser for *Adlershorst* Baaker. Adgangsruuten til Omraadet er Kursen  $270^{\circ}$  fra Pladsen c.  $54^{\circ} 28',4$  N.  $18^{\circ} 38',3$  E., paa hvilken Plads der er udlagt en rød Spirtønde med Lys. Paa hver af Pladserne a)—d) er udlagt en graa Spirtønde med et lille, rødt Flag.

(N. f. S. Nr. 14/710. Berlin 1944.)

**774. Tyskland. Stettiner Haff. Haffrinne. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 14/740 1944 udgaar.

*Position.* c.  $53^{\circ} 46',4$  N.  $14^{\circ} 23',2$  E.

*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

(N. f. S. Nr. 14/711. Berlin 1944.)

**775. Tyskland. Wester Markelsdorf NW. Vrag.**

*Position.* c.  $54^{\circ} 34',6$  N.  $10^{\circ} 56',4$  E.

*Detaller.* Et Skib rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 14/744. Berlin 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****776. (P). Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Nyt Fyr opføres.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/103 1944.

*Position.* *Københavns Yderhavn E.* Bagfyr:  $55^{\circ} 41' 18''$  N.  $12^{\circ} 36' 19''$  E.

*Detaller.* c. 30 m  $14^{\circ}$  fra *Københavns Yderhavn E.* Bagfyr opføres en Duc d'Albe, der skal danne Fundament til et nyt Forfyr. Fra Duc d'Alben til *Honsebroen* rammes endvidere nogle Pæle, der skal bære en Løbebro.

*Kort* Nr. 134, 133 og 130.

*Publikationer.* Havnelods Side 123 og 133. Fyr.-Fort. Nr. 424 b.

**777. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets Havn. Oplysninger om Havnen.***Position.* c. 54° 59',8 N. 11° 53',7 E.*Detaller.* *Masnedøværkets Havns* samlede Bolværkslængde er nu 270 m. Bolværkshøjden er 1,9 m.

Ved Havnen findes 2 bevægelige 7½ Tons Kulkraner samt 1 fast 80 Tons Derrick Kran.

*Publikationer.* Havnelods, Side 146. og 148.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****778. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Indsejling. Sømærker genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 11/655 1944 udgaar.*Position.* c. 55° 58' N. 12° 01' E.*Detaller.* De to sorte Tønder ved den gravede Rende til *Frederiksværk* Havn er atter udlagt paa Plads.**779. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev NE. Undervandshindring rapporteret.***Position.* c. 56° 06' N. 11° 16' E., c. 2 Sm NE. for *Sjællands Rev*.*Detaller.* Et mindre Skib rapporterer at have rørt en Undervandshindring, sandsynligvis et Vrag, paa ovennævnte Plads, hvis Bestemmelse imidlertid er meget usikker.**780. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NW. t. W. Skibsstartshindring forgæves eftersøgt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 7/546 1944.*Position.* c. 56° 50',5 N. 11° 07',8 E., c. 15 Sm 301° fra *Anholt Havn* Fyr.*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads observerede Vraggods har forgæves været eftersøgt.

Det maa antages at have været drivende Vragdele.

**781. Sverige. Kattegat. Laholmsbukten. Vrag.***Position.* c. 56° 33',0 N. 12° 54',6 E., c. 0,9 Sm 160° fra Sømærket *Lagagrundet*.*Detaller.* Vraget af en Motorsejler er sunket paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 16/862. Stockholm 1944.)

**782. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. St. Rösö—Sillfarsholm. Sillfarsholm—Köpstadsö. Undervandskabler udlagt.***Positioner.* *St. Rösö* 57° 38' 15" N. 11° 51' 14" E.*Sillfarsholm* 57° 37' 56" N. 11° 49' 49" E.*Sillfarsholm* 57° 37' 52" N. 11° 49' 46" E.*Köpstadsö* 57° 37' 45" N. 11° 48' 47" E.*Detaller.* Telefonkabler er udlagt mellem ovennævnte Pladser.

(U. f. s. Nr. 15/815. Stockholm 1944.)

**783. (S). Danmark. Limfjorden. Løgstør Lystønde genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 50/1822 1943.*Position.* c. 56° 57',6 N. 9° 09',5 E.*Detaller.* *Løgstør* Lystønde er udlagt paa Plads uden at være tændt. Vintersømærket er inddraget.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 784. Norge. Hopsøen SE. Grund rapporteret.

*Position.* 64° 18' 50" N. 10° 24' 10" E.

*Detaller.* En Grund med 5 m Vand er fundet paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 14/734. Berlin 1944.)

## 785. Norge. Florøy Anduvning. Natspærring. Forandring af Tider.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/267 1944.

*Position.* c. 61° 36' N. 5° 00' E.

*Detaller.* Tidspunkterne for Natspærringen er ændret fra Kl. 2000—Kl. 0700 til Kl. 2200—Kl. 0600.

(N. f. S. Nr. 14/764. Berlin 1944.)

## 786. Norge. Granesund. Natspærring. Forandring af Tider.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/273 1944.

*Position.* c. 61° 19' N. 5° 01' E.

*Detaller.* Tidspunkterne for Natspærringen er ændret fra Kl. 2000—Kl. 0700 til Kl. 2200—Kl. 0600.

(N. f. S. Nr. 14/764. Berlin 1944.)

## 787. Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Solsviksund. Natspærring. Forandring af Tider.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/277 1944 udgaar.

*Position.* c. 60° 26',5 N. 4° 58',4 E.

*Detaller.* I Tiden mellem Kl. 2200 og Kl. 0600 er al Sejlads og Fiskeri forbudt i *Solsviksund* mellem Breddeparallerne 60° 26',3 N. og 60° 26',9 N.

Skibe, der overtræder Forbudet, bliver beskudt.

(N. f. S. Nr. 14/724. Berlin 1944.)

## 788. Norge. Flekkofjord. Håmund. Kjeøy W. Sømærke udlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1575 1943 udgaar.

*Position.* 58° 15' 32" N. 6° 39' 33" E.

*Detaller.* En rød Stage er udlagt paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 14/766. Berlin 1944.)

## 789. Tyskland. Ems. Pogum—Ditzum. Forbud mod Ankring.

*Positioner.* a) c. 53° 19',9 N. 7° 15',5 E.      c) c. 53° 19',6 N. 7° 18',0 E.

b) c. 53° 19',3 N. 7° 15',5 E.      d) c. 53° 19',1 N. 7° 17',6 E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre i et Omraade mellem *Pogum* og *Ditzum*, der begrænses af Linierne a—b og c—d.

(N. f. S. Nr. 14/723. Berlin 1944.)

## XI. Bekendtgørelser m: m.

## 790. Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser. Forandring af Tider.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/330 1944.

*Detaller.* De i E. f. S. Nr. 2/330 1944, Punkt A, anførte Tider er ændret fra Kl. 2000—Kl. 0700 til Kl. 2200—Kl. 0600.

(N. f. S. Nr. 14/764. Berlin 1944.)

## Tillæg.

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

**791. (T). Sverige. Sundet. Kalkgrundet. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.**

*Position.* c. 55° 37' N. 12° 53' E.

*Detaller.* Den paa *Kalkgrundet* Fyrskibs Plads udlagte Lys- og Fløjtetønde er for Reparation og Eftersyn midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 16/860. Stockholm 1944.)

**792. Sverige. Sundet. Oskarsgrundet. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 12/685 1944 udgaar.

*Position.* c. 55° 36' N. 12° 51' E.

*Detaller.* Den paa *Oskarsgrundet* Fyrskibs Plads udlagte Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, er atter udlagt paa Pladsen. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 16/859. Stockholm 1944.)

**793. Sverige. Sundet. Höllviken. Höllviken Fiskerfyr nedlægges.**

*Position.* c. 55° 26' N. 12° 57' E.

*Detaller.* Höllviken Fiskerfyr nedlægges i Løbet af den nærmeste Tid. Der udsendes ingen yderligere Meddelelse herom.

*Kort* Nr. 132, 130, 188 og 125.

*Publikationer.* Danske Lods III, Side 62.

(U. f. s. Nr. 16/861. Stockholm 1944.)

**794. Danmark. Smaalandsfarvandet. Stege Havn. Oplysning om Nyanlæg og Forandringer.**

*Position.* c. 54° 59' N. 12° 17' E.

*Detaller.* 1. Elevatoren i *Sukkerfabrikshavnens* SW.-lige Del er fjernet.

2. Tæt NE. for Elevatorens tidligere Plads er opført en Kulkran, tilhørende *Sukkerfabrikken*.

3. *Sukkerfabrikshavnens* SW.-lige Del er uddybet til 4,4 m Dybde.

4. Ved *Indre-Havns* SW.-Side er c. 50 m SE. for *Storebro* bygget en mindre Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 10 m Længde, 3 m Bredde og 15 Tons Vægt.



5. Nord for *Nordre-Havn* er bygget en Lystbaadehavn, i hvilken der i de W.-ligste c. 25 m er indtil 2,2 m Vand, medens Dybden E. efter mod Land er aftagende.

Kort Nr. 161 og 187.

Publikationer. Danske Lods III, Side 236. Havnelods, Side 197 og 198.

**795. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Tidligere E. f. S. Nr. 13/705 1944.

Position. c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.

Detaller. Ved Opmaaling den 16. April 1944 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 3,5 m i W.-Siden af Renden.

**796. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Oplysning om Bedding.**

Position. c. 55° 18,4 N. 10° 47,7 E.

Detaller. I *Nyborg* kan kun Skibe paa indtil 30 Tons tages paa Land.

Publikationer. Havnelods, Side 156.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**797. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Sejersø Fyr SSE. Skibsfartshindring rapporteret.**

Position. c. 55° 46' N. 11° 13' E., c. 10 Sm 153° fra *Sejersø Fyr*.

Detaller. En Skibsfartshindring rapporteres paa ovennævnte Plads.

**798. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Proveboringer og Proveramninger afsluttet. Sejladsforskrift ophæves.**

Tidligere E. f. S. Nr. 1/157 1944 udgaar.

Position. Aarhus: c. 56° 09,3 N. 10° 13,5 E.

Detaller. Efter Afslutning af de i E. f. S. Nr. 1/157 1944 nævnte Havnearbejder er de i Forbindelse hermed udstedte Sejladsforskrifter nu ophævet.

**799. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser.**

Tidspunkt. Den 13.—22. April 1944 om Dagen.

Position. *Vallda Sandö* SW.-Pynt: c. 57° 29,0 N. 11° 54,7 E.

Detaller. Skydeøvelser mod Luftmaal foretages til nævnte Tider fra *Vallda Sandö* SW.-Pynt, c. 1½ Sm SW. for *Särö Kirke*.

Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö* SW.-Pynt, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie gennem *Yttre Tistlarna* og mod Vest af en Linie, der gaar 5,4 Sm fra *Vallda Sandö*.

Et rødt-hvidt Flag hejses før Skydningens Begyndelse og nedhales, naar Dagens Skydninger er afsluttet.

Det er under Skydning tilladt at passere Fareomraadet, derimod er unødvendigt Ophold i Omraadet forbudt, naar der skydes.

(U. f. s. Nr. 16/896. Stockholm 1944.)

**800. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 21.—23. April 1944, hver Dag Kl. 1000—1700 (*svensk Tid*).

*Position.* *Vallda Sandö* SW.-Pynt: c. 57° 29',0 N. 11° 54',7 E.

*Detaller.* Skydeøvelser mod Luftmaal foretages til nævnte Tider fra *Vallda Sandö* SW.-Pynt, c. 1½ Sm SW. for *Särö* Kirke.

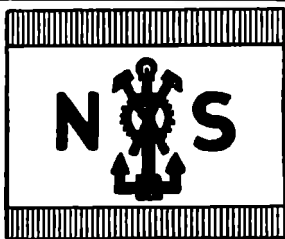
Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö* SW.-Pynt, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie gennem *Yttre Tistlarna* og mod Vest af en Linie, der gaar 10,8 Sm fra *Vallda Sandö*.

Det er under Skydning tilladt at passere Fareomraadet, derimod er unødvendigt Ophold i Omraadet forbudt, naar der skydes.

(U. f. s. Nr. 16/897. Stockholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtill 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

### Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedorkontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
	Indehaver: R. Vilhelmsen

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

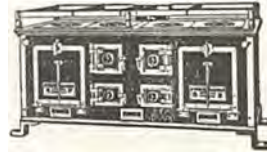
TELF. ODENSE 1859

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys - Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

### ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

KOLDING

### A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE  
KOLDING

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- EKSPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

FAABORG

### P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

MARIAGER

### P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FREDERICIA

### JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

RANDERS

### CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

### CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

### E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262  
Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.  
»Hude.  
Svendborg

KALUNDBORG

### JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

### A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 17

FREDAG 28. APRIL 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Tonnagetilgangen paa de oversøiske Markeder er stadig meget knap, og det er naturligvis i første Række Civilkonsumet i de krigsførende Lande og de Neutrale, der rammes heraf. De Oplysninger der foreligger fra de forskellige Krigsførende om den Andel af Nationalindtægten, der bruges til Krigsformaal, og den betydeligt mindre Del, der bruges til civile Formaal, taler deres tydelige Sprog om, i hvor høj Grad Befolkningen i de krigsførende Lande har været nødt til at spænde Livremmen ind. For neutrale Lande, som Spanien og Portugal, er Tonnagestillingen imidlertid ikke mindre alvorlig. Begge Lande er i betydelig Grad afhængig af Import ude fra, særlig for Brødkornets vedkommende. Størstedelen heraf kommer fra Argentina, og, som det vil fremgaa af tidligere Fragtberetninger, er i Tidens Løb et større Antal Skibe sluttet for Korn fra River Plate til Havne i Spanien og Portugal, men Importen har dog næppe været stor nok til at dække det løbende Behov, saa det har været nødvendigt at bruge af de Beredskabslagre, der blev oplagt i Krigens første Aar. Hvor store disse Beredskabslagre er nu, kan man naturligvis ingen Mening have om, men saafremt Tonnagesituationen skulde skærpes endnu mere, — en Mulighed man ikke kan se bort fra, hvis Landkrigsoperationer af større Omfang kommer i Gang i Vesteuropa med deraf følgende endnu større Transportbehov, — kan Ernæringsituationen let blive prekær i disse Lande.

Om de enkelte oversøiske Markeder foreligger der ikke særlig mange Nyheder i den forløbne Uge. U.S.A. har givet noget større Tildelinger til Laster, som ikke er strengt krigsnødvendige, men nogen mærkbar Indvirkning paa Antallet af udbudte Laster har dette dog ikke haft. Kulfarten fra Hampton Roads har faaet nye Tildelinger til Vestindien, Brasilien og Chile. Den Tonnage der er sluttet i disse Retninger er sluttet Retur med Sukker, Malm og Salpeter til Northern Range og Golfen. Der er ligeledes frigivet nogle Skibe for Malm fra Indien og Sydafrika til Northern Range. Som allerede omtalt i sidste Beretning har de amerikanske Skibsfartsmyndigheder udarbejdet nogle Fragttariffer for de forskellige Trades, men autentiske Enkeltheder foreligger endnu ikke herom.

Englænderne søger stadig Skibsrum for Kul fra Wales og Østkysten til Azorerne og Middelhavet til uforandrede Rater, ligesom der uforandret noteres forskellige Saltlaster fra Middelhavet og Rødehavet til Calcutta, kombineret med Kul fra Calcutta til Colombo. Der kan ogsaa stadig placeres Tonnage for Fosfat fra Marokko til Sydafrika. I Kombination hermed kan der sluttet Kul fra Durban til saavel Suezkanalomraadet som til Vestafrika.

Fra River Plate er der stadig mange Laster i Markedet, saavel til neutrale europæiske Stater som til andre latinamerikanske Lande. Neutral Baad skal være sluttet for Korn Buenos Aires/Lissabon til \$60 og Buenos Aires/Callao har betalt \$40.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større

Ændringer. Nogle Baade er sluttede for Kul, Koks eller Briketter fra Tyskland til Danmark, ligesom der ogsaa har fundet nogen Forretning Sted i Trælastfarten fra Finland og Sverige og i Salpeterfarten fra Skiensfjorden til danske Havne. De andre Østersøtrades viser ikke større Interesse for Tonnage.

### TRE RADIOTELEGRAFISTER OMKOMMET I FJOR

I sidste Nummer af Medlemsbladet for Radiotelegrafistforeningen af 1917 bringes Foreningens Aarsberetning, der giver en Række nærmere Oplysninger om Foreningens indre Liv. Endvidere oplyses det, at der fra Farten udenfor Spærrezone er indløbet Meddelelse om, at tre danske Radiotelegrafister har sat Livet til ved Krigsforlis i det forløbne Aar.

### DØDSBUDESKAB FRA HAVET

I følge Meddelelse gennem Udenrigsministeriet til Familien er Donkeymand *Thure Nyholm*, Hedehusene, omkommet ved Krigsforlis. Han efterlader sig sin Hustru og to Børn.

### DE NEUTRALE LANDES SKIBSTAB

*Svenska Dagbladet* gives forskellige interessante Oplysninger om de neutrale Landes Skibstab i Marts Maaned. Det er i denne Oversigt muligt ogsaa at følge de danske Skibstab.

I Løbet af Maaneden mistede de neutrale Landes Handelsflaader 11 Skibe, hvilket er det samme Antal som i Februar, men selve Tonnagetabet var i Marts 18.000 Tons d.w. mod kun 7.000 i Februar.

Sverige mistede i Marts Maaned 2 Skibe, eller samme Antal som i hver af de fire foregaaende Maaneder.

Den danske Handelsflaades Tab var i Marts Maaned 5 Skibe, hvorefter Danmark — ifølge de i det svenske Blad citerede Oplysninger — ialt har mistet 205 Skibe paa 553.875 Tons siden Krigens Udbrud. Ved disse Krigsforlis er 1.163 Mennesker omkommet.

Finlands Tab ligger oppe paa 43 Skibe paa 173.000 Tons, medens Norge ligger helt oppe paa 401 Skibe paa 3.000.780 Tons. Næsten 3.000 norske Sømand er omkommet ved disse Skibes Forlis.

### D. D. P. A. GIVER 4 pCt.

Samtidig med, at der fra *Det Danske Petroleums-Aktieselskab* er udsendt Meddelelse om, at Generalforsamlingen afholdes den 8. Maj, foreligger ogsaa den foreløbige Regnskabsmeddelelse.

Selskabets almindelige Handel og Skibsfart har i 1943 givet et Underskud paa 465.315 Kr., men ved Reduktion af Varereserve er indvundet 215.000 Kr. og iøvrigt er der indtjent 1.137.635 Kr., saaledes at Driftsregnskabet for 1943 udviser et Overskud paa 887.320 Kr.

Fra 1942 var overført 394.822 Kr. og ved Forlis, Udrangering af Driftsmateriel og ved Refusion af tidligere betalte Skatter er indgaaet 627.775 Kr., saaledes at der ialt bliver til Generalforsamlingens Disposition 1.909.917 Kr., hvoraf Bestyrelsen foreslaar 816.000 Kr. anvendt til Udbetaling af 4 pCt. Dividende og 500.000 Kr. tilbageført til ekstra Reserve Konto II, medens Restbeløbet, 593.917 Kr., foreslaas fremført til næste Aar.

For Aaret 1942 var Udbyttet ligeledes 4 pCt.

### BETÆNKNINGEN OM SKIBSMANDSKABETS OPHOLDSRUM

Som det vil erindres, blev der for et Aar siden efter Indstilling af Forhøringsraadet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart nedsat et Udvalg, hvis Opgave det har været at undersøge, om der var Grundlag for en Revision af de gældende Regler for Mandskabets Opholdsrum om Bord. Dette Udvalg, der til Formand har haft Kontorchef *Ove Nielsen*, Søfartsministeriet, har nu afsluttet sit Arbejde og afgivet en Betænkning, der rummer Udkast til en Række forskellige nye Regler.

I Bemærkninger til Forslaget hedder det, at der indenfor Udvalget, der foruden af Kontorchef *Ove Nielsen* bestaar af Skibsrederne *Harhoff* og *Reimann*, Sekretær i Dansk Dampskibsrederiforening, Kaptajn *Petersen*, Overskibsingeniør *Aage H. Larsen*, Overingeniør *H. Quist*, *D. F. D. S.*, Overskibsinspektør *Grue*, Skibsinspektør *Fischer*, Maskinmester *K. A. Rasmussen* fra Maskinmesterforeningen, Kaptajn *Hagelberg* fra Skibsførerforeningen, Forretningsfører *Christiansen* fra Styrmandsforeningen, Underdirektør *Barfoed*, *Burmeister & Wain*, Overlæge, *Dr. med. E. W. Johannsen*, *Th. Laursen* fra Sømændenes Forbund og *Jens Thomsen* fra Søfyrbødernes Forbund, har været Enighed om, at de gældende Bestemmelser fra Reglementet af 1913 maa anses for forældede, og at en gennemgribende Revision er paakrævet.

I Udvalget har man fra Rederside henvist til, at der ad Frivillighedens Vej allerede nu er gennemført meget vidtgaende Fremskridt med Hensyn til Indrettelsen af Opholdsrum i nyere Skibe, saaledes at disse paa mange Maader overstiger de Krav, der stilles i de foreliggende Forslag, men man advarer imod at fastlægge Regler for saadanne Hyggeforanstaltninger, der er underkastet skiftende Tiders Moder.

Fra Rederside har man endvidere stærkt fremhævet, at de Reformer, der skal gennemføres, maa hvile paa en saadan økonomisk Basis, at Skibsfartens Konkurrenceevne i Forhold til Udlandet ikke svækkes, og at man derfor ved Udformningen af de nye Regler bør tage Hensyn til, hvad der paa dette Omraade er gældende i andre vigtige Søfartslande. Dette Forhold gør sig særlig gældende med Hensyn til de eksisterende Skibe, hvor en fuldstændig Gennemførelse af de nye Regler i enkelte Tilfælde vil være en fysisk Umulighed og i mange Tilfælde ikke vil være mulig uden at ødelægge det paagældende Skibs Rentabilitet, og der bør derfor være Adgang til Dispensationer for saadanne ældre Skibe.

Fra de Søfarendes Side er man enig med Rederrepræsentanterne i, at der i Betragtning af Skibsfarterhvervets internationale Karakter ved Udformningen af nye Regler bør tages Hensyn til de i de øvrige nordiske Lande og andre Søfartslande gældende Bestemmelser. Hvis de sundhedsmæssige Minimumskrav ikke kan gennemføres, uden at det gaar ud over Skibenes Rentabilitet, hævder de Søfarende, at der eventuelt fra Statens Side bør ydes Tilskud til Ombygning af Opholdsrum.

I Udvalget har det været indgaaende drøftet, hvorvidt de nye Regler bør udformes som gældende for alle Skibe, eller om der eventuelt bør opstilles to Sæt Regler, henholdsvis for nye Skibe og for allerede eksisterende Skibe. Under Hensyn til, at det maa anses for upraktisk at have to Sæt Regler at arbejde med, og da der i Betragtning af Forholdenes Uensartethed kun vil kunne udformes meget vage Regler med vidtgaende Dispensationsbestemmelser for ældre Skibe, har der indenfor Udvalget været overvejende Stemning for, at der kun bør udstedes eet Sæt Forskrifter, der specielt tager Sigte paa Forholdene i nye Skibe, idet man samtidig foreskriver, at de ved Bekendtgørelsens Ikraft-

træden eksisterende Skibe inden en vis Frist skal bringes til at opfylde de nye Forskrifter i det Omfang, hvori dette efter Gennemgangen af Forholdene i hvert enkelt Skib maatte vise sig at være gennemførligt.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Tidspunktet for de nye Bestemmelers Ikrafttræden har man fra Rederside iøvrigt stærkt fremhævet, at de reviderede danske Regler under Hensyn til de vanskelige Forhold, hvorunder dansk Skibsfart utvivlsomt vil komme til at konkurrere paa det internationale Marked efter Krigen, ikke bør sættes i Kraft, før en Koordination af disse Regler med gældende internationale Regler har fundet Sted, i hvilken Forbindelse man har fremhævet, at der sikkert efter Krigens Afslutning hurtigt vil blive optaget et internationalt Arbejde for at gennemføre ensartede Regler paa dette Omraade.

Det fremhæves i denne Forbindelse, at kun Sverige lader nye Regler træde i Kraft med det samme, men dette Land indtager en Særstilling, idet det ikke alene har haft og stadig har store Indtægter paa sine Skibe, men ogsaa i en ganske anden Udstrækning end Danmark er i Stand til at erstatte den mistede Tonnage med ny og tidsvarende. Endvidere er Danmark i Modsætning til Sverige helt afskaaret fra at sørge for Vedligeholdelse af den Størstepart af Flaaden, som gaar i fremmed Fart.

### LAURITZEN SKAL HAVE STØRRE SKOLESKIBE

J. Lauritzens Rederi har ved dansk Værft bestilt et større lastførende Staalskoleskib paa ca. 450 Tons Lastevne til Levering efter Krigen. Rederiet har endvidere reserveret sig Ret til senere Bestilling af et Søsterskib. Det nye Skoleskib bliver rigget som firmastet Bramsejlskonneret og forsynet med en mindre Dieselmotor paa ca. 200 Hestekræfter. Der bliver Plads til 16 Elever i to Dækshuse.

Som bekendt solgte Rederiet Skoleskibet *Røma*, der den 9. April 1940 befandt sig i Spanien, medens *Turo* krigsforliste sidste Efteraar, efter at Eleverne var taget i Land.

Da Rederiet ikke anser det for tilraadeligt under de nuværende Krigsforhold at lade mange Elever sejle med eet Skoleskib, er Skoleskibet *Fanø*, der iøvrigt var det første af Lauritzens Skoleskibe, nu blevet solgt. Skibet er solgt til Kaptajn *Christensen*, Middelfart, der forleden mistede Motorskibet »*Libra*« Syd for Langeland.

Købesummen er ca. 190.000 Kr.

### »FLAGBOGEN« ER UDKOMMET

Søfartsministeriet har i disse Dage under Redaktion af Kontorchef *Ove Nielsen* udsendt den 50. Udgave af *Danmarks Skibsliste — Flagbogen*.

Som bekendt udsendtes denne saare nyttige Haandbog ikke i Fjor, og den Udgave, der sidst udkom — for to Aar siden — var efterhaanden blevet stærkt forældet, hovedsagelig paa Grund af de mange Skibsforslis, og der har endvidere ogsaa fundet en Del Skibssalg Sted i det forløbne Aar.

Naturligvis har det til denne nye Udgave været forbundet med mange Vanskeligheder at skaffe sig fyldestgørende Oplysninger om den Del af den danske Handelsflaade, der sejler udenfor Spærrezonen, hvilket jo vil sige omtrent to Tredjedele af den danske Handelsflaade, og Ministeriet tager derfor ganske naturligt Forbehold overfor en Del af Oplysningerne om disse Skibe, idet de ikke har kunnet verificeres.

I Bogen gøres der udtrykkelig opmærksom paa, at Registeret over færøske Skibe samt Oplysninger om danske Signal-, Radio- og Stormvarselstationer refererer til Forholdene i 1939, og Registeret over danske Krigsskibe til Forholdene ved Udgangen af 1942. Disse Oplysninger er altsaa optrykt uændret efter forrige Udgave af Flagbogen.

I et Tillæg oplyses det, at den danske Handelsflaade bestaar af ialt 2.010 Skibe paa tilsammen 946.886 BRT., heraf 364 Dampere paa 418.396 BRT., 1.633 Motorskibe paa 527.449 BRT. og 13 Sejlskibe paa 1.041 BRT.

I 1942 og 1943 er 23 Dampere paa 26.021 BRT. og 94 Motorskibe paa 110.538 BRT. forliste, tilsammen 117 Skibe paa 136.559 BRT. Endvidere er 8 Dampere

paa 19.722 og 12 Motorskibe paa 16.632 BRT., ialt 20 Skibe paa 36.354 BRT., solgt til Udlandet.

Tilgaaet den danske Handelsflaade i 1942 og 1943 er ved Nybygninger i Danmark 5 Dampere paa 8.926 BRT. og 152 Motorskibe paa 27.028 BRT., ialt 157 Skibe paa 35.954 BRT. 1 Motorskib paa 144 BRT. er bygget i Udlandet. Indkøbt fra Udlandet er 2 Dampere paa 1.207 BRT., 4 Motorskibe paa 335 BRT. og 1 Sejlskib paa 136 BRT., ialt 7 Skibe paa 1.678 BRT.

## DEN KOMMENDE KONKURRENCE PAA HAVENE

Med de Tab, som Krigen til Søs medfører, er det vanskeligt i Dag at danne sig en samlet Oversigt over Verdenstonnagens Omfang. At Tabene er overordentlig store, ved man, men samtidig er der gennemført et meget betydeligt Nybygningsprogram, saaledes at man venter, at Førkrigstids-Tonnagens Tal vil blive overskredet i Aar. Ifølge en Undersøgelse, som *Fair Play* har etableret, vil Verdenstonnagen ved Udgangen af 1944 ligge paa 75 Millioner BRT. — eller 6 Millioner BRT. højere end i 1939.

Man maa imidlertid ikke være blind for den Kendsgerning, at dette Tal, som *Fair Play* opstiller, kan ændres, idet Tabene ved en eventuel Storinvasion utvivlsomt vil blive meget store. Imidlertid er Byggekapaciteten i disse senere Aar blevet saa stærkt forøget, at den lettere holder en stor Afgang Stangen.

Under forrige Verdenskrig var den store Tonnage-Udvidelse kun paa Vej, da Freden blev sluttet. Amerika var traadt ind i Krigen i 1917, og da Vaabenstilstanden kom i November Maaned 1918, havde den amerikanske Skibsbygning altsaa kun halvandet Aars Erfaringer at bygge paa. Under denne Krig kom Amerika med allerede i December Maaned 1941, og det ligger jo nu 2½ Aar tilbage i Tiden. Resultaterne er som Følge heraf saa meget større.

Ifølge Oplysninger, der er fremsat af Præsidenten for *U. S. Maritime Commission*, Admiral Land, har De Forenede Staters Skibsbygningprogram hidtil kostet 16 Milliarder Dollars — et Tal, der formentlig baade omfatter Anlæggelsen af de nye Værfter og den samlede Produktion. Den nuværende Skibsbygning-Kapacitet skal være forøget med det tredobbelte, sammenlignet med Kapaciteten under forrige Verdenskrig, ligesom Udgifterne til Statsskibsbygningen skal være femdoblet.

Et stort og meget debatteret Problem er Konkurrenceforholdet paa Havene, naar Krigen er til Ende. Den engelske Skibsfart er næppe til Sinds at lade sig fravriste Førerstillingen uden videre. Ogsaa den ønsker Statens Bistand, men ikke i Form af Subsidier. Den kræver den tabte Tonnage erstattet, saaledes at Rederierne kan forny deres Flaade til de højere Byggepriser, og den anmoder om Skattelettelser og billige Byggelaan.

Liverpools Redere regner med, at der til Flaadens Fornyelse — udover Forsikringsbeløbene — kræves 300 Millioner Pund Sterling. Dette Tal antyder, hvor store Opgaver der hviler paa den engelske Skibsfarts Skuldre. At dens Ønsker under den ene eller anden Form vil blive imødekommet, maa anses for givet. Skibsfarten er Englands nationale Næringsvej, og her er Staten ligesaa interesseret som Rederne og Søfolkene.

Hvad Byggeomkostningerne bliver efter Krigen, kan man intet sige om, men under Diskussionen om Erstatning for den tabte Tonnage har der været antydning 25 Pund pr. Ton mod 14 før Krigen. Det forlyder, at Liverpool-Rederne regner med et Nybygningsbehov paa mindst 12 Millioner Tons, før man kan komme op paa den tilnærmelsesvise Førkrigstids-Tonnage.

De amerikanske Redere regner imidlertid med at naa til det fire- eller fem-dobbelte af sin Førkrigs-

Tonnage. En Sammenligning her er interessant, fordi Spørgsmaalet om Kvaliteten og Vurderingen af den kommer frem i dette Forhold.

Liverpools Redere understreger Nødvendigheden af igen at bygge Kvalitetsskibe, saa snart Forholdene tillader det. Man bør ikke vente til efter Krigen, men planlægge Skibsbygningprogrammet med Henblik paa Fremtiden allerede nu.

De neutrale Lande — og ganske specielt Sverige — har jo benyttet Tiden til at bygge Specialskibe og antyder dermed den Retning, som Udviklingen vil tage. De svenske Redere har indstillet sig paa en større Udvidelse af Rutefarten, og den gængse Opfattelse er tydeligvis den, at Rutefarten vil vinde Terræn paa Trampfartens Bekostning, og det kan oplyses, at den svenske Ruteskibstonnage nu er større end i 1939.

At Konkurrencen vil blive haard er indlysende, men Fart, Indretning og Udstyr forbedres netop med denne Konkurrence for Øje.

I tyske Oversigter nævnes det, at Amerikanerne ved Udgangen af 1944 regner med at have 800 Skibe paa tilsammen 8,19 Millioner Tons d. w. af denne Kategori, og at 80 pCt. af disse har en Fart af 15 Knob eller mere, men det maa erindres, at Amerikanerne her vil møde en skarp Konkurrence, idet f. Eks. de nye svenske Ruteskibe ofte ligger oppe paa en højere Fart.

Den finske Tonnage-Politik gaar ud paa ved Skattelettelser at sikre Midler til Skibsbygningen. I et finsk Forslag hedder det, at Prisen paa Skibe er steget stærkere end paa anden Real-Ejendom, og at Salgs- og Assurancesummer for Skibe derfor i Almindelighed er blevet placeret i anden Realejendom eller paa anden Maade i det frie Pengemarked. Et finsk Forslag gaar derfor i Hovedsagen ud paa, at der skal svares 35 pCt. i Skat af det Beløb, hvormed Salgssummen for et solgt eller Assurancesummen for et forlist Skib overstiger den bogførte Værdi eller i visse Tilfælde 150 pCt. af Skibets Pris før Krigen. Fra denne Hovedregel foreslaas visse Undtagelser, af hvilke den vigtigste er, at man kan fritages for denne Skat ved at bruge Pengene til Anskaffelse af ny Tonnage eller indsatte dem paa en særlig Konto i Finlands Bank.

I forskellige andre Lande gaar Bestræbelserne ud paa at skabe nationale Handelsflaader. Det gælder saaledes Argentina og Brasilien, men Vanskelighederne har vist sig at være meget store, saaledes har Generaldirektøren for den argentinske Handelsflaade, *José Bares*, i New York oplyst, at det var Argentinas Maal at naa op paa en Flaade paa 100 Skibe efter Krigen, væsentligt beregnet til Fart paa andre amerikanske Havne. For Tiden har Argentina 37 Skibe, hvoraf en Del er indkøbt fra Italien. I Brasilien har Lønniveauet udviklet sig saa ugunstigt, at enhver Plan om at bygge konkurrencedygtige Skibe er skrinlagt.

Eire har omgaaedes med lignende Planer og har ogsaa søgt at faa overdraget amerikanske Skibe, men det er blevet mødt med et Afslag. Den sydafrikanske Union, som kun disponerer over tre Skibe, finder ogsaa sit Udgiftsniveau for højt til at kunne optage Konkurrencen paa Havet. At skabe en egen Handelsflaade vil medføre altfor store finansielle Ofre, hedder det.

## ELEKTRISK KOMPAS-KORRIGERING

Ved den nuværende Krigs Begyndelse blev Søminerne et af Vaabnene i Søkrigen i Lighed med Verdenskrigen 1914—18. Disse fik næsten straks en anden Udformning end tidligere ved Indførelsen af magnetiske Miner, hvis Virkemaade er almen kendt. For at sikre Skibene mod Faren fra de magnetiske Miner begyndte man dog hurtigt at anvende Minesikringskabel eller Afmagnetisering eller begge Dele i Forening.

Minesikringskablets Anvendelse frembragte, som man havde forudset, Ændringer i Kompassernes Deviation. Disse Ændringer var meget forskellige om Bord i Skibene. I nogle Skibe fremkom der paa nogle Kurser op til 60° Deviationsforandring. I Modsetning hertil var der Skibe, hvor Strømmen i Minesikringskablet slet ikke paavirkede Kompassernes Deviation. Det almindelige var dog, at Kompasserne fik en Maximum-Deviationsforandring paa ca. 10—15°. Et Kompas, der er behæftet med saa stor Deviation, bliver »dødt«, d. v. s. at Kompassets Indstillingskraft paa nogle Kurser formindskes stærkt; den kan endog blive saa ringe, at Kompasset vanskeligt eller slet ikke kan indstille sig. Dette vil igen indvirke paa Skibets Styling, der bliver daarlig, saaledes at Skibet girer til begge Sider af Kursen.

Ved praktiske Erfaringer om Bord i almindelige Handelsskibe opdagede man følgende om den Deviationsforandring og Virkning paa Kompasserne, som Strømmen i Minesikringskablet frembragte. Deviationsforandringen blev størst paa Øst og Vest (Deviationskoefficienten B), hvorimod Deviationsforandringen paa Nord og Syd (Koefficienten C) i de fleste Skibe kun blev ganske ringe, ca. 1°; hvor særlige Forhold gjorde sig gældende, f. Eks. hvor Kompasset var opstillet langt forude eller agterude, eller hvor der fandtes unormalt meget Jern i Nærheden af Kompasset, f. Eks. om Bord i Gravemaskiner el. lign., kunde Deviationsforandringen dog vokse til større Værdier. Kvadrantdeviationen (Koefficienten D) har ikke i noget Tilfælde vist Forandringer af Betydning. Krængningskorrektionen (Koefficienten J) paavirkedes paa en saadan Maade, at Skibet, hvor Krængningsmagneterne, — som normalt for Skibe paa nordlig Bredde — var anbragt med Nordpolen opad, nu i Stedet for skulde have en Sydpol opad.

Tanken om at bortkorrigerer disse Deviationsforandringer, der var fremkomne ved elektriske Strømme, ved Hjælp af modsatrettede elektriske Strømme eller lignende Virkninger, er opstaaet flere Steder, efterhaanden som Problemerne viste sig. Saaledes har det tyske Firma A.E.G. fremstillet et elektrisk Kompaskorrigeringsanlæg, hvor 5 elektriske Spoler anvendes for Korrigering af Koefficienterne B, C og J. I Sverige har Ingeniørerne Ekman—Berling konstrueret et lignende Korrigeringsanlæg. Disse Anlæg med deres mange Spoler, hvoraf de to C-Spoler som oftest ikke er i Funktion, er temmelig kostbare i Anskaffelse, saaledes at de i de fleste Skibe kun monteres paa eet af Skibets Kompasser, hvorefter Skibet sejler med to Kompasser, hvis Deviation er meget forskellig.

I Danmark har Firmaet Iver C. Weillbach & Co. (Sølver & Svarrer) allerede i 1940 fremstillet og udtaget Patent paa et elektrisk Kompaskorrigeringsanlæg i nøje Forbindelse med Firmaets praktiske Erfaringer ved Kompaskorrigerer i Skibe. Man saa bort fra Koefficienten C, der som ovenfor omtalt kun forandres ubetydeligt, og anbragte en lodret elektrisk Spole paa Agterkant af Nathuset. Spolen blev anbragt lodret, fordi man paa denne Maade bortkorrigerede Koefficienterne B og J samtidig, og Spolen blev anbragt paa Agterkant af Nathuset, dels fordi denne Plads ikke var optaget af andre Korrigeringsmidler, saasom Blødjernskugler eller Flinders Barre, dels fordi man for at bortkorrigerer Koefficienten B skulde have en Sydpol foroven, og denne Sydpol opad forbedrede Krængningskorrektionen, der som ovenfor beskrevet krævede en Sydpol opad. Dette elektriske Korrigeringsanlæg kunde paa denne Maade fremstilles enkelt og uden at foretage Ændringer paa Nathusene, hvilket formindskede Installationsudgifterne. Det kunde paamonteres begge Skibets Kompasser, hvorved disses Visning blev ens eller saa ens, som de er under normale Forhold, for en Brøkdel af Anskaffelsessummen for de to andre nævnte Anlæg, der kun blev paamonteret det ene af Kompasserne.

Iver C. Weillbach & Co.s Anlæg bestaar som nævnt af en elektrisk Spole med et efter Forholdene passende Antal Vindinger (1000—3000), anbragt lodret paa Agterkant af Kompashuset i Shuntforbindelse med Minesikringskablet omkring Skibet. Ledningerne er forsynet med vandtætte Forbindelser paa Nathuset, samt Strømviser, Sikringer og Skydemodstand paa Strømlavle i Bestiklukafet, den elektriske Korrigeringsanordning virker automatisk. Naar Strømmen sluttes til Minesikringskablet, sættes den i Virksomhed, og afbrydes, naar Strømmen til dette Kabel afbrydes.

Fremgangsmaaden ved Kompaskorrigerer er følgende: Skibets Kompasser korrigeres for Deviation uden Strøm paa Minesikringskablet paa almindelig Maade ved permanente Magneter og øvrige Korrigeringsmidler, og Deviationen bringes ned til et Minimum paa alle Kurser. Derefter lægges Skibet paa misv. Kurs Øst eller Vest, og Strømmen sættes til Minesikringskablet, hvorved der fremkommer ca. 10—15° Deviation eller mere. Strømmen sluttes derefter til Korrigeringsanlægget, der i sin Konstruktion og Anbringelsesmaade netop frembringer en Deviation paa denne Kurs, men med modsat Fortegn. Ved Hjælp af Skydemodstanden reguleres Strømstyrken i Spolen saaledes, at Deviationen f. Eks. paa Øst ophæves til den tilsvarende Deviation paa samme Kurs uden Strøm paa Afmagnetiseringskablet. Skibet lægges derefter paa Vest, og man vil da se, at Deviationen paa denne Kurs er saa godt som ophævet. Viser der sig imidlertid større Forskel paa Deviationerne paa Øst og Vest, halveres denne Forskel ved Skydemodstanden. Deviationerne paa de øvrige Kurser konstateres ved almindelig Omsvæjning af Skibet.

## SKIBSMÆGLEREKSAMEN

Skibsmæglereksamen, der sidst afholdtes i 1941, har paa ny været afholdt paa Handelshøjskolen i København. Der havde indstillet sig 51 Aspiranter, hvoraf 27 bestod.

Prøven afholdtes for Mæglerkommissionen, der bestaar af Departementschef Jespersen (Formand), Skibsmægler Herman Hansen, Skibsreder H. A. Hansen, Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, og Direktør, Konsul Strøyberg, Aalborg. Kommissionens Sekretær er Kontorchef Neergaard-Petersen og Eksaminatorer var Direktør Osvald Larsen (Engelsk), Kontorchef L. E. Mørck (Søret og Handelslære) og Direktør Aago Rasmussen (Tysk).

Den skriftlige Del af Prøven afholdtes i Dagene 22. Marts (Praktisk Duelighed), 23. Marts (Regning og Engelsk) og 24. Marts (Bogholderi og Tysk), medens den mundtlige Del begyndte den 17. ds. og er som nævnt nu afsluttet. De mundtlige Fag var Engelsk og Tysk, Søret og Handelslære, og de 27, der bestod, var:

P. Aasted (Direktoratet for Vareforsyning), Sv. Aa. Carlsen (Rederiet J. Lauritzen), Vendelboe Andersen (Schjøtt & Hochbrandt), Flint Fevele (Udligningskassen af 27.—6.—40), O. Buhl Frederiksen (Holm & Wonsild), A. Gjörding (A. Gjördings Eftf., Kolding), Finn Grue (Dpsk. Dania), M. Gundel (Dpsk. Ove Skou), E. Hansen (Marius Nielsen & Søn), Chr. Hansen (Neckelmann & Hansen, Kolding), Herm. Jacobsen (Prima Kulimport & Skibsfart A/S), Gorm Jensen (D. F. D. S.), H. C. Jensen (Aalborg), B. K. Justesen (Albert Jensen A/S), O. Jørgensen (H. Aaberg, Fredericia), A. C. Kaltoft (P. Jørgensen & Co., Korsør), A. B. Kristensen (Svendsen & Christensen), J. Kristiansen (Ø.K.), H. Mortensen (Wonsild & Søn), H. Møller (Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf., Aal-

borg), Egenfeldt Nielsen (Prima Kulimport & Skibsfart A/S), B. M. Petersen (Emil Steffensens Eftf.), Hans Rasmussen (Otto Lindes Eftf., Faxø Ladeplads), P. Sivertsen (Karl Em. Hansen, Næstved), A. Steffensen (C. Clausen, Haderslev), V. Sørensen (Jernkontoret) og K. E. Sørensen (Stangebye & Hansen).

Samtidig med Skibsmæglereksamen afholdtes Varemæglereksamen, hvortil 2 Aspiranter havde indstillet sig, nemlig d'Herrer B. Funch og Thejll, og de bestod begge Prøven.

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## DANSK LODSFORENING

Paa Dansk Lodsforenings Generalforsamling blev det vedtaget at ansøge Myndighederne om en Forhøjelse af det nuværende midlertidige Takstillæg paa 25 pCt., samtidig med at der blev givet Udtryk for Ønsket om en Forhøjelse af Honoraret for Vagertilsyn.

Paa Generalforsamlingen viste der sig iøvrigt at være stort Flertal for Ønsket om en Udsættelse af Lodslovens Revision, indtil normale Tider er indtraadt.

## Plan om mindre Skibsværft i Aarhus

Ifølge *Skipperen* — Medlemsbladet for Dansk Sejlskibsrederi-Forening — har Aarhus Havneudvalg fra privat Side modtaget Tilbud om Oprettelse af et Skibsværft ved Aarhus Havn.

Efter det Forslag, der er fremsat, er det Tanken, at Værftet skal kunne tage Skibe op til 300 Tons. Mellem Havneudvalget og Forslagsstilleren er der Enighed om, at et Skibsværft, der er indrettet specielt for Bygning og Reparation af Skibe indtil den nævnte Størrelse er at foretrække.

De økonomiske og faglige Forudsætninger hos Forslagsstilleren er i Orden, men Havneingeniøren skal nu udarbejde en Oversigt over Udgifterne.

Værftet vil antagelig komme til at ligge paa en Udvidelse af den nuværende Sydhavnsbedding.

## Skibssalg

Gennem »Baltic Shipping Company« har Grosserer H. Hansen, København, købt Motorsejleren »India« af Marstal. Skibet laster ca. 60 Tons. Overtagelsen har fundet Sted. Købesummen er ukendt.

Jagten »Aksa« af Aarhus, som i nogen Tid har ligget i Assens, er solgt til Skibsfører *Lotkenwitz*, Baagø, for 50.000 Kr. »Aksa«, der tidligere var rigget som Skonnert, er bygget i Sverige 1898 og maaler 57 Tons Brutto.

## Nyt Skib fra Holbæk Værft

Holbæk Skibs- og Baadebyggeri har søsat et nyt Fragtskib, M/S »Gerda Høeg«, som er bygget til Skibsreder Anton Høeg, København. Skibet er en 3-mastet Skonnert paa 100 Brutto Tons med en Motor paa 120 HK.

## Danmarks næstældste Skib ophugges

Det gamle Skib »Anna«, Danmarks næstældste, der i et Aars Tid har ligget paa Bunden af Færgelavnen i Strib, er blevet hævet og bugseret i Havn, hvor den gaar sit Endeligt i Møde, idet man paabegynder Ophugningen af den.

## Kollision mellem dansk Damper og svensk Patruljebaad

Damperen *Agersø* af København, tilhørende Dampskibsselskabet af samme Navn, har den 27. Februar d. A. ud for Malmø været i Kollision med en svensk Patruljebaad. Føreren af »Agersø«, Kaptajn A. J. Knudsen, forklarede forleden i Sø- og Handelsretten herom.

Skibet var paa Rejse fra Hammerhavnen til København med en Ladning Skærver, og da det den 27. Februar Kl. 4,20 var ud for Malmø og sejlede med nordøstlig Kurs, saas et Skib kommende mod »Agersø« visende rødt Lys, og som desuden gav Blinksignaler. Kaptajn Knudsen antog, at Signalerne betød, at Skibet vilde komme langs Siden af »Agersø«, og mindskede derfor Farten, saaledes at Skibet netop havde Styreevne. Da det andet Skib var ca. 100 m fra »Agersø«, viste det grønt Sidelys, og tornede kort efter med temmelig stor Kraft mod »Agersø«s Bagbords Side ud for Fokkerigningen og gled derefter agterover.

Kommandanten paa Skibet, der viste sig at være en svensk Patruljebaad, kom om Bord i »Agersø« og beklagede Tilfældet, som formentlig skyldtes Patruljebaadens Ror, som der ogsaa tidligere havde været noget galt med. Der var sket nogen Skade paa det opstaaende paa »Agersø«, hvilket Kommandanten besigtigede sammen med Kaptajn Knudsen.

S. A. THE ENGINEERING CO.  
Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

**Eksaminer ved Københavns Navigations-skole**  
Ved Københavns Navigations-skole har følgende bestaaet Eksamen:

Styrmandsseksamen: T. R. Ejsing, Nibe, S. J. D. Jacobsen, Scopen, Færøerne, P. E. Z. Jacobsen, Aarhus, O. M. Jensen, Thorshavn, E. Kaljo, Estland, G. M. Kyh, Rønne, P. A. Larsen, Eide, Færøerne, H. H. Nielsen, Lyngby, A. L. D. von der Recke, Korsør, E. A. C. Ridderberg, København, J. C. Schultz, Hillerød, J. I. Simonsen, København, B. H. Jan, Bryndum, J. Tind, Horsens.

Skibsførereksamen: J. Ørvard, Sverige, H. J. Nielsen, København, O. Rode-Møller, A. E. Dalfoss, Frødebø, Færøerne, E. H. Erch, Næstved, N. P. Niclasen, Thorshavn, Færøerne, K. G. H. Andersen, København, P. B. Svanum, Skjoldborg, J. M. P. Bech, Vaag, Færøerne, O. N. Andersen, Sletnæs, N. J. Jacobsen, Thorsvig, Færøerne, A. I. S. Nielsen, Løgstør, O. Patursson, Kirkjubø, Færøerne, E. Prior, København, G. Sewerin, København.

Radioekspedientprøverne: Certifikat af 1. Klasse: N. E. Petersen, Kastrup, T. Palleesen, København, N. H. Krogh, Svendborg, B. E. Nielsen, København, C. H. Mortensen, Svaneke.

Certifikat af 2. Klasse: N. K. Nielsen, Bogø, H. V. Petersen, Fredericia, V. Jensen, Aakirkeby, F. E. Schmidt, København, S. I. Thirslund, Næstved, C. E. Bantz, København, R. F. Olsson, København, T. A. Vestergaard, Fredericia, T. N. Laursen, Lindved, S. W. Agger, Holstebro, J. O. Petersen, Fredericia, J. E. Marcussen, Nykøbing F., C. Mortensen, København, K. S. M. Rasmussen, København, R. G. B. Nielsen, Korsør.

Prøven for Radiotelefonister: H. C. B. Klemmensen, Aalborg.

## Tre Slags Folk

»There are three sorts of people: those who are alive, those who are dead and those who are at sea« — er de engelske Ord, som Brofogedassistent paa Langebro *Børge Mikkelsen* har sat som Motto for sin Bog »Tre Slags Folk«, som i disse Dage er udkommet paa Carit Andersens Forlag.

Bogen bringer et frisk Pust fra den Tid, da danske Skibe kunde faa de syv Haves Vand under Kølen. Det er en rask Skildring af Sømandslivet, selv om Forfatteren gør den for Forfattere af Sømandsromaner ikke ualmindelige Fejl at lade Havnekejperne og deres Damer indtage en altfor fremskudt Plads.

Men selv det daglige Liv om Bord er skildret godt, og man mærker, at *Børge Mikkelsen* er en Mand, der selv har sejlet paa »det dybe Vand« og lært Sølivets Trængsler og Glæder at kende.

## PERSONALIA

## 50 Aar

Fører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, Kaptajn L. C. Kier, fylder den 2. Maj 50 Aar. Kaptajn Kier blev ansat i Svitzer 1920 og har siden 1932 ført flere af Bjergnings-Selskabets Skibe.

\*

Den 4. Maj fylder Fører i D/S »Myren«, Kaptajn H. Johansen, 50 Aar.

\*

## Officielt

I *Statstidende* meddeles, at A. H. Asmussen er udtraadt af og Befragter Erik Steenstrup, Rønne, er indtraadt i Bestyrelsen for *Rederiet Duen A/S*, København.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

### DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

### Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marinsons»

Telefon Central 12057

### PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



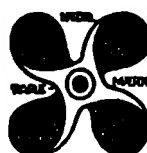
HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

### EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

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

Repræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 27. April 1944.

Nr. 17.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle lgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## Danmark.

801. Midlertidigt inddraget Sømærke. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/4 1944.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				

### Kattegat.

<i>Gilleleje Flak N. Fyr-</i> <i>skib</i> . . . . .	56° 10',3	12° 17',7				En r. Spir. er udlagt paa Pladsen.
--	-----------	-----------	--	--	--	--

### I. Østersøen.

802. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Vang Havn. W.-Mole forlænget. Oplysning om Dybde.

*Position.* c. 55° 14',9 N. 14° 44',5 E.

*Detaller.* Vang Havns W.-Mole er forlænget 10 m. Dybden i *Yderhavn* og *Mellemhavn* samt i Indløbet til Havnen er 3,0 m.

*Kort* Nr. 189 og 188.

*Publikationer.* Danske Lods III, Side 289. Havnelods, Side 218 og 219.

803. Tyskland. Swinemünde. Mellinfahrt. Uddybningsarbejder afsluttet.

*Tidligere E. f. S* Nr. 10/618 1944 udgaar.

*Position.* c. 53° 53',3 N. 14° 15',5 E.

*Detaller.* Uddybningsarbejderne i den N.-lige Del af *Mellinfahrt* er afsluttet.

(N. f. S. Nr. 16/828. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

804. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Skorsten nedrevet.

*Position.* 54° 59' 47" N. 11° 53' 56" E.

*Detaller.* Masnedsund Svineslagteris Skorsten er nedrevet.

*Kort* Nr. 161 og 140.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

805. Norge. Grandevik. Espelandstarren SE. Sømærke udlagt.

*Position.* 63° 41' 50" N. 9° 30' 06" E., c. 0,735 Sm 243° fra Ribeflu Fyr.

*Detaller.* En rød Stage er udlagt paa ovennævnte Plads. Jernstangen paa c. 63° 41',9 N. 9° 29',9 E. (*Espelandstarren*) er fjernet.

(N. f. S. Nr. 16/845. Berlin 1944.)

806. Holland. Zeegat van Terschelling. Sømærker flyttet.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Nedennævnte Sømærker er flyttet og er nu udlagt paa vedføjede Pladser.

1. I *Schuitengat*:

a) Rød Spidstønde 3 --- 53° 20' 26" N. 5° 11' 49" E.

b) — — 4 — 53° 20' 55" N. 5° 12' 41" E.

2. I *Vliestrom*:

a) Sort Stumptønde 1 med afstumpet Kegletopbetegnelse

— 53° 18' 55" N. 5° 10' 24" E.

b) — — 2 — 53° 17' 54" N. 5° 11' 08" E.

c) — — 3 — 53° 15' 45" N. 5° 10' 34" E.

d) — — 4 — 53° 15' 06" N. 5° 10' 19" E.

e) Sort-rød Kugletønde med Dobbeltkegletopbetegnelse *Vl—WM*

— 53° 16' 24" N. 5° 10' 32" E.

f) — — Spirtønde *Vl*, tidligere rød-sort Lys- og Fløjtetønde *Vl*,

— 53° 17' 19" N. 5° 10' 40" E.

3. I *West-Meep*:

a) Rød Baaketønde 1 — 53° 16' 53" N. 5° 11' 54" E.

b) — — 2 — 53° 17' 14" N. 5° 13' 30" E.

c) — — 3 — 53° 17' 46" N. 5° 14' 52" E.

d) — — 4 — 53° 18' 18" N. 5° 15' 15" E.

e) Sort Stumptønde 1 med afstumpet Kegletopbetegnelse

— 53° 17' 32" N. 5° 12' 11" E.

f) — — 2 — 53° 17' 32" N. 5° 13' 10" E.

g) Sort-rød Baaketønde med Kegletopbetegnelse *WM-Sl*

— 53° 18' 23" N. 5° 15' 05" E.

*Anm.* I ovennævnte Farvande har Sejlløbene forandret sig meget betydeligt; man maa paa disse Steder navigere med Forsigtighed.

(N. f. S. Nr. 16/837. Berlin 1944.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

807. Danmark. Hollændergrund W. Lystønde genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/358 1944 udgaar.

*Position.* c. 55° 05',2 N. 12° 19',0 E.

*Detaller.* Hollændergrund W. hvidmalede Lystønde er atter udlagt paa Plads.

808. (T). Sverige. Gotland. Tingstäde Kystradiostation lukket indtil videre.

*Position.* 57° 43' 47" N. 18° 35' 50" E.

*Detaller.* Tingstäde Kystradiostation er indtil videre lukket for Trafik.

(U. f. s. Nr. 17/945. Stockholm 1944.)

809. Sverige. Gotland W.-Kyst. Fårösund. Indsejling spærret.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/29 1944.

*Position.* c. 57° 55' N. 19° 02' E.

*Detaller.* Fårösund N.-lige Indløb er spærret og maa kun passeres efter særlig Tilladelse.

Lods afventes:

a) af indefra kommende Skibe S. for en Linie, der gaar i SW.—NE.-lig Retning gennem Strå Bro.

b) af udefra kommende Skibe N. for Linien: *Svinggrund—Lutterhorn.*

(U. f. s. Nr. 17/910. Stockholm 1944.)

810. Sverige. Hävringe Indsejling. Västra Korpen Fyr forandret.

*Position.* c. 58° 36' N. 17° 19' E.

*Detaller.* Västra Korpen Fyr viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10<sup>s</sup>.

(U. f. s. Nr. 17/907. Stockholm 1944.)

811. Sverige. Norrköping Indsejling. Oplysning om Fyr. Midlertidigt udlagt Sømærke inddraget.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 9/603 1944 udgaar.

*Position.* 58° 37' 57" N. 16° 11' 18" E.

*Detaller.* Fyrbaaken *Loddbý nedre*, NW. for Indsejlingsrenden til *Norrköping*, er genopført og tændt. Den ved Fyrbaaken midlertidigt udlagte Stage er inddraget.

(U. f. s. Nr. 17/949. Stockholm 1944.)

812. (T). Sverige. Sejllobet Landsort—Sävösund. Midlertidig Lystønde udlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 16/767 1944 udgaar.

*Position.* 58° 47' 08" N. 17° 42' 14" E.

*Detaller.* En sortmalet Lystønde, *Asenskallens N. grund* Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>, er udlagt paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 17/948. Stockholm 1944.)

813. (S). Sverige. Öregrunds Skærgaard. Lystønder genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/420 1944.

*Positioner.* a) c. 60° 11' N. 18° 50' E.

b) c. 60° 12' N. 18° 48' E.

*Detaller.* Lystønderne a) *Kappelsgrund* og b) *Getryggen* er genudlagt.

(U. f. s. Nr. 17/906. Stockholm 1944.)

814. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/463 1944.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Nedennævnte Fyr er atter tændt: *Bredskärssund övre* og *nedre* c. 63° 40' N. 20° 19' E. *Fjärdgrund. Holmögd* c. 63° 36' N. 20° 45' E.

(U. f. s. Nr. 17/947. Stockholm 1944.)

**815. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Holmögadd. Radiotaagesignalstation atter i Virksomhed.***Tidligere E. f. S.* Nr. 4/461 1944 udgaar.*Position.* c. 63° 36' N. 20° 45' E.*Detaller.* Holmögadd Radiofyr er atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 17/952. Stockholm 1944.)

**816. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå. Oplysning om Radiostation.***Position.* 65° 36' 15" N. 22° 07' 07" E.*Detaller.* Luleå Kystradiostations Modtagerfrekvens er 3110 kc/s (96,46 m). Stationen er aaben for Modtagning Kl. 0700—2000.

(U. f. s. Nr. 17/945. Stockholm 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****817. Danmark. Smaalandsfarvandet. Helleholm Fyr ESE. Vrag yderligere ned-sprængt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1716 1943 og 1/5 1944.*Position.* 55° 10' 13" N. 11° 17' 24" E., c. 2,8 Sm 109° fra Helleholm Fyr.*Detaller.* Vraget, der var sunket i 12,5 m Vand paa ovennævnte Plads, er nu nedsprængt til en mindste Dybde over Vraget af 10,2 m.*Kort* Nr. 143, 160 og 140.**818. Danmark. Lille-Bælt. Traneodde Fyr NE. Skibsfartshindring.***Position.* c. 55° 03' N. 9° 52' E., c. 1000 m NE. for Traneodde Fyr.*Detaller.* En Skibsfartshindring rapporteres paa ovennævnte Plads.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****819. Danmark. Kattegat S.-lige Del. Røsnæs Puller Fyr. Taagesignal og Radiofyr atter i Orden.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/147 1944 udgaar.*Position.* c. 55° 45',0 N. 10° 50',8 E.*Detaller.* Taagesignalet og Radiofyret ved Røsnæs Puller Fyr er atter i Orden.**XI. Bekendtgørelser m. m.****Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korta eller  
Bogs Nr.*Sverige:*

N Nr. 95 Kalmarsund, södra delen.

† Nr. 65 a Kalmarsund, södra delen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFET MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER



*Tegn Deres  
Forsikringer*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

DAMPKIBSSELSKABET

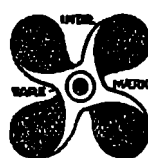
## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 -- Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 -- Tel.-Adr.: Einarship



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlæng W. Katalog



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 18

FREDAG 5. Maj 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Det er stadig kun faa Meddelelser, der kommer frem om Forholdene paa de oversøiske Markeder. I de faa neutrale Trades synes Tonnagemanglen at blive mere og mere følelig, og det bliver derfor stadig mere vanskeligt for Befragterne at skaffe den nødvendige Tonnage. Af de neutrale Lande er det kun Sverige, som disponerer over mere Tonnage udenfor Blokadelinien, end det selv skal bruge, men man har ikke Indtrykket af, at Svenskerne er glade ved at tage Laster til de neutrale Lande i Europa, og disse inaa derfor i det store og hele klare sig med deres egne Handelsflaader.

Paa de engelsk- og amerikanskkontrollerede Markeder synes Stillingen at være en Kende lettere. Ogsaa denne Uges Rapport melder om noget livligere Befragtningsvirksomhed. Kulfarten paa Hampton Roads har saaledes ogsaa i den forløbne Uge faaet en temmelig rigelig Tonnagetildeling. Det er stadig Farten til Vestindien og de nordlige Havne i Brasilien der profiterer heraf, hvorimod Kulexporten fra Hampton Roads til Argentina hovedsagelig foregaar med argentinsk Tonnage. Retur fra Vestindien skal Skibene enten laste Malm eller Sukker til Golfen eller Northern Range. Returlasterne fra Brasilien bestaar hovedsagelig af Malm fra Rio til Northern Range. Der foreligger endnu intet autentisk om Rateændringer i disse Trades. For amerikansk Regning er endvidere sluttet nogle Skibe for Malm fra Forindien til Northern Range til \$15 plus 35 pCt. Krigstillæg og for Malm fra Durban til Baltimore til \$11 plus 30 pCt.

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul fra Wales til Azorerne og forskellige Middelhavshavne til uforandrede Rater, ligesom de igen har sluttet stor Tonnage for Fosfat fra Saffi til Cape Town til den uforandrede Rate af 59/6d. Der meldes ogsaa om forskellige Kulforretninger fra Durban til Colombo, østlige Middelhavshavne og Vestafrika til tidligere nævnte Rater.

Fra River Plate søges stadig Tonnage for Korn til Lissabon til \$60 og til Eire til \$90. Buenos Ayres/Callao er igen sluttet til \$40 kombineret med Kul tilbage til Argentina til \$15. Der noteres endvidere en lang Række Stykgodsladninger til forskellige Destinationer til nominelt uforandrede Rater.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig meget rolige. Der er sluttet nogle Baade for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, ligesom enkelte Baade er sluttet for Kali fra Bremen til danske Havne til Rater omkring Kr. 21 à Kr. 21.50. Salpeter fra Skiensfjorden er sluttet til Kr. 17 Basis een Lossehavn, Kr. 1 extra for 2den Lossehavn. De øvrige Østersøtrades er uden større Ændringer, men det fortjener dog at nævnes, at enkelte danske Skibe har fundet Beskæftigelse i Kornfarten fra tyske Østersøhavne til Bremen og andre tyske Nordsøhavne til de fastlagte Rater.

### KONTROL MED BJÆRGNINGER

Handelsministeriet har nu — efter hvad der oplyses — udsendt en Bekendtgørelse, der tilsigter at lægge Bjærgningsarbejder og lignende ind under Fragnævnets Kontrol. Bemyndigelsen til en saadan Ordning findes dels i Loven om erhvervsøkonomiske For-

anstaltninger og dels i den noget senere Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten.

I Bekendtgørelsen hedder det, at danske Bjærgningsforetagender skal indhente Fragnævnets Godkendelse til Udførelse af Bjærgninger af Skibe eller Skibsladninger, og det samme gælder Ydelser af lignende Assistance til Skibe, der er forlist eller grundstødt.

I Tilfælde, hvor øjeblikkelig Iværksættelse af Bjærgningsassistance er paakrævet, er der intet til Hinder for, at Arbejdet sættes i Gang, selv om man ikke paa Forhaand har indhentet Fragnævnets Godkendelse, men denne skal i alle Tilfælde søges saa hurtigt som muligt efter Arbejdets Paabegyndelse.

Hvis Vederlag for Bjærgning eller lignende Assistance skal afregnes over Clearing eller en tilsvarende Betalingsordning, skal Nævnet godkende Vederlagets Størrelse. Hvis der er Tale om et større Beløb, eller hvis nogen af de interesserede Parter ønsker det, gives Godkendelsen efter Indstilling fra et Udvalg, som Handelsministeriet nedsætter til Bistand for Fragnævnet.

### D. D. K. UDBETALER 7 PCT.

Bestyrelsen for Akts. Det Danske Kulkompagni har meddelt, at Netto-Overskudet for Driftsaaret 1943/44, efter at Afskrivninger og Henlæggelser er foretaget, andrager 788,722 Kr. Hertil kommer Overførslen fra forrige Aar 409,008 Kr.

Det er vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge 200,000 Kr. til Nybygnings-Reservefonds Konto for Skibe, at betale 7 pCt. i Udbytte og at overføre til næste Regnskabsaar 377,783 Kr.

I Fjor udbetaltes der ligeledes 7 pCt. i Udbytte.

### NY REDER FOR »VENDILA«

Ifølge »Statstidende« er tidligere Prokurist i Dampskibsselskabet »Vendila«, Grosserer A. F. Møller, nu blevet Eneindehaver af Firmaet Svendsen & Christensen. Hr. Møller, der siden Skibsreder H. Christensens Død i Vinter har fungeret som Leder af »Vendila«, er dermed nu blevet Reder for Dampskibsselskabet.

### GENERALFORSAMLING I DAMPSKIBSSELSKABET »SVENDBORG«

Akts. Dampskibsselskabet Svendborg har holdt ordinær Generalforsamling paa Højskolehjemmet i Svendborg med fhv. Bankdirektør Mende som Dirigent.

Den korresponderende Reder henviste til den trykte Beretning og inindedes de omkomne danske Sømænd, hvortil Forsamlingen sluttet sig. Han gennemgik Regnskabet og indstillede den foreslaaede Fordeling af Overskudet til Vedtagelse med Udbetaling af 12 pCt. i Udbytte. Dette vedtoges enstemmigt, og der gaves enstemmigt Decharge.

Bankdirektør Mende genvalgte enstemmigt som Kommitteret, og Ingeniør Herluf Raun indvalgte som nyt Medlem. Idet Skibsreder A. P. Møller ønskede Raun velkommen i Bestyrelsen, udtalte han sin varmefølte Tak til Konsul Axel Nielsen, Grosserer Joh. Rosenthal og Direktør C. Mende for deres trofaste Virksomhed i Selskabets Bestyrelse. Det er i Aar 40 Aar siden, de ved Selskabets Stiftelse overtog dette Hverv, og de har gennem Aarene fulgt Selskabet med aldrig svigtende, aarvaagen Interesse. Jeg takker hjerteligt

for de mange Aars Samarbejde. I Øjeblikket er Selskabet jo næsten slaaet ud, men der kommer vel en Dag efter denne, hvor man kan virke og bygge op til Gavn for vort Land, sluttede Skibsrederen.

#### DØDSBUDSKABER FRA UDLANDET

Pensioneret Havnebetjent M. Madsen, Svendborg, har gennem Udenrigsministeriet faaet Meddelelse om, at hans Søn, *Poul Sølvberg Madsen*, er omkommet ved Krigshandling paa Themsen den 17. Marts i Aar.

Poul Madsen var udlært paa Svendborg Staalskibsværft, og efter at have taget sine Eksamener i Odense, blev han ansat i A. P. Møllers Rederi som Maskinassistent, men blev hurtigt forfremmet. Poul Madsen sejlede med *Leise Mærsk*, da den krigsforliste den 23. November 1940, hvorved 15 omkom. Forældrene var længe i Uvished om Sønnens Skæbne. 3. Styrmand, der var den eneste af Dæksbesætningen, der blev reddet sammen med Madsen — efter at de i 30 Timer havde svømmet om — fik i Foraaret 1941 sendt Meddelelse til sit Hjem i Troense om deres Redning og fortalte da, at Madsen og han sejlede sammen i et andet Skib, og der har nu Skæbnen ramt Madsen.

Repræsentant *Undén* fra Mjel ved Aalborg har fra Stockholm faaet Meddelelse om, at hans Søn *Johannes Mogens Undén* er omkommet ved et Krigsforlis i Udlandet i Marts 1942. Johannes Undén, der blev 24 Aar gammel, stammer fra Thisted og har sejlet siden sit 14. Aar. Han var bl. a. ude med Skoleskibene »Georg Stage« og »Danmark« og skulde, da Krigen begyndte, have været afmønstret for at komme paa Styrmandsskole.

#### DANSK SKIB FORLIST I ØSTERSØEN

Motorskibet »Cornwall« af Korsør er forlist i Østersøen paa Rejse til Danmark ved Briketter. Ved Forliset omkom Kaptajn *C. Rasmussen*, Svendborg, mens Styrmanden *O. C. Hadberg*, Sdr. Vilstrup, blev haardt saaret. Den øvrige Del af Besætningen, ialt fem Mand, blev reddet og indbragt til tysk Havn.

Kaptajn Rasmussen, der blev 43 Aar gammel, var gift. Han havde i en Maanedes Tid sejlet som Afløser under den faste Kaptajns Sygdom.

#### MINDRE BESKÆFTIGELSE I FRIHAVNEN

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab har afholdt Kordinær Generalforsamling.

Bestyrelsens fung. Formand, Direktør *W. Mønsted*, aflagde Beretning og Regnskab.

De ydre Forhold, som betinger Frihavnens Virksomhed, ændredes ikke i 1943; ligesom i de nærmest forudgaaende Aar har Verdenskrigen og den deraf følgende Afspærring fra Omverdenen sat sine tydelige Spor i Form af en væsentlig mindre Beskæftigelse. Det regnskabsmæssige Resultat af Aaret har dog trods alt vist en Bedring, hvilken i første Række skyldes, at saavel Stykgods- som Kornpakhuse har været godt belagt, ligesom den milde Vinter, der afløste tre haarde Isvintre, tillod en uhindret Trafik og medførte ret store Beparelses- og Renholdningsudgifter. Driftsoverskudets Størrelse er blevet væsentligt reduceret ved det betydelige Beløb, Selskabet har betalt à conto til Krigsforsikringen af Løsøre og Krigsforsikringen af Bygninger for Industri, Haandværk og Handel, ca. 140,000 Kr.

Da de 5 ombyggede Kraner paa Østmolen viste sig at arbejde tilfredsstillende, lod man de resterende 7 Portalkraner paa nævnte Mole ombygge; denne Ombygning vil i Løbet af kort Tid være tilendebragt, og dermed vil Skurene II-III og IV-V blive betjent af fuldt moderne Kranmateriel. Iøvrigt har Materiale-mangel medført, at flere paatænkte Forbedringer og Moderniseringer ikke har kunnet gennemføres.

Banetrafikken har til Tider ligget flere Gange over

det normale, hvorfor man har maattet leje Statsbanelokomotiver, da Fornyelse og Forøgelse af eget Rangementmateriel paa Grund af Forholdene ikke har kunnet foretages.

Luftværnsforanstaltningerne er i Aarets Løb blevet forstærket, og Bevogningsmandskabet forøgedes til det dobbelte, saaledes at nu 224 C. B.-Brandmænd gør Tjeneste i Frihavnen.

Regnskabet viser en Brutto-Indtægt ved Driften paa 4,8 Mill. Kr. Der henlægges 51,000 Kr. til Reserve- og Fornyelsesfonden. Af den Aktionærerne tilfaldende Del af Driftsoverskudet 150,815 Kr. med Tillæg af det paa Aktionærernes Konto pr. 31. December f. A. staaende Beløb 116,105 Kr. udbetales et Udbytte paa 4 pCt., Restbeløbet hensættes paa Aktionærernes Konto bl. a. til Skat.

Regnskabet godkendtes enstemmigt, og Arbejdsdirektør *Vater* genvalgte til Bestyrelsen.

#### AALBORG VÆRFT UDBETALER 5 PCT.

Akts. Aalborg Værft har afholdt Generalforsamling paa Selskabets Kontor med Overretssagfører *Michelsen* som Dirigent. Bestyrelsens Formand, Skibsreder *Knud Lauritzen*, aflagde Beretning og oplyste herunder, at Værftet i det forløbne Aar kun har fær-digbygget eet Skib, som var bestilt af et svensk Rederi før Krigen. Reparationsarbejdet paa Skibe havde været tilfredsstillende. Der blev dokkeet Skibe med en samlet Bruttolønning paa godt 60,000 Tons mod 54,000 Tons sidste Aar. Ogsaa Afdelingen for Landarbejder havde været godt beskæftiget og havde bl. a. udført en Række store Beholdere af forskellig Art. Oliefy, Køleskabe, Gasgeneratorer m. v. Kedelsmedien har ligeledes været stærkt beskæftiget, og Afdelingen for Landarbejder havde ved Aarets Udgang mange Ordre liggende, bl. a. en Vandrørskedel til Det nordiske Kamgarvsspinderi i Sønderborg og en lignende til Grenaa Dampværeri. Beskæftigelsen havde været nogenlunde tilfredsstillende til Trods for de knappe Materialetilførsler, og Anvendelsen af elektrisk Svejsning er stadig udvidet.

Aarets Driftsoverskud er paa 739,287 Kr., og det fra sidste Aar overførte Beløb er 89,604 Kr. Der udbetales 5 pCt. i Udbytte, eller 150,000 Kr., til den lovmæssige Reservefond henlægges 100,000 Kr. Til en ekstra Reservefond henlægges 300,000 Kr., og til Imødegaaelse af Tab eller til Værftets Forbedring henlægges 150,000 Kr. til en Dispositionsfond. Endelig overføres 30,000 Kr. til to Hjælpesfonde for Arbejdere og Funktionærer, og 98,891 Kr. overføres i ny Regning.

Skibsreder *Knud Lauritzen* genvalgte til Bestyrelsen.

#### TO SVENSKES DØDSFALD

To kendte Skikkelser indenfor den svenske Shipping-Verden er i den forløbne Uge afgaaet ved Døden, den 50-aarige Direktør *Ragnar Appelqvist* og den 59-aarige Skibsmægler *Ivar Lundh*.

Direktør *Appelqvist*, der var født i Stockholm, var uddannet i Kulbranchen, og efter nogle Studieaar i Udlandet grundlagde han i 1927 sit eget Kulfirma, der i de første Aar tillige drev Rederivirksomhed. I 1933 udskiltes Rederiet under Navnet *Arafart*, og i 1939 erhvervedes dertil yderligere Aktierne i Rederiaktiebolaget *Solstad*. Efterhaanden indkøbtes flere Skibe, og i de senere Aar har *Arafart* ved Øresundsvarvet i Landskrona ladet bygge en hel Serie Skibe til Nord-Østersøfart. Direktør *Appelqvist* var ved sin Død Bestyrelsesmedlem i Svenska Stenkolsimportörernas Förening, i The Scandinavian Coal Importers' Förening og i Sveriges Grossistförbund.

Skibsmægler *Ivar Lundh* var født i Sandviken og uddannet i Firmaet *Otto Hellsten* i Stockholm. I 1912 startede han sammen med *J. Dolk* Skibsmæglerfirmaet *Dolk & Lundh*, og i 1922 grundlagde han sit eget Firma, *Ivar Lundh & Co*. Han beskæftigede sig særlig

med transatlantiske Forretninger, specielt Tankbefragtninger, hvor hans Firma var det første og største i Sverige. Han var et flittigt og højt anset Medlem af Sveriges skeppsklarerare- og skeppsmåklareforening og var ved sin Død Formand for Mæglersektionens Arbejdsudvalg.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Finnboda Varf har efter en vellykket Prøvetur afleveret m.s. »Fenja« til Sveabolaget. »Fenja« er en aaben Shelterdækker og med sine 3,700 Tons d.w. et noget større Søsterskib til de tidligere af Finnboda til Svea leverede Motorskibe »Fenris« og »Frost«. Det nye Skib, der er udstyret med to Atlas Polar Dieselmotorer paa hver 1280 HK., er straks indsat i Røde Kors Farten mellem Canada og Grækenland.

\*

Götaverken har afleveret m.s. »Saivo« (9,000 Tons d.w.) til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund. Skibet blev søsat i Slutningen af forrige Aar samtidig med m.s. »Karmas« (8,000 d.w.), der ligeledes snart vil være færdigt. »Saivo« er Götaverkens 20. Nybygning til Grängesberg. Disse 20 Skibes samlede Tonnage er 155,890 Tons d.w. Skibet er Nr. 7 af de 12 Skibe, som Rederiet paa een Gang bestilte hos Götaverken. De seks andre er »Akka«, »Sarek«, »Saggat«, »Kajtum«, »Kengis« og »Suorva«. Tre af disse Skibe er beskæftiget i Røde Kors-Fart mellem Canada og Grækenland. »Saivo« er ligesom Søsterskibene udstyret med en Dieselmotor af Götaverkens nye Konstruktion. Det er en 6-cyl. enkeltvirkende 2-Takts Motor, som udvikler 5,200 I.H.K. ved 112 Omdrejninger. Cylinderdiametern er 680 mm og Slaglængden 1500 mm. Skibet skal gøre 13¼ Knobs Fart paa fuld Last.

\*

Fra Eriksberg har der været Prøvetur med en stor, isbrydende Bugserbaad. *Herbert*, som er bygget til Røda Bolaget. Bygningen af Skibet kan føres tilbage til en Aftale, som blev indgaaet mellem Statens Isbrydningskontor og Røda Bolaget, og det er navnlig Hensigten, at *Herbert* skal fungere som Isbryder i Väner.

Skibet, der i alle Henseender er moderne bygget og blandt andet er forsynet med Radiotelefon og Højtaleranlæg, er bygget til Lloyds højeste Klasse. Hoveddimensionerne er: Længde 27,4 Meter, Bredde 8,1 Meter og Dybde 4,5 Meter. Dybgang med 20 Tons Bunkers er 3,75 Meter. I Skibet er der installeret en triple Expansions-Dampmaskine, der udvikler ca. 1,000 indicerede Hestekræfter.

Under Prøveturen opnaaedes en Fart af 11,6 Knob.

\*

Liniemotorskibet *Travancore*, som Götaverken har bygget for Svenska Ostasiatiska Kompaniet, har været paa Prøvetur. Skibet har paa Siderne faaet malet Røde Kors-Farverne, da det snarest skal sættes ind i Røde Kors-Farten.

*Travancore* laster 7,410 Tons d.w. paa en Dybgang af 23 Fod 11¼ Tomme, og er et Søsterskib til *Mangalore*, som for et Aar siden blev leveret til samme Rederi. Skibet er bygget til Lloyds Registers højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde 425 Fod, Bredde 57 Fod og Dybde 35 Fod 6 Tommer. *Travancore* er udstyret med en 8-cylindret, to-Takts Dieselmotor af Götaverkens nye Konstruktion. Motoren udvikler 6,400 indicerede Hestekræfter, og Farten beregnes til 16 Knob paa fuld Last.

\*

Sveabolagets sidste Nybygning, Tankmotorskibet *Sveaborg*, er afleveret fra Kockums. Det nye Skib laster 13,425 Tons og har følgende Hoveddimensioner: Længde 465 Fod, Bredde 62 Fod, Dybde 34 Fod, 6 Tommer og Dybgang 27 Fod, 2 Tommer. Maskineriet bestaar af en 7-cylindret, dobbeltvirkende, to-Takts Kockum-MAN Dieselmotor paa 4,500 Aksel-Hestekræfter. Farten bliver paa fuld Last 14 Knob.

Nybygningen er helsvejsat og bygget til højeste Klasse i Lloyds Register

Kalmar Varv har afleveret Nybygningen *Elsy* — en Motorsejler, som er bygget til Rederiaktiebolaget Strömsholmen i Västervik.

Nybygningen er en af Værftets Standard-Motorsejlere paa 550 Tons d.w., bygget af Staal med Isforstærkning til Bureau Veritas højeste Klasse og med følgende Hoveddimensioner: Længde 42,60 Meter, Bredde 9 Meter og Dybde 4,20 Meter. Bruttotonnagen er paa 391 og Nettotonnagen paa 268 Tons.

Maskineriet bestaar af en Polar Dieselmotor paa 350 Hestekræfter og kan manøvreres fra Styrehuset. Under Prøveturen opnaaedes en Gennemsnitsfart paa 9,5 Knob.

#### DEN SVENSKKE UDENRIGSSØFART

Tallene for den svenske Udenrigshandel viser for Marts Maaned en øget Eksport og en formindsket Import i Sammenligning med Februar Maaned. Værdimæssigt set er saavel Importen som Eksporten blevet forøget, den første med 13 Mill. til 169 Mill., og den sidste med 7,11 Mill. til 69,1 Mill. Kr. Forøgelsen i Importen synes at bero paa Lejdeskibene, som jo sejler med meget værdifulde Laster.

Den svenske Udenrigssøfart har udviklet sig normalt efter Sæsonforholdene. Hvis man ser bort fra den stærkt forøgede Færgetrafik paa Danmark og Tyskland, er den egentlige Udenrigstrafik steget fra 728,000 Tons i Februar til 771,000 Tons i Marts eller med 43,000 Tons.

I Løbet af Marts Maaned ankom 10 Lejdeskibe til svensk Farvand, og det samme Antal afsejlede fra svensk Havn.

De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken forøgedes — inklusive Færgefarten — fra 52,2 pCt. i Februar til 62 pCt. i Marts, og ser man bort fra Færgefarten fra 67 til 75,9 pCt. De tyske Skibes Antal var — bortset fra Færgetrafikken — 15,3 mod 17 pCt. i Februar og de danske Skibes 1 mod 2 pCt.

Fragtindeks for Marts faldt med to Enheder til 306, beroende paa, at Indeks for Træmassefragter gik ned fra 275 i Februar til 269 i Marts Maaned.

#### ET KRAV FRA CUNARD-WHITE STAR

Ifølge tilgængelige Oplysninger har Chefen for Cunard-White Star Linien, Sir Percy Bates, fremsat Krav om, at der snarest muligt stilles Skibsbyggerier til Raadighed, som kan gaa i Gang med Bygning af Specialskibe, som kan hævde sig under Efterkrigstidsforhold. Under hele Krigen har Cunard-Linien ikke faaet bygget et eneste Passenger- eller Lastskib, som kan være tjenligt til Liniens senere Behov. Ved Krigen Afslutning, hævder Sir Percy, vil der være et Overskud af Lastskibe, medens man vil savne Specialskibe til Passengerfart. Selv for 1946 har Cunard-Linien ikke kunnet faa placeret en Nybygningsordre, hedder det videre.

#### VATIKANET FAAR SIN EGEN HANDELSFLAADE

Den romerske Presse bekræftedes forleden Meddelelsen om Dannelsen af en særlig Handelsskibsflaade, som skal forsyne Vatikanstaden med Levnedsmidler. »La Tribuna« oplyser, at bl. a. Damperne »Archimedes« og »Monte Orlando« skal indgaa i denne Flaade.

Dens nøjagtige Omfang er endnu ikke fastsat, men det oplyses, at den regelmæssigt skal anløbe spanske og portugisiske Havne for derfra at bringe oversøiske Levnedsmidler til Vatikanstadens Forsyning.

Skibene skal sejle under Vatikanets hvidgule Flag.

#### STANDARD OIL KØBER OTTE TANKSKIBE

Standard Oil Company of New Jersey har indkøbt otte 14½ Knobs Tankskibe, som bygges af Sun Shipbuilding and Dry Dock Company, Chester, Pennsylvania, for Maritime Commissions Regning. I Afregning af Købesummen — 24,000,000 Dollars — har Standard Oil til Maritime Commission af-

leveret 15 ældre Tankskibe, sammenlagt vurderet til 10,778,640 Dollars. Desuden skal der kontant indbetales 7 Millioner Dollars. De resterende 25 pCt. af Købesummen forfalder til Betaling om ti Aar og Renten er 3½ pCt.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Danske Lloyds Generalforsamling

Paa Danske Lloyds Generalforsamling oplystes det, at Aaret, hvad Sø- og Transportforsikring angaar, havde været taaleligt for den større Kaskoforsikring, og omtrent givet Balance for Kaskoforsikring for mindre Fartøjer. Den milde Vinter 1942—43 bevirkede, at Sejladsen kunde opretholdes i næsten fuldt Omfang, og at Isskaderne i denne Periode var smaa. Vare-Søforsikringen har som i tidligere Aar bidraget godt til denne Branches Resultat; den har dog været præget af den forøgede Tyveririsiko og — navnlig ved Importer fra Udlandet — af Emballagemangelen. Anvendelsen af Papiremballage i Stedet for Jute er blevet en følelig Skadesfaktor i denne Branche.

Regnskabet slutter med et Overskud paa 257,192 Kr., hvilket er noget mere end det foregaaende Aar. Efter Bestyrelsens Forslag henlægges 150,000 Kr. til Ekstra-Reservefonden og 40,000 Kr. til Afskrivningsfonden for Aktionærernes Forskrivninger. I Udbytte til Aktionærerne udbetales 6 pCt. af den indbetalte Aktiekapital med 43,200 Kr., i Tantieme til Bestyrelsen 15,281 Kr. og til næste Aar overføres 8711 Kr.

### Dødsfald

Den tidligere Leder af Lille Bælt-Overfarten, Kaptajn L. S. Jespersen, er død i sit Hjem i Strib næsten 80 Aar gammel.

Kaptajn Jespersen, der var Skibsførersøn fra Korsør, kom til Søen som 14 Aars Dreng med Skonnertribriggen »William«, og senere sejlede han med store norske og tyske Sejlskibe paa Langfart. Efter at have taget sine nautiske Eksaminer i 1886 kom han ind i Statsbanernes Tjeneste, hvor han virkede i 46 Aar, hvoraf han alene i 30 Aar — nemlig fra 1902 og indtil han i 1932 tog sin Afsked — virkede som Overfartsleder ved Lille Bælt.

Kaptajn Claus J. Simonsen, Græsvænge, Ærø, er død. 85 Aar gammel.

Kaptajn Simonsen var en dygtig Sømand. Med Barkskibet »Claudia« udførte han en glimrende Redningsdaad i Nordøen, hvor han under vanskelige og farefulde Omstændigheder reddede 5 Harboørefiskere, en Handling, der indbragte ham Medaljen for ædel Daad.

Marinemaleren Joh. Kock, Ærøskøbing, er afgaaet ved Døden, ramt af et Hjerteslag, 77 Aar gammel. Marinemaler Kock var landskendt, og en Mængde Turister besøgte aarlig hans gamle kunstneriske Hjem i Smedegade. Han var til sin Død Indehaver af Ærøskøbing Biograf-teater.

### Planer om nyt Skib til Grenaa—Hundested Færgefarten

Akts. Grenaa—Hundested Færgefart har holdt Generalforsamling i Grenaa. Det oplystes, at Ruten Grenaa—Hundested ikke er blevet befærdet i tre Aar. Det var Bestyrelsens faste Beslutning under alle Omstændigheder at opretholde Ruten, naar Krigen var forbi, og man har Planer om at bygge et nyt Skib. Det vedtoges at udbetale 9 pCt. til Aktionærerne.

### Raagummi som Strandingsgods

Under Storm er en Del Strandingsgods drevet i Land ved Løkken, bl. a. fire Baller Raagummi, hvoraf den største vejede ca. 300 kg. Man regner med, at Staten vil beslaglægge de eftertragtede Varer.

### Sejlet udenfor den anviste Sejlroute

Skibsfører Andreas Poulsen var ved Sø- og Handelsretten tiltalt for som Fører af Skonnert »Arusa« af Aarhus den 30. April i Fjor paa en Rejse fra Lybeck til Lemvig i Østersøen Syd for Storebælt at have sejlet udenfor anvist Sejlroute.

Han undskyldte sig med, at han kun var veget ud til Siden for at komme foran nogle forangaende Fartøjer, der sejlede langsomt og spærrede Sejlrenden. Desuden mente han, at den Ankerplads, han var veget ind over, var lige saa sikker til Sejlads som selve Sejlrenden.

Da han imidlertid havde været 1,3 Sømil udenfor selve Ankerpladsen, blev han anset skyldig og idømt en Bøde til Statskassen paa 150 Kr. eller 10 Dages Hæfte.

### Købt Damper for at befordre Arbejderne

Efter at Cykledækkene efterhaanden slipper op, og der ikke er Udvej for at skaffe nye Dæk, har Rørdal Cement-

De nye Tankskibe er paa omkring 10,172 BRT. og 16,655 Tons d.w. Man regner med, at de tilsammen pr. Aar skal kunne transportere mere end 1,940,000,000 gallons fra den mexikanske Golf til amerikanske Atlanterhavshavne.

fabriker, der ligger ca. 8 km uden for Aalborg, grebet til den drastiske, men virksomme Udvej at købe et lille Dampskib til Transport af sine Arbejdere fra Aalborg Havn til Fabrikens eget Havneanlæg. Skibet har Plads til 400 Arbejdere.

### Ofre fra »Agda«s Forlls fundet

Liget af en midaldrende Mand er drevet i Land paa Lollands Sydkyst i Nærheden af Rødbyhavn. Ved det legale Ligsyn, der foretoges Tirsdag Eftermiddag, blev Liget identificeret som Maskinmester Leo Anker Jensen fra Rutebunden »Agda«, der den 15. Januar forliste efter en Eksplosion i Nærheden af Endelave, hvorved 14 Mennesker omkom.

Endvidere har Kriminalpolitiet i Voer og Nim Herreder faaet Underretning om, at man paa Samsø har fundet og identificeret Liget af den 48-aarige Missions Anna Sønderberg fra Hellerup, der ogsaa omkom ved »Agda«-Katastrofen.

### Dampers Anker river Kornsluger i Odense Havn ned

Da Damperen »Skodsborg«, der tilhører Rederiet C. K. Hansen, var ved at blive bugseret ud af Odense Havn, drev Vinden Skibet ind mod Kajen. Et Anker fik fat i Fyns Andelsfoderstofforretnings store Kornsluger-Elevator, som væltede omkuld og knuste en Jernbanevogn. Samtidig rev Kornslugeren de elektriske Ledninger ned, saa der maatte etableres Nødbelysning. Det er tvivlsomt, om Kornslugeren kan repareres før efter Krigen.

### Nyt Sømandshjem i Helsingør

Det har i mange Aar været følt som et stort Savn, at man ikke havde noget rigtigt Sømandshjem i Helsingør. I over 60 Aar har der i Byen været en Sømandsslue, og mange Søfolk har i Aarenes Løb været Gæster der og følt sig hjemme; men man har ikke haft noget egentligt Sømandshjem, hvor Søfolkene samlidig kunde bo og spise.

Nu har en Kreds med Maskinmester L. Christensen som den drivende Kraft, sat sig i Spidsen for en Indsamling. Man har overalt mødt stor Velvilje overfor Tanken baade indenfor Bystyret (Borgmester Christensen), Amtet (Amtmand Ulrich), Værftet og de forskellige Virksomheder i Helsingør. Man har derfor besluttet at foretage en Amtsindsamling i Frederiksborg Amt i Dagene 3.—8. Juli med det Formaal at faa en Gave fra alle Amtets Sogne. Helsingør kan ikke alene rejse et Sømandshjem, men maa have Hjælp udefra. Man har en Kapital paa ca. 12,000 Kr., og der er Løfte om en Sum fra Indenlandsk Sømandsmission.

### Kølen til det nye Grønlandsskib

Fra Vemmetofte-Skoven ved Fakse er til Frederikssund Skibsværft ankommet en 22 Meter lang Bøgestamme, der vejer 6 Tons.

Stammen skal benyttes til Køl til det nye Grønlandsskib. Dette Skib bliver det største, der hidtil er bygget paa Frederikssund Skibsværft og kaldes for Tiden populært »Gertrud Rask«.

Forarbejdet er færdigt, og Stammen er allerede gaaet til Saven.

### Forlovelser med Tidsbegrænsning

I »Træk af Grønlandsfartens Historie« finder vi følgende: Det kunde ofte paa disse lange Rejser knibe med at faa Tiden til at gaa, og det var de utroligste Narrestreger, der blev fundet paa for at forkorte Tiden. Paa en Rejse, hvor et Skib var fuldt af Passagerer, hvoraf mange var ugifte, yngre Mennesker, gik de fleste rundt med en utilfredsstillet Længsel efter festlige Aftener med Dans og Ekstraforplejning.

Skipperen var imidlertid ikke tilbøjelig til at arrangere noget, naar der ikke var særlig Anledning. Altsaa maatte en saadan laves, og man stak Hovederne sammen. Man fandt uden Vanskelighed en Herre og en Dame, der var villig til at »forlove sig« — for en Aften, og en Deputation underrettede Skipperen om det lykkelige Pars Forlovelse — dog uden at oplyse om Tidsbegrænsningen. Skipperen gav Tilsagn om, at Begivenheden skulde blive behørigt fejret og Forlovelsen deklareret ved en Fest samme Aften. Men Dagen efter var der igen et Par, der bekendtgjorde deres Forlovelse, og for ikke at gøre Forskel maatte Skipperen igen holde Fest. Da det tredje Par efter nogle Dages Forløb meldte sig, blev Skipperen imidlertid betænkelig og besluttede at undersøge Sagen lidt nærmere. Han

fik opsnuset, at der var dannet et helt lille Komplot mellem de unge, og at »Forlovelserne« kun gjaldt til Hensigten var nauet. Da Kaptajnen var klar over, at han var laget ved Næsen, svor han en drøj Skippered paa, at han herefter kun vilde holde Forlovelsesfest for de Par, der dokumenterede deres reelle Hensigter ved at kysse hinanden i hans Pansyn. Det svækkede Lysten til at ofre sig, og dermed var den Fidus ødelagt.

#### »Haabet«s Forlis ved Liseleje

Den 25. November 1942 strandede Motorjagt »Haabet« af Snekkersten om Natten udfor Liseleje og er senere blevet Vrag. Besætningen, der blev reddet, rejste kort efter til Norge, og først nu er der i Særetten i København afgivet Forklaring.

Førerens Villy Nielsen og Bedstemand Holger Emil Madsen forklarede overensstemmende, at Skibet efter at have ligget opholdt for Storm i Gilleleje Havn den 25. om Aftenen afsejlede bestemt for Randers, hvor man skulde fiske Vraggods i Fjorden. Skibet startede i stille, fint Vejr med klart Maaneskin, men kort efter blev det taaget, og det blæste op med ret svær Sø. De fulgte Kysten og loddede sig hele Tiden frem.

Paa Grund af Taagen mistede man snart Landkending, men turde ikke staa til Søs med Skibet, der var gammelt og skrøbeligt, idet det efterhaanden var blevet Storm med svær Sø. Grundstødningen skete før Midnat, og man havde lige forinden loddet en Vanddybde paa 3 Meter. Nielsen oplyste, at han, der har sejlet i 11 Aar, ikke har nogen Eksamen, men dette var heller ikke nødvendigt, da »Haabet« var under 15 Tons Brutto.

#### Redningsstationen i Blokhus nedlægges

Som Følge af Forholdene er det blevet nødvendigt at nedlægge Redningsstationen i Blokhus, hvis karakteristiske Bygning vil være kendt af de mange Gæster, der hvert Aar tilbragte Sommeren der paa Egnen.

Saavel Redningsbaad som alt andet Materiel vil blive sendt til København.

#### Ny Skagenskutter fra Nyborg

Den tredje Nordskutter, bygget i Nyborg, til Skibsreder, Købmand P. Saxberg, Skagen, er afleveret fra Værftet. Den har meget fine Bygningslinier, hedder »Else Saxberg« og maaler 45 Tons. Bygningsmaterialet er Eg og Bøg. Aptereringen om Læ er smukt udført i lys Eg. Kabysen er anbragt paa Dækket. Spil og Fiskeredskaber er af nyeste Konstruktion. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 135 HK. Alpha Dieselmotor fra Frederikshavn, der ved Prøve-sejladsen gav Fartøjet en Fart af ca. 9 Knob. Brændstoff-tankene er rummelige og giver stor Aktionsradius.

#### »Ankerdagen«

Formanden for Dansk Sømandsmission i fremmede Havne, Sognepræst *Engsig Sarup*, Horsens, oplyser overfor »Jyllandsposten«, at Sømandsmissionernes sælles »Ankerdag« fornylig gav et Netto-Overskud, der vil komme op paa mindst 100,000 Kr. eller en halv Snes Tusind Kroner mere end i Fjor. Beløbet fordeles med tre Femtedele til Dansk Sømandsmission i fremmede Havne og Resten til Indenlandsk Sømandsmission.

#### Skibssalg

Aalborg Transportkompagni har købt en tidligere Guldborgsund-Damper og omdøbt den til »Skipper Clement«. Skibet har Plads til 150 Passagerer. Det er udstyret med en 85 HK. Maskine og gør 6—7 Knobs Fart. I den kommende Sæson skal det anvendes til Turistsejlad paa Limfjorden. Senere skal »Skipper Clement« sammen med andre Skibe, Selskabet agter at anskaffe, benyttes til Passagerfart paa Hals og paa danske, svenske og norske Havne.

#### Nyt Sømandshjem i Malmø

Der samles for Tiden ind til et nyt og lidssvarende Sømandshjem i Malmø. Havnedirektionen har stillet en Grund indenfor Frihavnsområdet til Rædighed.

#### Svensk Motorskib forlist

Det svenske Motorskib *Ulla* af Sølvesborg er forlist og sunket i Østersøen. Besætningen var paa fem Mand, som reddede sig i Redningsbaanden og kom ind til en lysk Havn, og de er nu ankommet til deres Hjemsteder. Nogle af dem havde faaet lettere Kvæstelser. Skibet, som var paa 250 Tons Dødvægt, førtes af Kaptajn H. Johansson.

## PERSONALIA

#### 50 Aar

Skibsfører i Dampskibsselskabet »Myren«, Kaptajn *Holger Johansen*. Gustav Johannsensvej 1, fyldte igaar 50 Aar.

#### 25 Aars Jubilæum

I Mandags kunde Førerens af Fyr- og Vagervæsenets Inspektionsskib »Kattegat«, Reserveløjtnant *A. M. P. Pedersen* fejre 25 Aarsdagen for sin Indtræden i Fyr- og Vagervæsenet.

Kaptajn Pedersen tog Styrmandseksamen i 1915, og efter at have gennemgaaet Reserveofficersskolen udnævntes han i 1917 til Reserveløjtnant i Marinen og forrettede Tjeneste som saadan under Sikringsstyrken indtil 1919. Den 1. Maj 1919 blev han ansat som Styrmand i Fyrvæsenet med Tjeneste i Skagens Rev Fyrskib, men i 1920 forflyttedes han til Fyrvæsenets Dampskibe, først som Styrmand i Inspektionsskibet »Absalon«, senere i en 9-aarig Periode i Fyrtransportskibet »Kattegat«, hvor han paa omsorgsfuld Maade besorgede den for alle Fyrskibsfolk saa vigtige Posttjeneste. Som 1. Styrmand sejlede Pedersen med Inspektionsskibene »C. F. Grove« og den nye »Absalon« samt Vagerinspektionsskibet »Løvenørn«. Den 1. Maj 1937 udnævntes han til Fører af »Kattegat«, som fortsat passer Postforbindelsen med Kattegatsfyrskibene. I 1939—40 var han dog midlertidig Fører af »Løvenørn«.

Gennem en Aarrække har Kaptajn Pedersen været Revisor i Foreningen af Søofficerer i Reserven.

#### Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har meddelt Maskinmestrene af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet *Axel Kristian Olsen* og *Harry Christian Thorvald Jensen* Konstitution som Maskinmestre af 1. Grad i Fyr- og Vagervæsenet, og Maskinmester af 3. Grad i Fyr- og Vagervæsenet *Carlo Gerhard Petersen* Konstitution som Maskinmester af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet.

Marineministeriet har efter Ansøgning meddelt Fyrskibsfører udenfor Nummer *Peter Karl Pedersen* Afsked af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste fra Udgangen af Marts Maaned 1944.

Marineministeriet har ansat Magasinformand i Fyr- og Vagervæsenet *Viktor Peter Kristian Olsen* som Magasinformand ved Vagermagasinet.

#### Skibstilsynet

Skibssynsmand ved Overskibsinspektoratet, København, *H. H. Graabæk Jensen* er konstitueret som Skibsinspektør af 2. Grad sammesteds, og Skibssynsmand under Statens Skibstilsyn i Esbjerg *Axel Rohde* er konstitueret som Skibsinspektør af 2. Grad sammesteds, begge med Indstilling til Udnævnelse for Øje.

#### Vandbygningsvæsenet

Ministeriet for offentlige Arbejder har udnævnt Overstyrmand *Peder Ingor Nielsen* til Havneassistent under Vandbygningsvæsenets 7. Lønningsklasse.

#### Officielt

I *Statstidende* meddeles officielt, at Kaptajn *O. Prip* er fratruadt og Direktør *Magnus Nicolai Suenson*, Kollegiev. 13, Charlottenlund, er tiltraadt som Kommitteret i Dampskibsselskabet »Myren«.

Civilingeniør *Valdemar Hansen*, Odense, er valgt til Medlem af Bestyrelsen for Rederiaktieselskabet »Odin«.

#### Statsbanerne

Matros *V. A. Kantsø*, Storebæltsoverfarten, er forfremmet til Overmatros fra 1. Juni og Matros *C. M. Hansen* er forfremmet til Overmatros fra den 1. Juli.

#### Københavns Havnevæsen

Civilingeniør *Jørgen Kayser* har faaet Ansættelse i Københavns Havnevæsen.

#### Københavns Navigationskole

Overlæge i Søværnet, Dr. med. *E. W. Johannsen* er af Handelsministeriet antaget som Lærer i Sundhedslære ved Københavns Navigationskole fra 1. Maj.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGBE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENSEN EYHOLM

samt paa alle Postkontorer



### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa      | A/S »Motortramp«, Stensved.                |
| D/S »Active«, Korsør.               | D/S »Myren«.                               |
| D/S af 1912.                        | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.     |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | D/S »Nautic«.                              |
| D/S »Als«.                          | Navitas A/S.                               |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Bes«.                          | Alfred Olsen Transport Co.                 |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Orient«.                              |
| A/S Christiansholms Fabriker.       | D/S »Orion«.                               |
| C. Clausen, Svendborg.              | D/S »Pacific«.                             |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Phønix«, Esbjerg.                     |
| D/S »Dania«.                        | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Draco«.                        | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | D/S »Samsø«.                               |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Solnæs«.                              |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.     |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Oluf Svendsen.                             |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Hans Svenningsen.                          |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprlse. |
| Det Forenede Buggerselskab A/S.     | A/S Tankskibsrederiet.                     |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Torm«.                                |
| D/S »Hafnia«.                       | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,       |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.      | Odense.                                    |
| D/S »Heimdall«.                     | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Hetland«.                      | D/S »Vendila«.                             |
| Rhederi M. Jepsen A/S., Aabenraa.   | D/S »Vesterhavet«.                         |
| J. Gotfred Jensen, Aarhus.          | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.             |
| D/S »Jutlandia«.                    | D/S »Viking«.                              |
| D/S »Jyden«, Esbjerg.               | D/S »Øresund«.                             |
| A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.      |  |

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 4. Maj 1944.

Nr. 18.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

820. Tyskland. Swinemünde. Alte Swine. Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser opført.

*Position.* 53° 53' 41",7 N. 14° 15' 34",5 E.

*Detaller.* Paa ovennævnte Sted uden for Sejllobet er opført en Duc d'Albe til Brug ved Deviationsundersøgelser.

(N. f. S. Nr. 15/823. Berlin 1944.)

821. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejllob. Barhöft NE. Tilsanding.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1110 1943.

*Position.* Rød Spirtønde V: c. 54° 26',9 N. 13° 04',0 E.

*Detaller.* Imellem de røde Spirtønder V og W er opstaaet en Tilsanding, der strækker sig ud til Sejllobets Midte, hvor mindste Dybde er 3,8 m. Man maa paa dette Sted holde sig i den SE.-lige Side af Sejllobet, hvor Dybden endnu er 5 m.

(N. f. S. Nr. 15/779. Berlin 1944.)

822. Tyskland. Plantagenetgrund NW. Vrag afmærket.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 14/742 1944.

*Position.* c. 54° 43',2 N. 12° 38',8 E.

*Detaller.* En Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, er udlagt ved Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads.

*Kort* Nr. 187.

(N. f. S. Nr. 15/778. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

823. (T). Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. t. S. Vragbelysning midlertidigt slukket.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 30/1230 1943 og 1/5 1944.

*Position.* 55° 26' 56" N. 12° 37' 05" E., c. 6,2 Sm 212° fra *Drogden Fyr*.

*Detaller.* Vragbelysningen paa det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er midlertidigt slukket. Lanternen vil snarest atter blive tændt.

824. Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø SE. Vrag nedsprængt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 38/1317 1942 og 1/5 1944.

*Position.* 54° 56' 42" N. 11° 36' 34" E., c. 3,3 Sm 121° fra *Femø Kirke*.

*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er nedsprængt til en mindste Dybde af 5,6 m over Vraget.

Kort Nr. 160 og 140.

825. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved Anlægsmole E. Uddybning foretaget. Oplysning om Anlægsmolen.

*Position.* c. 55° 17,6 N. 10° 51,6 E.

*Detaller.* 1. Efter Afslutning af foretagne Uddybningsarbejder ved *Knudshoved* Anlægsmole, er Vanddybden E. for Molen indtil c. 5 m fra Molens E.-Side nu 7 m. Det uddybede Omraades N.- og S.-Grænser er afmærket ved 2 Baakelinier. Af Baakerne, der er opstillet paa Anlægsmolens Hoved, er Forbaaken fælles for Baakeparrene og udgøres af en Pæl med 2 paa hinanden vinkelret anbragte Trekanter med Spidsen opefter, medens Bagbaakerne hver bestaar af en Pæl med en Trekant med nedadvendt Spids.

Set fra Søen viser Baakerne i N.-lige Baakelinie sig som hvide Pæle med røde Trekanter og Baakerne i S.-lige Baakelinie som hvide Pæle med hvide Trekanter.

2. Ved Molehovedets N.-Side er foretaget Stenkastning, saaledes at denne Side ikke mere kan benyttes som Anlægsplads.

Kort Nr. 143, 141 og 142.

*Publikationer.* Danske Lods III, Side 83. Havnelods, Side 114. Søm.-Fort., Side 63, Nr. 11 A.

826. Danmark. Lille-Bælt. Strib Havn. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget

*Tidligere E. f. S.* Nr. 50/1816 1943 og 1/5 1944.

*Position.* Strib gamle Færgehavn: c. 55° 32',4 N. 9° 45',8 E.

*Detaller.* Vraget, der var sunket ved E.-Siden af W.-lige Mole i *Strib* gamle Færgehavn, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

827. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 13/727 1944.

*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.

*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 26. April 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

828. Danmark. Kattegat. Anholt Havn WNW. Sten.]

*Position.* c. 56° 50',8 N. 11° 04',5 E., c. 16½ Sm 298° fra *Anholt Havn Fyr*.

*Detaller.* En Sten, hvorover Vanddybden er c. 10 m, rapporteres at være fundet paa ovennævnte Plads.

Kort Nr. 102 og 100.

829. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Nesodden SE. Vrag afmærket.

*Position.* c. 59° 51',7 N. 10° 41',3 E., i 20 m Vand.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en grøn Spir-tønde, udlagt c. 30 m E. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 15/825. Berlin 1944.)



## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

- 1944  
1/1 Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.  
1/2 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.  
1/4  
9/576 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i danske  
12/671 } Farvande.  
16/760 }  
17/801 }  
1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i danske og nærliggende Farvande.

### I. Østersøen.

- 1944  
1/6 *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.  
14/739 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.  
2/364 }  
1/8 *Danmark*. *Langeland* SW.-Kyst. *Bagenkop* Havn Indsejling. Tilsanding.  
11/638 *Danmark*. *Lolland* S.-Kyst. *Rodby* Havn. Dybde i Indløb aftaget.  
1/10 *Danmark*. *Faxe* Havn. Oplysning om Dybde.  
1/11 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.  
1/12 *Danmark*. *Bornholm*. *Listed* Havn. Havnearbejder. Advarsel.  
1/13 *Danmark*. *Bornholm*. *Nekso* Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.  
1/14 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.  
1/15 *Sverige*. *Trelleborg—Falsterbokanalen*. Sejlplanvisning af Hensyn til Minefaren  
9/599 *Sverige*. *Kivik* N. Skydeøvelser.  
1/16 *Sverige*. *Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.  
1/17 *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Sejladshindringer.  
1/18 *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.  
1/19 *Sverige*. *Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.  
1/20 *Sverige*. *Karlskrona* Red. Torpedoindskydningsbaner.  
11/664 *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Oplysning om Skydebanc.  
2/360 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejlløb uddybet. Sejladsforskrift.  
1/22 *Sverige*. *Kalmarsund*. *Sillösen*. Midlertidigt Fyr tændt.  
11/641 *Sverige*. *Öland* E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning. Miner udlagt.  
1/24 *Sverige*. *Arholma* og *Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.  
1/25 *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod  
Luftmaal kan finde Sted.  
1/26 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.  
1/27 *Sverige*. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.  
1/28 *Sverige*. *Gotland*. *Fårösund*. Forbud mod Ankring.  
1/29 } *Sverige*. *Gotland* E.-Kyst. *Fårösund*. Indsejling spærret.  
17/809 }  
1/30 *Sverige*. *Hävringe—Kråkelund*. Miner udlagt.  
7/515 *Sverige*. *Nyköping* E. Skydeøvelser. Advarsel.

- 1944  
1/31 Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.  
1/32 Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejlløb. Ostra Röko. Lodsartøjs Plads.  
1/33 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.  
1/34 Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.  
1/35 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårefjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.  
1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.  
13/699 Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.  
1/37 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.  
11/666 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.  
1/39 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lindalsundet E. Sejladsforskrift.  
1/40 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.  
10/633 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmälöbet. Forbud mod Ankring.  
1/41 Sverige. Södra Kvarnen. Minespærring. Advarsel.  
10/634 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Forbud mod Ankring.  
1/42 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.  
1/43 Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.  
1/44 Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.  
1/45 Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.  
7/534 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.  
1/47 Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.  
3/394 Estland. Finske Bugt. Lahepere Bugt. Skydeomraade.  
1/48 Estland. Rooger Wiek. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/49 Estland. Riga Bugt. Spærret Omraade.  
1/50 }  
8/571 } Letland. Riga Bugt. Dinamünde W. Spærret Omraade.  
1/51 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.  
1/52 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.  
1/53 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.  
1/54 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.  
1/55 Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.  
1/56 Tyskland. Memel Anduvning. Sejladsforskrift.  
1/57 Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.  
9/577 Tyskland. Memel. Seetief. Forbud mod Ankring.  
3/397 Tyskland. Cranz N. Spærret Omraade.  
1/58 Tyskland. Königsberger Seekanal. Sejladsforskrift.  
1/59 }  
1/60 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/61 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
1/62 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.  
1/63 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.  
1/64 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.  
1/65 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.  
1/66 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.  
1/67 Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.  
1/68 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.  
1/69 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.  
9/579 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Spærret Omraade.  
10/618 Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser.  
11/648 Tyskland. Stolpmünde NW. Skydeplads. Advarsel.  
1/71 Tyskland. Nest. Skydeøvelser  
1/72 Tyskland. Kolberg NE. Spærret Omraade.  
1/73 }  
10/617 } Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade.  
1/74 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.  
1/75 Tyskland. Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskrift.  
9/582 Tyskland. Stettiner Haff. Kleines Haff. Spærret Omraade.  
1/76 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
9/583 Tyskland. Rügen NE. Sejladsforskrift.  
1/77 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/78 Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.  
1/79 Tyskland. Warnemünde. Warnow. Uddybningsarbejder.  
1/80 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.  
1/81 Tyskland. Lübeck Bugt. Forbudt Omraade.  
1/82 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.  
Oplysning om Afmærkning.  
1/83 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/84 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.  
1/85 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.  
1/86 Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

- 1944  
 1/87 Tyskland. Kiel Havn. *Holtenau* Red. Forbud mod Ankring.  
 1/88 Tyskland. Kiel Havn. *Möllenort* W. Sømærker midlertidigt udlagt.  
 1/89 Tyskland. Passage gennem *Kielerkanalen*.  
 1/90 } Tyskland. *Eckernförde Fjord*. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.  
 1/91 }

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

- 1944  
 4/464 Danmark. Sundet. *Gilleleje* Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.  
 1/93 Danmark. Sundet. *Helsingør*. Havnearbejder. Kabel udlagt.  
 10/635 Danmark. Sundet. *Helsingør*. Havnearbejder. Advarsel.  
 1/95 Danmark. Sundet. *Helsingør* Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.  
 1/96 Danmark. Sundet. *Humblebæk* Havn. Dybde aftaget.  
 1/97 Danmark. Sundet. *Sletten* Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 9/585 Danmark. Sundet. *Rungsted* Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/98 Danmark. Sundet. *Taarbæk* Havn. Dybde aftaget.  
 1/99 Danmark. Sundet. *Middelgrund*. Grænser for Losseplads forandret.  
 1/100 Danmark. Sundet. *Middelgrund* W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.  
 4/485 Danmark. Sundet. *Københavns Nordhavn*. Oplysning om midlertidig Ø.  
 1/101 Danmark. Sundet. *København*. *Kronløb*. Dybde aftaget.  
 1/102 Danmark. Sundet. *Københavns* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 9/586 Danmark. Sundet. *Københavns Yderhavn*. *Trekroner* N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.  
 1/103 Danmark. Sundet. *Københavns Yderhavn*. Fyr midlertidigt slukket.  
 16/776 Danmark. Sundet. *Københavns Yderhavn*. Nyt Fyr opføres.  
 1/104 Danmark. Sundet. *København*. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.  
 1/105 Danmark. Sundet. *Københavns* Havn. Bøje midlertidigt udlagt.  
 2/367 Danmark. Sundet. *Københavns Sydhavn*. *Belvederekanalen*. Spørring udlægges.  
 1/106 Danmark. Sundet. *Flakfort* Fyr midlertidigt nedlagt.  
 1/107 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 1/108 Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.  
 1/109 Sverige. Sundet. Sejlroute for Vinteren.  
 1/110 Sverige. Sundet. *Kullen* Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.  
 1/111 Sverige. Sundet. *Hälsingborg*. Oplysning om Ankring og Fiskeri.  
 1/112 Sverige. Sundet. *Malmö* Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.  
 1/113 Sverige. Sundet. *Flinterenden*. Fyrskib og Lystønder udlagt.  
 1/114 Danmark. Smaalandsfarvandet. *Bogestrom* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.  
 16/795 Danmark. Smaalandsfarvandet. *Gronsvund*. Gravet Rende over *Tolkebarren*. Oplysning om Dybde.  
 1/117 Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masnedssundbroen*.  
 1/118 Danmark. Smaalandsfarvandet. *Guldborg Sund*. *Guldborgbroen*. Duc d'Alber knækket af Isen.  
 1/119 Danmark. Smaalandsfarvandet. *Guldborg Sund*. *Lolland*. *Guldborg* Bro. Dybde aftaget.  
 1/120 Danmark. Smaalandsfarvandet. *Lolland* N.-Kyst. *Urne* Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/121 Danmark. Smaalandsfarvandet. *Omsø Sund*. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.  
 1/122 Danmark. Smaalandsfarvandet. *Agersø* Havn. Dybde aftaget.  
 1/123 Danmark. Store-Bælt. *Mullerup* Havn. Dybde aftaget.  
 1/125 Danmark. Store-Bælt. *Korsør* Yderhavn. Dybde aftaget.  
 1/126 Danmark. Store-Bælt. *Nyborg Fjord*. *Nyborg* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/127 Danmark. Store-Bælt. *Nyborg* Havn. Forbud mod Ankring.  
 1/128 Danmark. Store-Bælt. *Fyn E.-Kyst*. *Lundeborg* Havn Indsejling. Dybde.  
 1/129 Danmark. Store-Bælt. *Omsø* Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.  
 14/733 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. *Klørdyb*. Oplysning om Dybde.  
 1/131 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. *Ærøskøbing* Havn. Oplysning om Dybde.  
 1/133 Danmark. Lille-Bælt. *Trølle Næs*. Fyr midlertidigt fjernet.  
 7/545 Danmark. Lille-Bælt. *Bogensø* Havn Indsejling. Dybde aftaget.  
 1/134 Danmark. Lille-Bælt. *Bogensø* Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 10/621 Danmark. Lille-Bælt. *Fredericia*. Fyr midlertidigt i Uorden.  
 1/135 Danmark. Lille-Bælt. *Kolding Fjord*. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.  
 1/136 Danmark. Lille-Bælt. *Hejlsminde* Havn. Tilsanding.  
 14/743 Danmark. Lille-Bælt. *Aabenraa Fjord*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 9/588 Danmark. Lille-Bælt. *Aabenraa Fjord*. Oplysning om forbudte Omraader.  
 1/138 Danmark. Lille-Bælt. *Als E.-Kyst*. *Mommark* Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1944  
 1/139 Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.  
 1/140 Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pullc. Midlertidig Afmærkning udlagt.  
 1/141 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.  
 1/142 Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.  
 13/727 Danmark. Isefjord. Gravde Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.  
 1/144 Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.  
 13/708 Danmark. Isefjord. Rorvig Havn. Dybde i Sejlrende midlertidigt aftaget.  
 1/145 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.  
 1/146 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr midlertidigt slukket.  
 1/148 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.  
 3/403 Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarno Bro. Oplysning om Brobygningarbejder.  
 1/151 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.  
 1/152 } Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.  
 11/656 }  
 1/153 Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.  
 1/154 Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/155 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/156 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.  
 1/159 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/160 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.  
 1/161 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.  
 1/162 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.  
 1/163 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.  
 1/164 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.  
 1/165 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/166 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/167 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.  
 1/168 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.  
 1/169 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.  
 1/170 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.  
 1/171 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.  
 1/172 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 1/173 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgeard. Ankringsforbud.  
 1/174 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 12/674 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 3/406 Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.  
 4/442 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.  
 1/175 Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Norre-Sundby.  
 1/176 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.  
 1/177 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.  
 1/178 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.  
 1/179 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.  
 1/180 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 1/181 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.  
 1/182 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.  
 1/183 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.  
 4/443 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.  
 1/186 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.  
 9/591 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 1/188 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.  
 15/752 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.  
 1/190 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/191 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.  
 1/192 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.  
 13/712 Norge. Oslofjorden. Færder. Oplysning om Lods.  
 1/193 Norge. Oslofjord. Drobak—Enge. Sejladsbestemmelser.  
 1/194 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.  
 10/626 Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord. Sejladsforskrift.  
 2/377 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

## IV. Nordlige Ishav og Nordøen.

- 1944  
 2/211 Norge. Øst-Finmark. Vardo E. Mineomraade. Advarsel.  
 3/408 Norge. Vardø og Bussesund. Forbud mod Ankring.

- 1044  
 2/212 Norge. *Varangerfjord. Vadsø* SW. Forbud mod Ankring.  
 2/213 Norge. *Varangerfjord. Vadsø*. Ankringsforbud.  
 2/214 }  
 15/754 } Norge. Farlige Omraader. Advarsel.  
 2/215 Norge. *Kamøy Fjord*. Mineomraade.  
 2/216 Norge. *Porsanger Fjord*. Mineomraade.  
 2/217 Norge. *Vest-Finmark*. Færligt Omraade. Advarsel.  
 2/218 Norge. *Rognsund*. Mineomraade. Sejlads forbudt.  
 4/445 Norge. *Allafjord*. Mineomraade. Advarsel.  
 2/219 Norge. *Kvalsund og Langsund*. Mineomraade. Advarsel.  
 2/220 Norge. *Lyngenfjord*. Mineomraade.  
 2/221 Norge. *Tromsø og Sandesund*. Forbud mod Ankring.  
 2/222 Norge. *Senja og Troms. Malangen—Grotøydjupet*. Mineomraade. Advarsel.  
 2/223 Norge. *Troms. Finsnesrenna*. Bestemmelser for Gennemsejling.  
 13/713 Norge. *Troms. Gisaundet. Finsnesrenna*. Trafikbestemmelser. Signaler.  
 2/224 Norge. *Vågsfjord. Harstad*. Forbud mod Ankring.  
 13/714 Norge. *Vågsfjorden. Harstad*. Nattpærring.  
 2/225 Norge. *Vestfjord*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 13/715 Norge. *Lofoten. Svolvær. Osanpollen (Leirosen)*. Advarsel mod at anløbe.  
 2/226 Norge. *Lofoten. Svolvær*. Alarmtilstand.  
 2/227 Norge. *Lofoten. Skrdven S*. Passage gennem *Saltværsleden* forbudt.  
 2/228 Norge. *Skagstadsund*. Forbud mod Ankring.  
 8/563 Norge. *Vestfjord. Grotøysund*. Forbud mod Ankring.  
 8/564 Norge. *Folla Fjord*. Forbud mod Ankring.  
 2/229 Norge. *Folla*. Spærret Omraade.  
 2/230 Norge. *Bodø Anduvning*. Tvængsruter.  
 2/231 Norge. *Bodø W*. Spærret Omraade.  
 2/232 Norge. *Saltstraumen og Sundatraumen*. Sejladforskrift.  
 8/565 Norge. *Hordalsfjord*. Forbud mod Ankring.  
 2/233 Norge. *Stifjord—Fugloyfjord*. Mineomraade.  
 2/234 Norge. *Vestfjord. Fugloyvær—Måløy—Skarholm*. Mineomraade.  
 8/566 Norge. *Stottsund*. Forbud mod Ankring.  
 2/235 Norge. *Glomfjord*. Sejladforskrift.  
 2/236 Norge. *Sor-Helgeland. Vefsensfjorden*. Spærret Omraade.  
 2/237 Norge. *Vikten—Vega*. Mineomraade.  
 12/675 Norge. *Nærøysund. Strømø NE*. Forbud mod Ankring.  
 9/592 Norge. *Foldenfjord*. Mineomraade. Sejladforskrift.  
 2/238 Norge. *Namsenfjord. Namsos*. Sejladforskrift.  
 2/239 Norge. *Sor- og Nord-Trøndelag. Smøla—Vikna*. Mineomraade. Advarsel.  
 2/240 Norge. *Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet*. Mindre Dybde rapporteret.  
 2/241 Norge. *Nord-Trøndelag. Namsenfjorden*. Spærret Omraade.  
 2/242 Norge. *Sor-Trøndelag*. Grunde rapporteret. Advarsel.  
 2/243 Norge. *Bjugnfjord. Uthaug*. Nattpærring.  
 2/244 Norge. *Trondheimsleia*. Mineomraade.  
 2/245 Norge. *Trondheim Omraade*. Spærringsbestemmelser.  
 2/246 Norge. *Trondheim Fjord*. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.  
 2/247 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red*. Forbud mod Ankring.  
 2/248 Norge. *Trondheim Red*. Skibstartsforskrift.  
 2/249 Norge. *Trondheimsfjorden. Guløsen*. Sejladforskrift.  
 2/250 Norge. *Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet*. Grund.  
 2/251 Norge. *Hitteren S*. Forbud mod Ankring.  
 2/252 Norge. *Freifjord*. Forbud mod Ankring.  
 10/629 Norge. *Møre og Romsdal. Bud—Edøy*. Sejladforskrift.  
 2/253 Norge. *Hustadviken*. Spærret Omraade.  
 2/254 Norge. *Kristiansund*. Spærrede Omraader. Sejladforskrift.  
 2/255 Norge. *Julsund*. Forbud mod Ankring.  
 2/256 Norge. *Ålesund. Giskøy N*. Nattpærring.  
 2/257 Norge. *Ålesund*. Nattpærring.  
 2/258 Norge. *Ålesund*. Forbud mod Ankring.  
 2/259 Norge. *Giskosund og Kjerringsund*. Spærrede Omraader.  
 2/260 Norge. *Møre—Romsdal. Gurskeo E*. Spærret Omraade.  
 13/717 Norge. *Ulvesund*. Nattpærring.  
 2/261 }  
 8/567 } Norge. *Stadlandet*. Mineomraade.  
 2/262 Norge. *Gorsen*. Sejladforskrift.  
 2/263 Norge. *Sandsfjord. Gjerdesvika*. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.  
 2/264 Norge. *Gulenfjord. Nordgulen*. Forbud mod Sejlads.  
 2/265 Norge. *Sogn og Fjordane. Frøysjøen og Stavfjorden*. Spærrede Omraader.  
 2/266 Norge. *Florøy Anduvning*. Sejladforskrift. Gennemsejling forbudt.

- 1944  
 2/267 } Norge. *Florøy* Anduvning. Natspærring.  
 16/785 }  
 2/268 } Norge. *Florøy* Anduvning. Vrag. Forbud mod Ankring.  
 2/269 } Norge. *Florøy*. Afspærringsbestemmelser.  
 2/270 } Norge. *Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord*. Mineomraade.  
 2/271 } Norge. *Granesund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/272 } Norge. *Fens- og Sognefjord* Anduvning. Mineomraade.  
 2/273 }  
 16/786 } Norge. *Granesund*. Natspærring.  
 2/274 } Norge. *Maaefjord*. Løb spærret.  
 10/630 } Norge. *Hjeltefjorden. Øygaren. Nordviksundet*. Langsom Fart.  
 2/275 } Norge. *Hjeltefjord og Byfjord*. Forbud mod Ankring.  
 2/276 } Norge. *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.  
 16/787 } Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W. Solsviksund*. Natspærring.  
 2/278 } Norge. *Bergen Omraade*. Fyr upaalidelige.  
 2/279 } Norge. *Hordaland. Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.  
 2/280 } Norge. *Bergen* Anduvning. Spærrede Omraader.  
 2/281 } Norge. *Bergen* Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.  
 2/282 } Norge. *Bergen S.-lige Indsejling*. Forbud mod Ankring.  
 2/283 } Norge. *Samnangerfjord*. Forbudte Omraader.  
 2/284 } Norge. *Leroyosen*. Mineomraade.  
 2/285 } Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane*. Spærring af Havne. Advarsel.  
 2/286 } Norge. *Hjeltefjorden*. Mineomraade.  
 2/287 } Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W*. Spærrede Omraader. Advarsel.  
 2/288 } Norge. *Grimstadfjord*. Natspærring.  
 2/289 } Norge. *Fusefjord. Hatvikbuk*. Sejladsforskrift.  
 2/290 } Norge. *Bjornefjord og Lysefjord*. Forbud mod Ankring.  
 2/291 } Norge. *Selbjørnfjord*. Færligt Omraade.  
 2/292 } Norge. *Selbjørnfjord* Anduvning. Mineomraade.  
 2/293 } Norge. *Sirafjord—Sletta*. Mineomraade.  
 2/294 } Norge. *Rogaland. Haugesund. Vibranssund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/295 } Norge. *Rogaland. Haugesund*. Spærret Omraade.  
 2/296 } Norge. *Talgjefjord. Mastrafjord*. Mineomraader.  
 2/297 } Norge. *SW.-Kyst*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/298 } Norge. *Byfjord. Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.  
 2/299 } Norge. *Listerfjord og Hitterøysund*. Natspærring.  
 2/300 } Norge. *Farsund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/301 } Danmark. *Hanstholm*. Redningsstation midlertidigt nedlagt.  
 2/302 } Danmark. *Vorupør*. Fyr midlertidigt slukket.  
 9/596 } Danmark. *Nissum Fjord Udløb. Torsminde Slusehavn* Indløb. Tilsanding.  
 2/303 } Danmark. *Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn*. Dybde aftaget.  
 2/304 } Danmark. *Graadyb*. Sandforskydning. Advarsel.  
 5/481 } Danmark. *Graadyb. Torre Bjælke S.* Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 13/719 } Danmark. *Graadyb. Stejlen Lystønde* midlertidigt forandret.  
 2/307 } Danmark. *Esbjærg Havn*. Oplysning om Dybdeforhold.  
 2/308 } Danmark. *Manø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.  
 3/410 } Lister Dyb. *Romø—Sild*. Forbud mod Ankring.  
 16/789 } Tyskland. *Ems. Pogum—Ditzum*. Forbud mod Ankring.  
 2/310 } Tyskland. *Ems. Borkum*. Forbud mod Ankring.  
 11/661 } Holland. *IJsselmeer. Huizen NW. og ENE*. Skydeomraader.  
 2/311 } Holland. Forbudte Omraader.  
 2/312 } Holland. Sejladsforskrift.  
 8/568 } Holland. *W.-Schelde. Hansweerd Red.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/313 } Holland. *W.-Schelde. Vlissingens ydre Red.* Forbud mod Ankring. Advarsel.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1944  
 2/314 } *Skagerrak. Nordsoen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.  
 3/411 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen*. Fiskeri. Advarsel.  
 Danmark.  
 2/316 } Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.  
 2/317 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.  
 2/318 } Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Lædninger.  
 2/319 } Nødmeldinger fra Skibe.  
 2/320 } Stednavne rettes i de danske Søkort.

- 1944  
 2/321 }  
 2/322 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i  
 2/323 } danske Farvande.  
 11/663 }  
 2/324 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra danske Havne til Sverige.  
 2/325 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.  
 2/326 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.
- Norge.*  
 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.  
 2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Ministrygere.  
 2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.  
 2/330 }  
 16/790 } Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.  
 13/721 } Norge S.- og W.-Kyst. Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.
- Sverige.*  
 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.  
 2/332 Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.  
 2/333 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.  
 2/334 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len.  
 2/335 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.  
 2/336 Östra militärområdet. Forbud mod at fotografere m. m.  
 13/722 Sverige. Stockholms Frihavn, Loudshammen samt afspærrede Dele af Skeppsbron, Stads-gårdshammen, Värtahamnen og Hammarbyhamnen. Adgangsbestemmelser.  
 2/337 Stockholm Havn. Færdselsforbud.  
 2/338 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.  
 2/339 Falsterbokanalen. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.  
 2/340 Falsterbokanalen. Signaler ved Passage af Kanalen.  
 2/341 Falsterbokanalen. Midlertidige Lodsstationer oprettet.  
 2/342 Falsterbokanalen N. og S. Miner udlagt.  
 2/343 Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.  
 2/344 Göteborg og Bohus Len. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.  
 2/345 Midlertidige Lodsfarvande.  
 3/412 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.  
 8/570 Oplysninger om den svenske Statsisbrydningstjeneste.  
 18/833 Opnaalingsarbejder 1944. Midlertidige Mærker for Søopmåling og Triangulation. Advarsel.
- Tyskland.*  
 2/346 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.  
 2/347 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.  
 2/348 Advarsel til Søfarende i Hønhold til Seewassertrassenordnung § 17.  
 2/349 Afstandssignal. Advarsel.  
 2/350 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.  
 2/351 Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i Østersøen og Tilgangene dertil samt i Kattegat og Skagerrak.  
 2/352 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.  
 2/353 Afmærkning. Advarsel.  
 2/355 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.  
 2/356 Signal for Afmagnetisering.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 830. Danmark. Hvide Sande S. Vrag rapporteret.

*Position.* c. 55° 59',7 N. 8° 07' E., c. 600 m S. for Indløbet til *Hvide Sande*.

*Detaller.* En Fiskekutter er kuldsejlet og sunket paa ovennævnte Plads.

## 831. Holland. Zeegat van Terschelling. Sømærker flyttet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 17/806 1944.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Nedennævnte Sømærker er flyttet og er nu udlagt paa vedføjede Pladser.

1. I *Schuitengat*:
    - a) Rød Spidstønde 1 med Kugle — 53° 19' 16" N. 5° 10' 17" E.
    - b) Sort Stumpstønde 2 — 53° 19' 29" N. 5° 09' 19" E.
  2. I *Slenk* Sejlløb:
    - a) Rød Baakstønde 1 a — 53° 19' 31" N. 5° 13' 23" E.
    - b) — — 2 (tidligere rød Spidstønde) — 53° 18' 55" N. 5° 13' 44" E.
    - c) — — 2 a — 53° 18' 40" N. 5° 13' 53" E.
- (N. f. S. Nr. 15/795. Berlin 1944.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 832. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

*Positioner.* *Skagen Fyr*: 57° 44' 09" N. 10° 38' 03" E.

*Skagens gamle Fyrtaarn*: 57° 43' 46" N. 10° 36' 39" E.

*Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 29. April 1944 udstedt følgende Bekendtgørelse.

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930 og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

## § 1.

Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt fra Mørklægningstidens Begyndelse til dens Ophør i det Omraade, der begrænses af følgende Linier:

Mod Nord: Breddeparallellen gennem *Skagen Fyrtaarn*.

Mod Øst: En Linie parallel med Kysten i Afstanden 500 m.

Mod Syd: Breddeparallellen gennem *Skagens gamle Fyrtaarn*.

Mod Vest: Kystlinien.

## § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

## 833. (T). Sverige. Opmaalingsarbejder 1944. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.

*Detaller.* I Tiden Maj—September 1944 vil der blive foretaget Opmaalingsarbejder i nedennævnte Omraader, hvor der i den Anledning midlertidigt dels vil blive opført Mærker af Træ eller Sten, i Reglen hvidmaalede, paa Kysterne og dels i aaben Sø udlagt Stager med eet eller flere Flag.

1. I *Bohusläns* Skærgaard.

2. I *Sundet*.

3. I S.-lige Del af *Kalmarsund*.

4. I *Stockholms*, *Södermanlands* og *Östergötlands* Skærgaarde.

5. I *Norrland* i *Hudiksvalls* Skærgaard, *Norra Kvarken* og *Haparanda* Skærgaard.

Søfarende advares imod at forveksle ovennævnte Mærker med de i Kortene angivne Sømærker.



Opmaalingsfartøjer, der er sysselsat med Ekkolodning, fører det internationale Signal HD: „Jeg er i Færd med Søopmaaling; hold Dem klar af mig“.

Opmaalingsfartøjer, der er sysselsat med Tralning, fører det ovenfor nævnte Signal samt 2 Balloner paa Toppen.

Søfarende anmodes om ved passende Manøvrer at søge at undgaa at forstyrre saadanne Fartøjer samt at passere Opmaalingsfartøjer eller Motorbaade, som er sysselsatte med Tralning, med langsom Fart.

(U. f. s. Nr. 18/953. Stockholm 1944.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

834. (S). Sverige. Sejløbet Arkö—Mem. Fyr atter tændt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/454 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Björkskär* c. 58° 25' N. 16° 48' E. *Fårholmen.* *Ettersundet östra* og *västra.* *Stegeborg* c. 58° 27' N. 16° 36' E.

(U. f. s. Nr. 18/958. Stockholm 1944.)

835. Sverige. Sejløbet Oxelösund—Arkö forbi Marö. Sømærke udlagt.

*Position.* 58° 36' 15" N. 16° 56' 30" E.

*Detaller.* En sort Stage med 1 Ballon er udlagt E. for 4,8 m Grunden *S. Gullängsgrund.*

(U. f. s. Nr. 18/957. Stockholm 1944.)

836. (S). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib genudlagt. Lodstjeneste genoptaget.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/422 1944 udgaar.

*Position.* c. 60° 28' N. 18° 18' E.

*Detaller.* 1. *Grepen* Fyrskib er atter udlagt paa Station.

2. Den midlertidige Lodstjeneste ved *Grepen* er genoptaget.

(U. f. s. Nr. 18/956. Stockholm 1944.)

837. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lys- og Fløjtetønder genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/423 og 4/460 1944.

*Positioner.* a) c. 61° 16' N. 17° 28' E.

b) c. 61° 36' N. 17° 29' E.

c) c. 61° 18' N. 17° 38' E.

*Detaller.* Lys- og Fløjtetønderne a) *Lilljungfruns angöring*, b) *Myran* og c) *Sundsvallsbukten* er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 18/955. Stockholm 1944.)

838. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvall Indsejling. Sundsvalls hamn Fyr nedlægges.

*Tidspunkt.* Den 20. Maj 1944.

*Position.* c. 62° 23',5 N. 17° 19',4 E.

*Detaller.* *Sundsvalls hamn* Fyr nedlægges ovennævnte Tidspunkt uden yderligere Meddelelse.

(U. f. s. Nr. 18/954. Stockholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



Tegn Deres  
Forsikringer  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13778  
TELEGR. -JANBY-



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
damp- og elektrisk drevne

=====  
**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

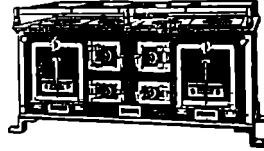
HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUSTelefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION”

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

(Statut.)

SKIBSMÆGLERE  
KOLDING

BEFRAGTNING ·-· KLARERING ·-· EKSPEDITION ·-· ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager”  
Post-Adresse: „Cimbria” pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAGT 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren”

Telefoner: 169 - 178

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 19

FREDAG 12. Maj 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Det er stadig kun sparsomme Nyheder, der indløber om Forholdene paa Markederne uden for Blokadezonen. En af Hovedgrundene hertil er naturligvis den, at praktisk talt alle de vigtigste Trades efter U. S. A.s Indtræden i Krigen er under Kontrol paa den ene eller den anden Maade, og det er kun de faa Befragtninger af neutral Tonnage, der kan give et lille Glimt af det virkelige Forhold mellem Tilbud og Efterspørgsel. Er Nyheder om den aktuelle Markedsituation saaledes kun ringe, saa er Diskussionen om Efterkrigstidsproblemerne til Gengæld saa meget desto livligere.

Som vi tidligere har omtalt, er de engelske Rederes Stilling ikke misundelsesværdig. En betydelig Del af deres Flaade er gaaet tabt i Krigens Løb, og selv om de har faaet Krigsforsikringen udbetalt, saa dækker de Beløb, de paa denne Maade faar, langtfra Omkostningerne til et nyt Skib. Hertil kommer endvidere, at det, da de engelske Skibsværfters Produktionskapacitet i høj Grad beslægtedes af Reparationsarbejder og andre Formaal, tager ret lang Tid, førend den ny Tonnage kan leveres. Man regner derfor med i engelske Rederkredse, at den engelske Handelsflaade ved Krigens Afslutning kun vil være halvt saa stor som U. S. A.s, hvilket rejser alvorlige Problemer, ikke alene for den engelske Rederstand, men ogsaa for Englands Nationaløkonomi i det hele taget.

I U. S. A. er man paa den anden Side tilsyneladende ikke tilbøjelig til at give Afkald paa nogen Del af den Magtstilling indenfor den internationale Skibsfart, som man venter sig vil være et af Krigens Resultater. Tværtimod synes den Tankegang at være fremherskende, at man nu har en god Lejlighed til at gøre Landet for en stor Del selvforsynende, hvad oversøiske Transportmidler angaar.

Hvorledes det Modsætningsforhold, der gør sig gældende mellem engelske og amerikanske Interesser paa dette Punkt, vil blive løst, kan man naturligvis ikke have nogen Mening om, men givet er det, at de Linier, efter hvilke U. S. A.s Skibsfartspolitik efter Krigen vil blive ledet, vil faa Betydning for alle Lande, der er interesseret i international Søfart.

Som allerede nævnt foreligger der kun faa Nyheder fra de oversøiske Markeder. Om den tidligere omtalte almindelige Revision af de amerikanske Fragtsatser foreligger der stadig ingen Detailler. De sidste Afslutninger for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og de nordlige Havne paa Østkysten af Sydamerika meldes at være gjort til uforandrede Rater, og det samme gælder de andre Fragter paa de amerikansk kontrollerede Markeder. Iøvrigt har der været jævnt gode Tonnagetildelinger saavel til Kuleeksporten fra Hampton Roads som til Sukker- og Malmfarten fra Cuba og Malm- og Salpeterfarten fra henholdsvis Øst- og Vestkysten af Sydamerika til Northern Range og Golfen.

De engelske Markeder er ligeledes uden større Ændringer. Der søges stadig Tonnage for Kul til Azorerne og Middelhavet til uændrede Rater, ligesom der ogsaa kan placeres Tonnage for Fosfat fra Marokko til Sydafrika til sidst nævnte Rate.

I de frie Trades kan stadig placeres Tonnage for

Korn fra River Plate til Spanien, Portugal og Eire. Buenos Aires/Lissabon indikerer uforandret \$60 og River Plate/Eire \$90.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig roligere. Der slutes nogle Baade for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark paa de sædvanlige Betingelser, ligesom der er sluttet en Del finsk Tonnage for Trælast fra Finland til Danmark, bl. a. 1000 Stds. Nordfinland—København til Kr. 122.50.

### PROGRESS FORDOBLER SIN AKTIEKAPITAL

Dampskibsselskabet *Progress* har indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling, der skal afholdes paa Mandag. Paa denne Generalforsamling vil der af Bestyrelsen blive fremsat Forslag om at forhøje Selskabets Aktiekapital fra de nuværende 3.625.000 Kr. til ialt 7.250.000 Kr., hvilket altsaa vil sige, at der er Tale om en Fordobling af Aktiekapitalen.

Selve Meddelelsen kommer ikke overraskende. Som det vil erindres, blev Spørgsmaalet bragt paa Bane paa den ordinære Generalforsamling i Marts Maaned af en Aktionærgruppe, der som Ordfører havde Højesteretssagfører *Geo K. Schjørring*, og længe inden havde der fundet et Aktieopkøb Sted for at søge denne Aktieudvidelse gennemført.

Saafernt Forslaget vedtages, og det kan der næppe herske Tvivl om efter Bestyrelses-Beslutningen, kommer Aktiekapitalen op paa sin gamle Størrelse før den meget radikale Nedskrivning.

Udvidelsen af Aktiekapitalen sker — ganske som det er sket i andre Dampskibs-Selskaber — for at skabe et finansielt Beredskab til Nybygninger o. s. v. efter Krigen. Som det vil erindres, forhøjede *Dannebrog* i 1941 Aktiekapitalen fra 2.800.000 Kroner til 5.600.000 Kroner.

Paa Dagsordenen for den ekstraordinære Generalforsamling staar endvidere Valg af en Kommitteret, hvorved Antallet af Kommitterede udvides fra 4 til 5.

### BURMEISTER & WAIN KØBER KUTTERVÆRFT I FREDERIKSHAVN

Burmeister & Wain, der gennem sin Fremstilling af Alpha-Motorer er interesseret ogsaa i den mindre Skibsfart, har nu købt et Træskibsværft i Frederikshavn. Værftet, der tidligere har været ejet af Skibsbymester *Carl Jacobsen*, har overvejende fremstillet Fiskekuttere. Det er nu blevet omdannet til et Aktieselskab under Navnet »Carl Jacobsens Skibsværft A/S« med en Kapital paa 100.000 Kr. Blandt Bestyrelsens Medlemmer er Ingeniør *C. A. Møller*, Direktør *Adolf Houmøller* og Direktør *G. F. C. Dithmer*, medens Skibsbymester *Carl Jacobsen* er administrerende Direktør.

Alpha-Motoren, der overvejende anvendes i mindre Skibe, fremstilles i Frederikshavn, og ved nu at være i Besiddelse af et Skibsværft samme Sted til Bygning af Kuttere og andre Træskibe vil B. & W. faa lettere Adgang til at følge Motorens Anvendelse i Praxis og til at foretage Eksperimenter med dens Udvikling for Øje.

### DAMPSKIBSSELSKABET »DANIA«

Officielt meddeles i *Statstidende*, at Direktør *P. H. Heilbuth* er udtraadt af og Prokurist *Alexis Andreasen* indtraadt i Bestyrelsen for Aktieselskabet, Dampskibsselskabet »Dania«.

### DEN SVENSKES UDENRIGSSØFART

I Riksbankens Aarbog oplyses det, at den svenske Handelsflaades Fragtindtægter i Udenrigsfart ikke kan anslaaes til et lavere Beløb end for 1942. Ganske vist er Indtægterne reduceret som Følge af Flaadens Formindskelse, men efter Riksbankens Opfattelse er denne Nedgang mere end kompenseret ved højere Fragter og bedre Udnyttelse af Tonnagen.

Kommerskollegiums Beregninger over den indsejlede Bruttoindtægt viser, at medens denne for 1940 praktisk talt var uforandret sammenlignet med de tidligere Aar, indtraadte der nu en Forøgelse paa 75 Millioner Kr. for 1941 og yderligere paa 32 Millioner Kr. til 488 Mill. Kr. for 1942. Denne Tendens har fortsat med at gøre sig gældende for 1943.

Nettooverskudet for 1943 anslaaes i et rundt Tal til 375 Mill. mod 325—375 Mill. for 1942 og 350—400 Mill. Kr. for 1941.

### SVERIGES SØFARTSRIGSDAG

Sveriges Almäna Sjöfartsförenings Aarsmøde holdes den 1. Juni.

Paa Programmet er der optaget to Forhandlings-emner, nemlig »Søfart og Luftfart efter Krigen«, der indledes af Kontreadmiral Erik Wetter og Direktør P. A. Norlin. Det andet er »Aktuelle Skattespørgsmaal vedrørende Søfarten«. Det indledes af Kammerretsraad C. P. Engholm.

### FRA SVENSKES VÆRFTER

Fra Öresundsvarvet har der været Søsætning paa en Lastdamper, som bygges til Rederiaktiebolaget Höganäs, og Nybygningen døbt *Norcita*.

*Norcita* skal kunne laste 3.300 Tons d. w. og er af Shelterdæk-Typen. Hoveddimensionerne er Længde 300 Fod, Bredde 44 Fod, Dybde til Shelterdæk 27 Fod 1 Tomme og Dybgang paa Last 18 Fod 9 Tommer. Maskineriet skal være en Tripleddampmaskine, der udvikler 1.650 indicerede Hestekræfter, hvorved Farten bliver 12½ Knob paa fuld Last.

\*

Ekensberg Værft har søsat et 1.000 Tons Tankmotor-skib, der bygges til Aktiebolaget Båttjänst i Stockholm. Det nye Skib blev døbt *Granskär*. Det er det fjerde af samme Type, og umiddelbart efter Søsætningen lagdes Kølen til det femte Skib.

*Granskär* har følgende Hoveddimensioner: Længde 58,30 Meter, Bredde 8,99 Meter og Dybde 4,22 Meter. Maskineriet bestaar af en Polar Dieselmotor paa 680 effektive Hestekræfter. Lastoliepumpernes Kapacitet er henholdsvis 150 og 60 Tons pr. Time.

### FEM SVENSKES SØMANDSKIRKER ØDELAGT

Den svenske Sømandsmission meddeler, at fem af de svenske Sømandskirker i Udlandet er helt ødelagt af Bomber, nemlig Kirkerne i Hull, Rotterdam, Kiel, Calais og Dunkerque. Desuden har andre Kirker lidt store Skader, bl. a. det smukke Kirkekompleks ved Surrey-Dokkerne i London. Der bliver ikke Tale om at genrejse Kirkerne før efter Krigen. Sømandsmissionen har for Tiden 15 Sømandspræster og lige saa mange Assistenten ude.

### GÖTEBORGS NY HAVNEDIREKTØR

Til Havnedirektør i Göteborg efter Direktør G. Die-den, som har naaet Pensionsalderen, har Handelsministeren udnævnt Formanden i Sveriges Skibsførerforening, Kaptajn Gunnar Osvald, Stockholm. Stillingen skal tiltrædes 1. Sept.

### HELSVEJSET SKIBSMOTOR FRA GÖTAVERKEN

I Götaverkens Maskinhal har man nu fuldført nogle Prøvekørsler med den første store helsvejsede Skibsmotor, som er konstrueret og bygget i Sverige. Den nye

Motor, der allerede er blevet præsenteret for en Række svenske Redere, Maskininspektører og andre Teknikere, har vakt stor Interesse. Den er et Led i Bestræbelserne paa ved Hjælp af Svejsning at fremme vægt- og pladsbesparende Konstruktioner, som i de sidste Aar har gjort sig mere og mere gældende paa Skibsbygningens forskellige Omraader. Det gaar ud paa at gøre Skibet lettere og at øge Lasteevnen.

Den nye svejsede Motor er ca. 25 pCt. lettere end en tilsvarende almindelig Motor. For den svejsede 2.750 indicerede Hestekrafts Motor, der nu staar færdig, er Vægtbesparelsen 25 Tons. Denne Motor skal installeres i et Lastmotorskib paa 3.300 Tons d. w., og den Vægtbesparelse, der er opnaaet, bevirker, at hele Skibet bliver 2 pCt. lettere, end hvis det var forsynet med en almindelig Motor. Trods Formindskelsen af Motorens Vægt skal den dog være mere solid end en almindelig Motor.

Den nye Motors Konstruktion er udarbejdet ved Götaverkens Afdeling for Nykonstruktioner paa Skibsmotorernes Omraade under Ledelse af Ingeniør John Olsson og følger delvis de Retningslinier og det Patent, som ligger til Grund for Værftets andre i de sidste Aar fuldendte Motortyper. Götaverken er — som bekendt — det eneste svenske Værft, der kan forsyne sine Nybygninger med Motorer af Konstruktioner, som er udarbejdet paa selve Værftet.

Den nu fuldendte Motor er en sekscylindret, to-Takts, enkeltvirkende Motor med en Cylinderdiameter paa 520 mm og 900 mm Slaglængde. Ved 160 Omdrejninger i Minuttet udvikler hver Cylinder 460 indicerede Hestekræfter.

Fra Rederiernes Maskininspektører og Maskinbesætningen om Bord i Skibene har det ofte været paapeget, at man savnede en Motortype, der var lettere at demontere ved Eftersyn og Reparation, og dette har man taget Hensyn til ved Udarbejdelsen af den helsvejsede Motor.

Den nu fuldendte Motor er bestilt af Aktiebolaget Transmarin i Helsingborg til et Skib, der bygges paa Lindholmens Varv.

### DE FØRSTE VICTORY-SKIBE

Det første *Victory-Skib* blev den 12. Januar søsat fra Oregonværftet paa den amerikanske Vestkyst og i Løbet af Februar leveret til U. S. Maritime Commission. Det er en Damper, der har faaet Navnet *United Victory*. De nærmest efterfølgende Skibe i Serien er blevet døbt efter de allierede Nationer: *China Victory*, *Greece Victory* o. s. v.

Sammenlagt leveredes i Februar Maaned fra Maritime Commissions Værfter 134 Skibe paa 1.372.864 Tons d. w. — eller ti Skibe og 168.134 Tons mere end i Januar. *Liberty-Skibene* var stadig i Majoritet med 77 Skibe, og blandt de øvrige Skibe var to Betonskibe.

I Rapporterne fra Marts venter man, at Produktionen yderligere er steget, ligesom man regner med en fortsat Stigning for de kommende Maaneder, efter at den partielle Omstilling fra Bygning af *Liberty-Skibe* til *Victory-Skibe* er fuldført.

### DOMINIONS-ASSURANDØRER MEDLEMMER AF LLOYDS

Paa et nyligt afholdt Aarsmøde i *Lloyd's* i London fremhævede Præsidenten, Mr. H. G. Griggs, ifølge Referater i tyske Blade Nødvendigheden af at opretholde Søforsikringens Karakter af et internationalt Erhverv. Ifølge de samme Kilder bestræber amerikanske Søassurandører sig paa at udnytte den amerikanske Skibsfarts-Ekspansion til at erobre en tilsvarende større Del af den internationale Søforsikringsforretning. Som et Modtræk herimod opfattes det, at *Lloyd's* har besluttet at oplage Assurandører hjemmehørende i britiske Dominions og Kolonier samt Indien som Medlemmer.

### NY TYPE SVENSK AMERIKABAAD

Paa et Bestyrelsesmøde har Svenska Amerika Liniens Ledelse besluttet i Princippet at vedtage et Forslag, der blev fremlagt af den tekniske Afdeling, om en ny Skibstype, paa hvilken man kan basere en Nybygning til Amerikaliniens, og i Løbet af kort Tid fremsætter Afdelingen sit endelige Forslag, hvorefter Bestillingen ved svensk Værft kan finde Sted.

Det nye Skib skal være et kombineret Last- og Passagermotorskib paa omkring 11.000 BRT. og med en Fart af 19 Knob paa fuld Last. Det er Hensigten at sætte Skibet ind i den faste Fart mellem Göteborg og New York. Det skal have Plads til 350 Passagerer og en Lasteevne paa 2.500 Tons.

Amerikaskibet vil blive yderst moderne, og man har holdt Strømlinie-Modellen uden dog at overdrive den. I Størrelse bliver Skibet nærmest svarende til Dampere *Drottningholm*.

Der kan ikke være Tale om nogen anden Fart end 19 Knob, fordi den passer med Afgang fra Göteborg Lørdag Eftermiddag og Ankomst til New York den anden Mandag derefter. At øge Farten, saa Skibet kunde ankomme en eller to Dage tidligere, menes ikke at tjene nogen Hensigt. Det vilde nemlig i meget væsentlig Grad fordyre Maskinkraften og dermed ogsaa Rejsen for Passagererne.

Direktør *Axel Jonsson* udtaler, at han mener, at denne Skibstype bliver den mest formaalstjenlige i Atlanterhavsfarten. Man regner med, at Nybygningen kan være færdig om to eller tre Aar, og den skal saa

alternierende med *Drottningholm* gaa i Fart mellem Göteborg og New York, medens *Gripsholm* skal sættes ind i Sæsontrafikken.

Det var saa tidligt som i 1941, at man begyndte paa Tegningerne til det nye Skib. Som et Eksempel paa, hvor grundigt man er gaaet til Værks, kan det nævnes, at man har prøvet ikke mindre end otte Skorstentyper, medens man har gennemgaaet et meget stort Antal Rigningsforslag.

Skibets Længde bliver omtrent den samme som *Drottningholms*, og dette Skib har jo netop i Aarenes Løb vist sig at være et fortrinligt Sø-Skib, og Farten paa 19 Knob maa anses for passende til at give jævne Bevægelser. Direktør *Axel Jonsson* understreger endvidere, at de store Atlanterhavsrederier nu slaar saa stærkt paa Tromme for den høje Fart, men Offentligheden tænker ikke paa, at det drejer sig om Maksimalfart, som ikke kan udnyttes med Søen imod eller i haardt Vejr.

Dir. *Jonsson* udtaler endvidere, at det er muligt, man vil fortsætte ad denne Vej, hvis det første Forsøg skulde vise sig at falde godt ud. Det nye Skib skal endvidere bygges, saa det kan tage værdifuldt Gods og ikke mindst Ekspresgoods med. Derfor faar det stort Lastvolumen, store Luger og Indretninger, der muliggør hurtig Losning og Lastning.

— Vi kan byde paa Komfort, hvor Flyvemaskinerne kan byde paa Hurtighed, udtaler Direktør *Axel Jonsson*.

## Skal der alligevel bygges Kæmpeskibe efter Krigen?

Ganske modsat de foran skitserede Planer om det nye svenske Amerikaskib er nogle Planer, der er udkastet af Kæmpeskibet *Normandies* Konstruktor, *Vladimir Yourkevitch*, der ikke deler den almindelige Opfattelse, at de transatlantiske Luftliniers Udvikling vil standse Bygningen af de store transatlantiske Passagerskibe. Tværtimod tror han, at det vil være muligt med Fortjeneste at drive et 100.000 Tons Skib, som kan løbe 36 Knob og have Plads til 5.000 Passagerer. Et saadant Skib skulde være omtrent en Femtedel større end *Normandie* og koste 30 pCt. mere i Anskaffelse, medens — hævder *Yourkevitch* — Indtægterne skulde blive dobbelt saa store paa Grund af det meget store Passagertal til lave Priser, hurtige Rejser og en maksimal Udnyttelse af Personalet.

I Forbindelse med disse Planer oplyses det, at Passagertrafikken over Atlanterhavet før første Verdenskrig aarligt laa paa omkring 500.000, medens det umiddelbart efter Krigen voksede til 1.100.000. Efter denne Krig mener *Yourkevitch*, at Passagertrafikken vil stige meget betydeligt. Som en Antydning af det Antal Skibe, som behøves til denne Trafik nævner han, at »en Passagerdamper, der gennemsnitligt transporterer 2.000 Passagerer pr. Rejse og gør tyve Rejser om Aaret med sammenlagt 40.000 Passagerer, kun repræsenterer 4 pCt. af Trafikken over Atlanterhavet i 1929«.

Videre mener han, at de nuværende Transportmidler ikke rækker til, naar Krigen er Slut, selv om de blev fordoblet. Han oplyser, at der kun findes 29 Skibe af større Dimensioner, og at kun tre af disse gaar under amerikansk Flag. Endvidere kan den tilgængelige Tonnage i denne Størrelsesklasse meget nemt blive reduceret, og hvis der ikke træffes passende Forholdsregler, kan Situationen efter Krigen blive foruroligende, mener *Normandies* Konstruktor.

Han hævder videre, at der i det mindste er Brug for 66 Skibe til det yderligere Antal Passagerer, man kan regne med pr. Aar paa Basis af 1.000 Passagerer pr. Rejse. Samtidig kommer Landenes militære Myndigheder til at rekvirere Skibe for Hjemtransporten af de mange Millioner Soldater fra Krigskuepladserne, og dette kommer til at øge Efterspørgslen efter Passagertonnage. Dette vil forsinke Genopbygningsarbejdet, som kommer til at udgøre en af den amerikanske Værftsindustri største Opgaver i det mindste to Aar efter Krigen, indenfor hvilket Tidsrum nye, moderne Luksus-Linere kan tilføres Passagertrafikken.

### Nye Passager-Kategorier

*Yourkevitch* hævder endvidere, at der efter Krigen kommer en ny Passagertype, idet mange Mennesker af Mid-

delklassen vil benytte disse Rejser til populære Priser. Han paapeger videre, at disse Havenes 100.000 Tons Giganter ikke alene er mulige, men ogsaa kan blive indtægtsbringende, fordi de kan transportere dobbelt saa mange Passagerer som Skibe af *Queen Mary*- eller *Normandie*-Typen, medens de kun koster 30 pCt. mere at bygge og kun er 25—30 pCt. dyrere i Driften. Han fremhæver videre, at kun den meget store Type af Ocean-skibene kan holde Farten i al Slags Vejr paa Atlanterhavet uden at overanstrenges Skroget og uden at genere Passagererne.

De nye Kæmpeskibe skal efter *Yourkevitch's* Plan naturligvis udstyres med alle mulige Sikkerhedsindretninger. Ny er her hans Tanke om lufttomme Skillerum, der skal kunne forhindre en Brand i at brede sig fra en Del af Skibet til en anden. Rummene under laveste Dæk skal ligeledes være lufttætte, saa man i Tilfælde af Skade paa Skroget under Vandlinien skal kunne forhindre Vandet i at trænge ind ved at gøre Lufttrykket i Rummene højere end Vandtrykket udenfor.

Problemet at bygge et Skib, som kan tage et stort Antal Passagerer til billige Billetpriser og endda give god Fortjeneste, kan løses ved to Faktorer, hævder *Yourkevitch*. For det første skal Skroget bygges, saa det giver et Minimum af Modstand og med den paafølgende Besparelse i Byggeomkostningerne bliver Grundlaksten pr. Passager meget mindre paa Grund af den forholdsvis mindre Maskinplads.

Et Skib af den antydede Størrelse og Fart kan ogsaa finde Anvendelse som Hjælpeskib i Tilfælde af Krig, og det skal da ogsaa, mener *Yourkevitch*, bygges med dette Formaal for Øje. Dækket skal konstrueres, saa det kan tjene som Aeroplandæk, ligesom der skal kunne indrettes Hangar-Plads til nogle Hundrede Aeroplaner. Skibet skal endvidere ogsaa kunne anvendes til Tropeltransportskib.

*Yourkevitch* tænker sig, at alt Hjælpemaskineri skal være elektrisk og drives af fire Turbo-Generatorer paa hver 6.000 kW.

De foreslaede Dimensioner for dette Skib, som efter Krigen tænkes bygget paa amerikansk Værft, er følgende:

Længde .....	1.213 Fod
Bredde .....	138 »
Dybgang paa Last .....	34 »
Displacement .....	85.000 Tons
Dybde til Hoveddæk ....	84 Fod

*Yourkevitch* regner ikke med, at Skibet skal kunne medføre Stykgodslaster, men han aabner dog Passagererne Adgang til at medtage deres private Automobileer eller Flyvemaskiner.

## 70 AAR

I Søndags fyldte Skibsmægler *Rasmus Christensen*, Aarhus, 70 Aar. Skibsmægler Rasmus Christensen fik som ung Mand i 1891 Kontorplads i Det Forenede Dampskibsselskabs Afdeling i Aarhus, og da afdøde Skibsmægler *J. P. Petersen* i 1894 overtog Ekspeditionen af Aarhus-Bugtens Dampskibsselskabs Skibe, gik Rasmus Christensen over i dette Firma. I 1907 blev han Medindehaver, og i 1916 overtog han det sammen med sin Svoger, Grosserer *Viggo Petersen*, Portugal. I 1921 fik han Bestalling som edsvoren Mægler. Hr. Christensen har saaledes virket ved Aarhus Havn i 53 Aar og passer stadig sin betydelige Forretning. Han er Medlem af Bestyrelsen for Arbejdsgiverforeningen i Aarhus, for Arbejdsgiverforeningen ved Aarhus Havn, Næstformand for Aarhus Dampmølle, Medlem af Repræsentantskabet for Aarhus Privatbank og mangeartigt Soretsmedlem.

## Værftet contra Ministeriet

Ved Sø- og Handelsretten havde Ministeriet for Landbrug og Fiskeri krævet Frederikssund Skibsværft dømt til at betale 16.210 Kr. som Værftets Andel i Udgifter, Fiskeridirektoratet har haft ved at installere en ny Motor i et Fiskepatrouillefartøj, der var bygget paa Værftet. Installeringen fandt Sted som Følge af, at Skibets oprindelige Motor medførte saa alvorlige Rystelser i Skibet, at dette blev anset for uanvendeligt.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Galease fra Horsens forlist i Øresund

Motorgaleasen *Ernte* af Horsens er forleden forlist i Øresund mellem Vedbæk og Hven. *Ernte*, som var paa Vej fra Jylland til København med Brunkul, var noget forsinket paa Grund af Stormen i de sidste Dage, og den var først Mandag gaaet fra Hundested.

Forlistet blev observeret fra nogle nærliggende Fiskerbaade og fra Vedbæk, og Fiskerbaadene *Guðrun* og *Dan* sejlede til Hjælp. Da de ankom til Ulykkesstedet, var Galeasen sunket, og Besæningen, 3 Mand, havde surret sig fast i Mastetoppen, som ragede over Vandet. Alle blev reddet.

Det drejede sig om den 26-aarige Skipper *Niels Aage Nielsen*, Hov Fyr, Lohals, Langeland, den 16-aarige Bedstemand *Tonny Møller Hansen*, og den 23-aarige Kok *Børge Nielsen*, Aarhus.

De blev, da de ankom til Vedbæk, i Ambulance ført til Gentofte Sygehus, idet de alle havde paadraget sig Chok og Skipperen tillige et Brud paa Benet.

## Nyt Skib til A. E. Sørensens Rederier

Fra Ring-Andersens Værft i Svendborg har der været Prøvetur med Værftets sidste Nybygning, *Nette S.*, der er bygget til Skibssreder *A. E. Sorensen*.

Til Prøvesejladsen var indbudt ca. 30 Gæster. Fra *J. Lauritzens Søfarisskole* deltog 6 Elever, som var behjælpelig med at sætte Sejl etc.

*Nette S.* er Søsterskib til *MS. Lehnkov* og *MS. Jørgen Ring*. Skibet er rigget som 3-mastet Skonnert og er forsynet med en 120 HK. B. & W. Alpha Dieselmotor fra Frederikshavn. Lastevnen er 180 Tons d. w., og Skibet er forsynet med 2 store Luger, 2 kraftige Spil, elektrisk Lys overall, fine, moderne Kahytsforhold til Fører og Mandskab.

*Nette S.* er allerede gaaet ud paa sin Jomfrurejse.

## Sæby vil have Mindesmærke for sine omkomne Fiskere

Sæby Erhvervsudvalg har fremsat Plan om Rejsning af et Mindesmærke for omkomne Fiskere og Søfolk i Sæby. Sagen er overdraget en Komité, bestaaende af Erhvervsudvalgets Formand, Borgmester *Aage Neergaard*, Fiskeriforeningens Formand, Skipper *Peter Hyttel*, Byrådsmedlem, Skipper *Emanuel Strøm*, Tandtekniker *N. C. Fabricius* og Gasværksarbejder *P. A. Christensen*.

Mindestenen, der tænkes rejst i Anlægget Vest for Kirkegården, skulde bære de omkomne Fiskeres og Søfolks Navne.

## Marineforeningens Sendemandsmøde

Marineforeningens ordinære Sendemandsmøde finder Sted i *Haandværker- og Industriforeningen* i Randers Søndag den 14. Maj 1944 Kl. 12.30 under Forsæde af Foreningens Formand, Kommandør *Paul Ipsen*.

Til Sendemandsrådets Dirigent er udset Landsretssagfører, Orlogskaptajn (R) *C. F. Bornemann*, Randers, og dets Tilrettelæggelse er forestaaet af et Udvalg bestaaende af Marineforeningens Næstformand, Grosserer *C. Bonne-lykke* og Sekretøren, Fuldmægtig *Honnens de Lichtenberg*, København, samt Randers-Afdelingens Formand, Sejlmaergemester *C. Mortensen*.

Værftet dømtes til at betale 9892 Kr., som det selv havde tilbudt, og Ministeriet dømtes til at betale Værftet 1200 Kr. i Sagsomkostninger.

## FRAGTFRADRAGET VAR UBERETTIGET

Rederiet for *M/S »Gerda«* af Svendborg havde ved Sø- og Handelsretten paastaet Dansk Andel Gødningsforretning dømt til at betale 552 Kr., som var tilbageholdt i Fragt for en Ladning Kalksalpeter, »Gerda« havde befordret fra Norge til Grenaa. Der manglede 2400 kg, og Gødningsforretningen mente derfor at have været berettiget til at fradrage nævnte Beløb.

I den nu afsagte Dom siger Sø- og Handelsretten, at det ikke er bevist, at Gødningsforretningen ikke har modtaget det i Konossementet angivne Antal Sække, og der blev derfor givet Dom efter Paasland. Foruden de 552 Kr. skal Gødningsforretningen til Rederiet betale 300 Kr. i Sagsomkostninger.

## DAMPSKIBSSELSKABET »ORION«

Dampskibsselskabet »Orion« indkalder til ekstraordinær Generalforsamling Tirsdag den 23. Maj. Paa en Generalforsamling den 26. April vedtoges det som omtalt enstemmigt at ændre Vedtægterne, saaledes at Bestyrelsen kan udvides med et Medlem, Direktør *Charles Christensen*. Vedtægtsændringerne vil blive forelagt til endelig Vedtagelse paa den kommende Generalforsamling.

Der paaregnes at møde ca. 175 Sendemænd fra de fleste af Marineforeningens 77 Afdelinger Landet over, hvoraf mange kommer langvejs fra. Der er for de mødende Marineforeningskammerater arrangeret saavel Frokost som Middag, til hvilken sidste er inviteret Amtmand *P. Holck* og Politimester *P. Stavnstrup*, medens Borgmester *C. Sorensen* beklageligvis har sendt Afbud p. Gr. af Bortrejse.

Mødets Dagsorden hyder iøvrigt ikke paa Overraskelser af nogen Art, idet der ikke er fremsat særlige Forslag til Behandling.

## En Paasejling i fremmed Havn

I Sø- og Handelsretten er der afgivet Forklaring af Besæningen fra Motorgalease *Almee* af København i Anledning af, at Skibet den 25. Marts d. A. under et Ophold i Swinemünde er blevet paasejlet af en fremmed Damp og derved har lidt en Del ovenbords Skade og er blevet læk, uden at Skadens fulde Omfang dog kan konstateres, før Skibet kommer i Dok.

Føreren, Kaptajn *B. Andersen*, oplyste, at han ikke havde været om Bord, da Paasejlingen skete. Bedstemand *Chr. Mortensen* forklarede, at den fremmede Damp først tørnede Styrbords Anker og derefter Siden ud for Fokkeriggen paa *Almee*, der laa fortøjet ved Kajen og derfor ikke kunde foretage sig noget for at afværge Sammenstødet. Denne Forklaring godkendtes af Ungmand *Viggo Nielsen*.

## Frifundet, fordi Lystønden havde skiftet Karakter

Ved Sø- og Handelsretten var der rejst Tiltale mod Skibsfører *Niels Peter Marius Danholt* for Overtrædelse af Sølovens Paragraf 293 for ved Pligtforsømmelse at have foraarsaget, at Damperen *Dania* af København, som han var Fører af, den 9. September 1942 grundstødte paa Grunden Nedjan ud for Sveriges Sydkyst. Det bebrejdedes særlig Tiltalte, at han, uagtet at Styrmanden havde henledt hans Opmærksomhed paa Forskellen i Fyrkarakteren af Fyret, der var i Sigte, og en Lystønde, som efter det af Tiltalte benyttede Søkort efter hans Opfattelse skulde være Långagrund, undlod at stoppe Skibet for ved Pejling, Lodskud el. lign at skaffe sig Vished om Skibets virkelige Position.

Det er under Sagen oplyst, at der oprindeligt har været en Lysbøje ved Långagrund, men at denne allerede er inddraget i 1939, og at der er udlagt en Lysbøje med anden Blinkkarakter ved Nedjan Grunden.

Retten fandt det undskyldeligt, at Tiltalte er gaaet ud fra, at de indtil Maj 1941 truffene Ændringer til Betyggelse af Sejladsen var indført paa Kortet, og da Lodskud eller yderligere Pejlinger efter Rettens Mening ikke kan antages at ville have bidraget til at bestemme Skibets Position, findes der, selv efter Forskellen i Fyrkarakteren mellem Lysbøjerne, ikke fra Tiltaltes Side at være udvist noget Forhold, der kan henføres under Bestemmelserne i Sølovens Paragraf 293, hvorfor Tiltalte frifandtes, og Sagens Omkostninger paalagdes det Offentlige.

## Værdifulde Tillæg fra Søkortarkivet

Det kongelige Søkort-Arkiv har i disse Dage udsendt en Række værdifulde Tillæg til sine Haandbøger. Det drejer sig om Tillæg Nr. 1 for 1944 til *Lærebog i Navigation* med særlig Beregning af Høj- og Lavvande, Til-

læg 3 til *Den danske Havnelods*, Tillæg 4 til *Den danske Lods I*, *Den danske Lods II*, *Den danske Lods III*, Tillæg til *Danske og islandske Fyr- og Taagestationer* og endelig til *Danske Sømærker*.

#### Gammel dansk Kaptajn død i Amerika

Til de Paarørende er der indløbet Meddelelse om, at en gammel Bornholmer, flv. Kaptajn *Valdemar Jensen Kofoed*, San Francisco, U. S. A., er død i en Alder af 84 Aar.

Den Afdøde stammer fra Svaneke, hvor hans Fader var Skipper. Som ung Mand kom Valdemar Jensen Kofoed ud at sejle, først i hjemlige Farvande, senere, efter at han havde taget Styrmandseksamen, i Udenrigsfart. Under et Skibsforlis i Biscayabugten med den britiske Bark »Victoria« blev han saaret og mistede det venstre Øje. Han bosatte sig saa i San Francisco, hvor han i en Aarrække drev en meget omfattende Mæglervirksomhed. I 1912 købte han et stort Sejlskib, med hvilket han sejlede Jorden rundt.

#### To nye svenske Røde Kors-Skibe til Grækenland

Sverige har nu stillet to nye Skibe i Røde Kors' Tjeneste til Levnedsmiddelfarten paa Grækenland. Det ene er Svenska Orient-Liniens Motorskib »Boreland« paa 4700 Tons d.w., der er gaaet direkte til Piræus med en Ladning Saltfisk, der skænkes af den svenske Regering, og 18 Volvo-Lastvogne, der tildels er en Foræring fra svenske Rederier.

Det andet Skibs, der sættes ind i denne Fart, er Svea-Bolagets nybyggede »Fenja« paa 3700 Tons d.w., der er afsejlet til Canada, hvorfra det skal bringe en Ladning Hvede til Grækenland.

Ialt 15 svenske Skibe deltager nu i Røde Kors-Farten paa Grækenland.

## PERSONALIA

#### 90 Aar

Tidligere Købmand og Dampskibsekspeditor *Edvard Nikolaj Pedersen* i Svaneke fyldte i Tirsdags 90 Aar. Han er født i Svaneke og sejlede i sine unge Dage som Styrmand, sidst i Det Østbornholmske Dampskibsselskab fra dets Oprettelse i 1877. Senere gik han i Land og etablerede en Købmandsforretning i Postgade, samtidig med at han blev Dampskibsekspeditor. Fra 1883 var han knyttet til Redningsvæsenet, de sidste 30 Aar, indtil 1926, som Opsynsmand.

#### 75 Aar

Paa Tirsdag — den 16. Maj — fylder pensioneret Maskinmester *J. P. Elmgreen* 75 Aar. Maskinmester Elmgreen aftjente i sin Tid sin Værnepligt om Bord i *St. Thomas*, hvorefter han en Del Aar sejlede i Koffardifart. En Tid var han ansat som Maskinmester i Kryolitbrudet i Ivigut, men kort efter Aarhundredskiftet kom han ind i Statens Tjeneste, først i Fiskerikontrollen og derefter i Redningsdamperen *Vestkysten*, som han var om Bord i i tredive Aar — fra 1905 til 1935, da han gik i Land.

I Dag — Fredag — fylder forhenværende Skibsfører i Dampskibsselskabet *Hetland*, Kaptajn *S. M. Christensen*, 70 Aar. Kaptajn Christensen, der sidst var Fører af Damperen *Gudena*, gik i Land i 1937 og er nu bosiddende i Boldesager ved Esbjerg.

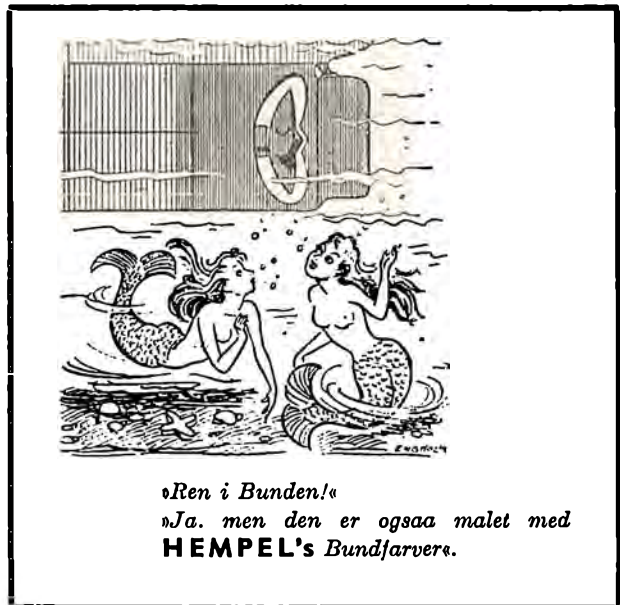
#### 60 Aar

Ligeledes i Dag fylder Skibsfører af 1. Grad ved Gedser —Warnemünde-Overfarten, Kaptajn *V. O. Nissen*, 60 Aar.

Paa Torsdag — Kristi Himmelfartsdag — fylder Stads- og Havneingeniør i Nørresundby, Civilingeniør *Svend Fogtmann*, 60 Aar.

#### Afsked med D. F. D. S.

Paa Grund af svigtende Helbred har Maskiningeniør i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Civilingeniør *Herman Bidstrup*, nu taget sin Afsked efter næsten 30 Aars Virke i Dampskibsselskabets Tjeneste. Civilingeniør Bidstrup var efter at have taget sin Eksamen fra Polyteknisk Lære-



»Ren i Bunden!«

»Ja, men den er ogsaa malet med  
**HEMPEL's Bundfarver.**

anstalt, ansat hos Burmeister & Wain, indtil han i 1915 knyttedes til Det Forenede Dampskibs-Selskabs tekniske Afdeling som Maskiningeniør. Hans Arbejde indenfor Selskabet begyndte paa en Tid, da man stod overfor Overgangen til Dieselmotordrift, og det faldt i hans Lod at føre Tilsyn med Dieselmotoranlæggene i den Række af Motorskibe, der i de følgende Aar blev bygget til Selskabets Flaade. I disse mange Aar har Maskiningeniør Bidstrup udført et anerkendt Arbejde samtidig med, at han er blevet meget afholdt saavel indenfor Selskabet som af de mange, der i Aarenes Løb har lært ham at kende.

#### 25 Aars Jubilæer

Paa Mandag kan Maskinmester *Carl Chr. Sørensen* fejre sit 25 Aars Jubilæum paa Aalborg Portland Cementfabrik Norden. Efter sin Maskinmestereksamen sejlede Maskinmester Sørensen i nogle Aar i Dansk-Fransk, indtil han gik i Land og overtog sin Stilling i Aalborg.

Ligeledes paa Mandag fejrer Maskinmester *William Sørensen, Hørsholm*, 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Aktieselskabet Hørsholm Klædefabrik. Han er udlært hos Burmeister & Wain og efter Videreuddannelse i England sejlede han i syv Aar i Det Forenede Dampskibs-Selskab som Assistent og Maskinmester, hvorefter han gik i Land for at overtage en Stilling som Maskinmester i De danske Spritfabriker. Fra Januar 1914 til August 1916 arbejdede Maskinmester Jørgensen for et engelsk Firma ved Bygningen af Esbjerg Trafikhavn, i to Aar derefter havde han Ansættelse i Slagelse, indtil han for 25 Aar siden overtog sin nuværende Stilling som Maskinmester ved Hørsholm Klædefabrik.

Maskinchef i A. P. Møllers Rederi, Maskinmester *Peter Møller*, der har sit Hjem i Svendborg, fejrede i Tirsdags 25 Aars Jubilæum i Rederiets Tjeneste. Skønt han først i Slutningen af Aaret fylder 50 Aar, har han dog i 19 Aar sejlet som Maskinchef, og han sejler for Tiden med Damperen *Betty Mærsk*.

#### Udnævnelser

Marineministeriet har ansat konstitueret Fyrskibsfører i 7. Lønningsklasse *Martinus Worm* som Fyrskibsfører i 7. Lønningsklasse.

Marineministeriet har ansat Fyrassistent ved Fyrmagasinet *Herluf Vedel Hansen* som Fyrkontrolør af 3. Grad.

Marineministeriet har konstitueret Lodsinspektør, Kommandorkaptajn i Reserven *Hans Christian Søren Ørsted* i den ved Normeringslovanordningen for 1944/45 oprettede Stilling som Lodsinspektør og ansat Frk. *Karen Vibeke Stroyberg Hansen* som Kontorfuldmægtig i Lods-direktoratet.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELEF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

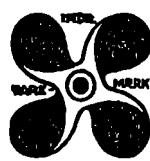
## DAMPKIBSSELSKABET PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang II. Katalog

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 11. Maj 1944.

Nr. 19.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 18, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

- Tillæg Nr. 4 til *Den danske Lods I, 1941,*
- — 4 - *Den danske Lods II, 1939,*
- — 3 - *Den danske Lods III, 1940,*
- — 3 - *Den danske Havnelods, 1940,*
- — 1 - *Danske og islandske Fyr- og Taagesignalstationer m. m. 1942,*
- — 1 - *Danske Sømærker, 1942,*
- — 1 - *Lærebog i Navigation.*

Tillæggene udleveres gratis til Ihændehavere af ovennævnte Publikationer.

## I. Østersøen.

839. (T). Danmark. Gedser Rev S. Vraglystønde midlertidigt udlagt.

*Position.* c. 54° 25',4 N. 12° 09',1 E.

*Detaller.* En grøn Vraglystønde uden Topbetegnelse, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, er midlertidigt udlagt som Midtfarvandsmærke paa ovennævnte Plads.

Sømærket inddrages om kort Tid uden nærmere Meddelelse.

(N. f. S. Nr. 17/885. Berlin 1944.)

840. Tyskland. Danzig Bugt. Adlershorst E. Lystønde udlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 16/773 1944.

*Position.* c. 54° 28',4 N. 18° 38',3 E.

*Detaller.* En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, er udlagt paa ovennævnte Plads.

*Kort* Nr. 200 og 181.

(N. f. S. Nr. 17/938. Berlin 1944.)

**841. Tyskland. Stettiner Haff. Grosses Haff. Midlertidigt Skydeomraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Et midlertidigt Skydeomraade begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 53° 42' 30" N. 14° 31' 39" E.    d) 53° 49' 00" N. 14° 22' 54" E.  
 b) 53° 43' 42" N. 14° 26' 56" E.    e) 53° 47' 54" N. 14° 27' 48" E.  
 c) 53° 46' 00" N. 14° 23' 45" E.    f) 53° 45' 30" N. 14° 30' 56" E.

(N. f. S. Nr. 17/882. Berlin 1944.)

**842. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde N. Vrag rapporteret.***Position.* c. 54° 19',8 N. 12° 04',7 E.

(N. f. S. Nr. 17/884. Berlin 1944.)

**843. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak E. Oplysning om Vrag.***Tidligere E. f. S.* Nr. 11/650 1944.*Position.* c. 54° 31',2 N. 10° 28',5 E., i 16—17 m Vand.*Detaller.* Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads.*Kort* Nr. 185.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****844. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Overby S. Vrag rapporteret.***Position.* c. 55° 53' N. 11° 24' E., c. 4 Sm S. for *Overby* paa *Sjællands Odde*.**845. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Vrag bortsprængt. Vrag-afmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1410 1943 og 1/5 1944.*Position.* 56° 43' 13" N. 10° 24' 48" E., c. 2,1 Sm 76° fra *Als Odde* Forfyr.*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er bortsprængt til i Flugt med Havbunden. Vragafmærkningen er inddraget.*Kort* Nr. 110, 104 og 102.**846. Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Vrag afmærket.***Position.* 57° 01' (05") N. 10° 08' (20") E., c. 1,4 Sm 51° fra *Storvorde* Kirke og c. 0,3 Sm fra Fjordens S. Kyst.*Detaller.* Vragene af to Fiskekuttere, der ligger sunket tæt ved hinanden i c. 4 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt lige NE. for det nærmest Sejlløbet liggende Vrag.**847. (T). Norge. Skagerrak. Torbjørnskjær Fyr N. Sømærke forsvundet.***Position.* c. 59° 01',5 N. 10° 47',5 E., N. for *Mefjordbåen*.*Detaller.* Den sorte Stage er forsvundet. En ny Stage udlægges uden yderligere Meddelelse.

(N. f. S. Nr. 17/889. Berlin 1944.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****848. Norge. Sør-Trøndelag. Trondheimsleia. Leksen S. Ankringsforbud.***Positioner.* a) *Neset, Leksen:* 63° 34' 03" N. 9° 20' E.b) *Bytingsholmen* SW.: 63° 32' 42" N. 9° 21' 07" E.*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for Afstande af 200 m fra ovennævnte 2 Pladser.

(E. f. S. Nr. 8/346. Oslo 1944.)

**849. Norge. Møre og Romsdal. Vigrafjorden. Ankringsforbud.**

*Positioner.* a) *Skatenes*: 62° 35' 13" N. 6° 07' 53" E.

b) *Bjørnøy W.-Side*: 62° 34' 02" N. 6° 14' 28" E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra hver Side af Forbindelseslinien mellem *Skatenes* og *Bjørnøy W.-Side*.

(E. f. S. Nr. 8/345. Oslo 1944.)

**850. Norge. Møre og Romsdal. Leite. Ankringsforbud.**

*Position.* 62° 11' 22" N. 5° 37' 18" E.

*Detaller.* Det er ved *Leite* forbudt at ankre inden for en Afstand af 200 m fra ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 8/344. Oslo 1944.)

**851. Danmark. Skallingen WNW. Vrag rapporteret.**

*Position.* c. 55° 29',5 N. 8° 13',3 E., i *Esperance Bugt*, c. 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Sm 294° fra *Skallingen Fyr* og c. 1 Sm fra *Kysten*.

*Detaller.* Vraget af en Fiskekutter, af hvilken begge Master rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads.

**852. Tyskland. Ems. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* a) 2. Maj—17. Maj 1944.

b) 18. Maj—20. Maj 1944.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I ovennævnte Tidsrum foretages Skydeøvelser i *Dollart* og *Emsdistriktet* inden for nedennævnte Omraader:

a) Omraadet fra Linien *Tarssum—Pogum* til Linien mellem Punkterne: 53° 17',5 N. 7° 04' E. og 53° 20',5 N. 7° 07' E.

b) Omraadet i *Ems* mellem Forbindelseslinierne:

53° 24' N. 6° 53' E. — 53° 24' N. 7° 00' E. og

53° 19' N. 7° 00' E. — 53° 19',7 N. 6° 55' E.

Skydningen afbrydes under Skibes Passage af Omraaderne.

(N. f. S. Nr. 17/840. Berlin 1944.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****853. Kattogat. Skagerrak. Nordsøen. Fiskeri. Advarsel.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/411 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. Man advares imod at fiske inden for et Omraade, der begrænses af følgende Linier:

a) *Lister Fyr* paa c. 58° 07' N. 6° 34' E. — *Tyborøn* (Sydspidsen af *Agger Tange*) paa c. 56° 42',5 N. 8° 13' E.

b) 58° 11',5 N. 8° 22' E. — 57° 08',5 N. 9° 12',5 E.

2. Man advares imod at fiske inden for et Omraade E. for Meridianen gennem *Skagen*, c. 10° 38' E., der begrænses:

a) mod Syd af Breddeparallelens 57° 38' N.

b) mod Nord af Breddeparallelens 57° 48' N.

Fiskere, der ikke følger Advarslerne i Pkt. 1 og 2, udsætter sig for Opbringelse.

3. *Norske* Fiskere skal være i Besiddelse af skriftlig Tilladelse fra *tyske* Militærmyndigheder; *danske* Fiskere skal have skriftlig Tilladelse fra *danske*, civile Myndigheder.

4. Fiskere maa ikke have Radioanlæg om Bord i Fiskefartøjerne.

5. Følgende Omraader er frigivet for Fiskeri:

a) Omraadet E. for Linien: 58° 11',5 N. 8° 22' E. — 57° 08',5 N. 9° 12',5 E. indtil det *svenske* Territorialfarvand.

- b) Omraadet S. for Breddeparallellen  $57^{\circ} 38'$  N. indtil Linien: *Hjælm* c.  $56^{\circ} 08' N. 10^{\circ} 48',5 E.$  — Punktet c.  $56^{\circ} 08',0 N. 11^{\circ} 10',0 E.$  — Punktet c.  $56^{\circ} 03',7 N. 11^{\circ} 18',0 E.$  — *Spodsbjærg—Kullen*, med Undtagelse af de bekendtgjorte afspærrede Omraader og Fareomraader.

(N. f. S. Nr. 17/927. Berlin 1944.)

**854. Sverige. Falsterbokanalens Signaler ved Passage af Kanalen.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/340 1944 udgaar.

*Position.* Falsterbokanalens S.-lige Indsejling: c.  $55^{\circ} 24' N. 12^{\circ} 57' E.$

*Detaller.* Skibe, som af de visiterende Fartøjer har faaet Tilladelse til at passere Falsterbokanalens, skal føre følgende Signaler:

om Dagen et særligt Talsignal, sammensat af Talsignalerne 1—5,

om Natten et særligt Lyssignal, sammensat af højst 2 røde og 2 hvide Lys.

De for hvert Døgn bestemte Signaler meddeles af Søfartskontrollens Skibe efter udført Visitation.

Skibe, der forsøger at indpassere i Kanalen uden at have ovennævnte Signaler hejst, udsætter sig for øjeblikkelig Beskydning.

(U. f. s. Nr. 19/1018. Stockholm 1944.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korte eller  
Bogs Nr.

*Tyskland:*

N Nautisches Jahrbuch 1945.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**855. Sverige. Sölvesborg Indsejling. Sømærke inddraget.**

*Position.*  $56^{\circ} 00' 12'' N. 14^{\circ} 33' 38'' E.$

*Detaller.* Den røde Stage med 1 Ballon over 1 nedadvendt Kost NW. for *Ledgrund* er inddraget.

(U. f. s. Nr. 19/1023. Stockholm 1944.)

**856. Sverige. Kalmarsund. Sejlløbet til Kristianopel. Sømærke udlagt.**

*Position.*  $56^{\circ} 14' 59'' N. 16^{\circ} 03' 52'' E.$

*Detaller.* En Stage uden Topbetegnelse er udlagt NE. for en nyligt fundet 3 m Grund.

(U. f. s. Nr. 19/1002. Stockholm 1944.)

**857. Sverige. Kalmarsund. Sejlløbet til Ekenäs. Afmærkning forandret.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. En Stage med Kost er udlagt paa  $56^{\circ} 30' 28'' N. 16^{\circ} 12' 11'' E.$ , SE. for en nyligt fundet 3,2 m Grund.

2. Stagen uden Topbetegnelse paa  $56^{\circ} 30' 24'' N. 16^{\circ} 11' 50'' E.$  er flyttet til  $56^{\circ} 30' 28'' N. 16^{\circ} 11' 55'' E.$ , N. for en nyligt fundet 3,2 m Grund.

3. Stagen uden Topbetegnelse paa  $56^{\circ} 30' 31'' N. 16^{\circ} 11' 39'' E.$  er flyttet til  $56^{\circ} 30' 32'' N. 16^{\circ} 11' 44'' E.$ , NE. for en nyligt fundet 2 m Grund.

4. Stagen uden Topbetegnelse paa  $56^{\circ} 30' 36'' N. 16^{\circ} 11' 31'' E.$  er flyttet til  $56^{\circ} 30' 35'' N. 16^{\circ} 11' 36'' E.$ , ENE. for en nyligt fundet 1,7 m Grund.

5. Stagen uden Topbetegnelse paa  $56^{\circ} 30' 35''$  N.  $16^{\circ} 11' 19''$  E. er flyttet til  $56^{\circ} 30' 37''$  N.  $16^{\circ} 11' 19''$  E., N. for en nyligt fundet 3 m Grund.  
 6. En Stage med Kost er udlagt paa  $56^{\circ} 30' 36''$  N.  $16^{\circ} 11' 09''$  E., S. for en 2,4 m Grund.

(U. f. s. Nr. 19/1001. Stookholm 1944.)

**858. (T). Sverige. Kungsgrund SSW. Vraglystønde midlertidigt inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 15/713 1943.

*Position.*  $57^{\circ} 39' 02''$  N.  $16^{\circ} 54' 16''$  E., c. 500 m E. for *Torsknallens* Stage med 2 Balloner.

*Detaller.* Vraglystønden, der er udlagt c. 200 m W. t. S. for Vraget af Motorfartøjet *Luleå*, er midlertidigt inddraget for Eftersyn.

(U. f. s. Nr. 19/998. Stookholm 1944.)

**859. Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholms Havn. Karl Johansslusen. Tids-punkter for Passage.**

*Position.* c.  $59^{\circ} 19' 3''$  N.  $18^{\circ} 04' 5''$  E.

*Detaller.* Naar der ikke er Ishindringer, vil *Karl Johansslusen* indtil videre i 1944 holdes aaben for Gennemsejling Søgnedage Kl. 0700—1200 og Ki. 1400—1700.

(U. f. s. Nr. 19/1016. Stookholm 1944.)

**860. Sverige. Stockholms Skærgaard. Näskubben Fyr forandret.**

*Position.* c.  $59^{\circ} 53'$  N.  $19^{\circ} 05'$  E.

*Detaller.* Ved *Näskubben* Fyr er indrettet en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne  $164^{\circ}$  og  $172^{\circ}$ .

(U. f. s. Nr. 19/996. Stookholm 1944.)

**861. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma angöring Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/419 1944 udgaar.

*Position.* c.  $59^{\circ} 55'$  N.  $19^{\circ} 05'$  E.

*Detaller.* *Arholma angöring* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 19/1022. Stookholm 1944.)

**862. (S). Sverige. Öregrundsgrepen. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/421 1944.

*Position.* c.  $60^{\circ} 25'$  N.  $18^{\circ} 21'$  E.

*Detaller.* *Måsbådan* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 19/1021. Stookholm 1944.)

**863. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/460 1944.

*Position.* 1. a) c.  $61^{\circ} 04'$  N.  $18^{\circ} 41'$  E.      2. a) c.  $60^{\circ} 38'$  N.  $18^{\circ} 22'$  E.  
               b) c.  $60^{\circ} 54'$  N.  $17^{\circ} 56'$  E.      b) c.  $60^{\circ} 33'$  N.  $18^{\circ} 15'$  E.  
               c) c.  $60^{\circ} 34'$  N.  $18^{\circ} 58'$  E.

*Detaller.* 1. Paa Pladserne for nedennævnte Fyrskibe er udlagt Lys- og Fløjtetønder, som følger:

- a) Ved *Finngrundet* en sort- og rødmalet Tønde, der viser hvidt To-Blink hver 6<sup>s</sup>.  
 b) Ved *Västra Banken* en rødmalet Tønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.  
 c) Ved *Grundkallen* en sortmalet Tønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.

2. a) *Argos grund* Lystønde og  
 b) *Grepens angöring* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 19/1021. Stookholm 1944.)

**864. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**

*Position.* Mellem Breddeparallelernerne  $63^{\circ} 25'$  N. og  $64^{\circ} 45'$  N.

*Detaller.* Samtlige *svenske* Fyr indenfor ovennævnte Omraade i *Bottniske Bugt* med Undtagelse af Fyrerne i *Nordmalingsfjärden* er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 19/1020. Stookholm 1944.)

**865. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Boden Radiostation atter aaben for Trafik.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/200 1944 udgaar.*

*Position. 65° 50' 40" N. 21° 38' 50" E.*

*Detaller. Boden Kystradiostation er atter aabnet for Trafik med Skib.*

(U. f. a. Nr. 19/1028. Stockholm 1944).

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

**866. Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.**

*Position. c. 55° 59',5 N. 12° 34',0 E.*

*Detaller. Ved Espergærde Havn er paabegyndt en Ombygning af Indfatningen for den S.-lige Mole samt for den SE.-lige Del af Havnepladsen.*

*Publikationer. Havnelods, Side 61.*

**867. Sverige. Sundet. Kalkgrundet. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 16/791 1944 udgaar.*

*Position. c. 55° 37' N. 12° 53' E.*

*Detaller. Den paa Kalkgrundet Fyrskibs Plads udlagte rødmalede Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 1,5<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,2<sup>s</sup>, er atter udlagt paa Pladsen. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.*

(U. f. a. Nr. 19/1027. Stockholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Løbore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	



## Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

# Imo-Pumper

som

## Smøreoliepumper

## Brændselsoliepumper



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-&EFFEKTORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 20

FREDAG 19. Maj 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Forholdene paa de oversøiske Markeder har ogsaa i den nu forløbne Uge været uden større Ændringer. De sidste over Sverige foreliggende Rapporter melder om et uforandret stort Udbud af Ladninger, men Befragtningsvirksomheden har været ringere end i de nærmest foregaaende Uger, fordi saavel de engelske som de amerikanske Skibsfartsmyndigheder har været meget tilbageholdende ved Tildelingen af Tonnage, selv naar det gælder Præferencelaster.

Som ovenfor nævnt har *War Shipping Administration* været meget karrig med Tonnagetildelingen og fra New York meldes, at ikke en eneste privat Afslutning har fundet Sted i den forløbne Uge. Der er frigivet enkelte Skibe for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Brasilien. Disse Skibe skal have Returlast af Malm fra Brasilien og Sukker fra Cuba. De betalte Fragtrater er uforandrede. Iøvrigt søges der Tonnage for Salpeter fra Chile til Northern Range, for Hørfro fra Argentina til New York og for Malm fra Indien og Sydafrika til U. S. Atlantic, men Forretning i disse Trades har ikke fundet Sted.

Englænderne er stadig aabne for Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til Azorerne og Middelhavshavnene til uforandrede Rater. Salt fra Aden til Calcutta er sluttet til 35 Rupees og Kul fra Durban til Alexandria eller Port Said til 90/-.

I de frie Trades er Argentina stadig den dominerende Faktor, men i den forløbne Uge opstod der en vis Usikkerhed paa dette Marked paa Grund af den argentinske Regerings seneste Forholdsregler vedrørende Exporten fra Argentina. Disse Foranstaltninger gaar ud paa, at alle Havneanlæg, Lagerhuse o. s. v. beslaglægges af Staten, som vil forvalte dem indtil videre. Hvilke Grunde der har foraarsaget disse drastiske Forholdsregler er ikke helt klart, og fra den argentinske Statsmagts Side foreligger der ikke andre Oplysninger, end at man anser det for nødvendigt, at Landets Havneanlæg betragtes som militære Omraader, og at man vil holde Exporten under streng Opsigt. Under alle Omstændigheder har disse Forhold imidlertid medført, at saavel Befragtere som Redere ønsker at se Tiden noget an, førend de engagerer sig i nye Forretninger. Noteringerne paa dette Marked er iøvrigt uforandrede, idet Korn til Portugal stadig indikerer \$37.50. Iøvrigt søges der Tonnage paa Timecharter for Trade mellem Argentina og Brasilien, men desværre oplyses intet om den Rate, Befragterne vil betale.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark er uden større Begivenheder. Paa Trælastmarkedet er sluttet forskellige mindre danske Skibe fra Mellemfinland til danske Havne til Rater omkring Kr. 160. Der er sluttet adskillige Skibe for Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark til Kr. 17. Basis god dansk Havn med Kr. 1 extra for Limfjorden. Skrapjern fra god dansk Havn til Stavanger betales med Kr. 35. De øvrige Østersøtrades er temmelig rolige. Den vigtige Malmhavn, Luleå, ventes først at aabne omkring 25. Maj, og da Størstedelen af Malmlagrene i Gefle og Oxelösund nu er afskibede, er Malmfarten uden større

Interesse for Tonnage. Fra Tyskland noteres en lang Række Saltlaster til svenske Havne. 300 Ts. Lübeck/Malmø sluttedes til sv. Kr. 17.50.

### KØBENHAVNS HAVNS REGNSKAB OG AARSBERETNING

Københavns Havn har udsendt sin Aarsberetning og Regnskabsoversigt for 1943. Aarsberetningen maa — relativt — betegnes som udmærket, idet det viser sig, at de svigtende Indtægter paa Afgiftskontoen i ret stor Udstrækning er opvejet ved stigende Lejeindtægter, saaledes at Havnens Driftsunderskud, sammenlignet med de foregaaende Aar, er gaaet overraskende stærkt ned. Det hedder i Beretningen bl. a.:

Havnens Hovedindtægter, Vare- og Fartøjsafgifterne, som siden Krigens Udbrud i saa høj Grad har svigtet, har i 1943 ligget paa omtrent samme Niveau som i 1942, medens Lejeindtægten af Havnevæsenets Arealer m. m. er steget i forøget Grad, saaledes at den nu udgør ca. 1,9 Mill. Kr. for 1943 eller mere end hele Indtægten af Fartøjs- og Vareafgifterne, der før Krigen var det dobbelte af de nuværende Afgifter. Denne Forøgelse af Lejeindtægterne har været af stor Betydning for Havnens Økonomi.

Om Materialeangelens Betydning for Havnen hedder det, at det trods Besværlighederne er lykkedes at give Beskæftigelse til den normale Arbejder- og Haandværkerstab, ca. 150 Mand. Af de tidligere igangsatte Beskæftigelsesarbejder er kun tilbage Fiskerhavnen Syd for Slusedæmningen, som er saa vidt fremskredet, at Vandet er ledet ind i den. Uddybningen af Løbet ind til Havnen fra Kalvebodløbet er fuldført, og Baadklubberne er i Gang med Overflyttelse af Klubhuse eller Opførelse af nye paa lejede Pladser. Arbejdet med Gader og Veje paa Arealet samt Gas-, Vand-, Elektricitetsledninger og Kloaker kan ventes tilendebragt i 1944, hvorimod Materialeangelen hindrer Opførelse af nye Huse eller Skure til Fiskerne.

Det oplyses i Beretningen, at der er afhændet et 4000 Kvadratmeter stort Areal paa Sydenden af Islands Brygge til Akts. H. E. Gosch & Co. Et Areal ved Kalkbrænderihavnens Østside er udlejet paa Aaremaal til Firmaet Tuxen & Hagemann til Oplagsplads for Brunkul. Et Industriareal paa den nye Ø, »Sluseholmen«, er udlejet til Skandinavisk Aëro Industri.

Om Regnskabet oplyses, at Driftsindtægterne er steget fra ca. 7,7 til ca. 8,2 Mill. Kr. Driftsudgifterne er faldet med 7000 Kr., hvorefter der bliver et Driftsunderskud paa 196.978 Kr., medens Underskudet det foregaaende Aar var 684.707 Kr. Driftsunderskudet er afskrevet paa Reservefonden.

De mindre Driftsudgifter skyldes i Hovedsagen den milde Vinter 1943. Man sparede derved at udruste Havnevæsenets Isbryder »Væderen«, og Udgifterne til Snekastning blev kun smaa.

Havnens Status balancerede ved Nytaar med 86.500.000 Kr. Det er 8½ Mill. mindre end det foregaaende Aar, hvilket i Hovedsagen skyldes Afdrag paa Obligationslaan.

### GENERALFORSAMLINGEN I »PROGRESS«

Der har i Dampskibsselskabet *Progress* været afholdt en ekstraordinær Generalforsamling, hvor Aktionærerne skulde tage Stilling til Bestyrelsesforslaget om en Udvidelse af Aktiekapitalen fra 3.625.000

Kroner til 7.250.000 Kroner, men Forslaget maa behandles paa en ny Generalforsamling, idet Halvdelen af Aktiekapitalen skulde være repræsenteret, og to Tredjedele af de afgivne Stemmer skulde være for Forslaget, og den første af disse Betingelser var ikke opfyldt.

Paa Generalforsamlingen kom det iøvrigt til et Sammenstød mellem Skibsreder Marius Nielsen og Højesteretssagfører Schiørring, der som Talsmand for sin Aktionærgruppe protesterede mod Emissionskursen (150 pCt.) og ønskede Udvidelse til Pari. Til Gengæld karakteriserede Skibsrederen i skarpe Ord den Aktion, som var blevet rejst imod Selskabet.

Bestyrelsens Formand, Skibsreder *Marius Nielsen*, forelagde Forslaget om Aktieudvidelsen:

Bestyrelsen foreslaar, at der udstedes nye Aktier à 500 Kr. til et samlet Beløb af 3,625,000 Kr. og til en Kurs af 150 pCt. Der gives de gamle Aktionærer Ret til Tegning af een ny Aktie à 500 Kr. for hver Aktie paa 500 Kr., de ejer. De nye Aktier faar Andel i Udbyttet for 1944 med den Begrænsning, der følger af Udbyttebegrænsningsloven i Forbindelse med det Forhold, at Pengene kun har været indbetalt en Del af Aaret.

Naar Bestyrelsen foreslaar denne Udvidelse, er dette ikke foranlediget af et Pres fra en Aktionærgruppe, men alene fordi Bestyrelsen af Direktionen er blevet gjort opmærksom paa, at vi ikke med den Kapital, som vi har faaet i Erstatning af Krigsforsikringen for danske Skibe, kan remplacere den under Krigen tabte Tonnagemængde med nye Skibe.

Vi kan saaledes oplyse, at vi mistede et af vore Skibe paa 2700 Tons ved Minesprængning i forrige Maaned, og i Erstatning faar vi 750,000 Kr. Den normale Byggepris for en Dampet af denne Størrelse vil være 1 à 1¼ Mill. Kroner. Ved Hjælp af en Aktieudvidelse, som af Bestyrelsen foreslaaet, og de Reserver, vi er i Besiddelse af, kan vi faa den tabte Tonnage remplaceret med nye moderne Skibe, som gør det forsvarligt at have en Aktiekapital paa 7¼ Mill. Kr. Vi anser det for at være af stor Vigtighed, at Danmark ved Nybygninger igen faar sin Handelsflaade bragt op paa samme Størrelse som før Krigen, om ikke større. Bestyrelsen har derfor lagt sit Byggeprogram for nogle Aar frem i Tiden i Haab om, at der paa danske Værfter vil blive reserveret Plads for Nybygninger til danske Rederier efter Krigen og til Byggepriser, hvortil man kan forsvare at bygge.

#### DE SVENSKES LINIEREDERIER I KRIGSAARENE

Fra Sverige foreligger der nu en Oversigt over syv førende Liniereders Regnskaber siden 1938. Deres samlede Bruttofortjeneste var i det sidste Fredsaaar 25,25 Millioner Kroner. I 1940 steg den til 47,91 Mill., i 1941 til 88,77 Mill. og i 1942 til 104,48 Mill., medens den i 1943 gik ned til 62,18 Mill. Kr.

Nettofortjenesten udviser imidlertid ikke en tilsvarende Udvikling. Den var i 1938 5,59 Mill. Kr., i 1941 11,86 Mill. og i 1942 17,76 Mill., medens den for 1943 gik ned til 9,16 Mill. Kr. Dette Misforhold mellem Brutto- og Netto-Fortjeneste maa tilskrives de større Afskrivninger i Konsolideringsøjemed i Krigsaarene. De beløb sig i 1938 til 2,95 Mill. Kr., i 1940 til 27,72 Mill., i 1941 til 55,66 Mill. og i 1942 til 69,1 Mill. Kr. I 1943 gik disse Afskrivninger ned til 44,31 Mill. Kr.

#### FRA SVENSKES VÆRFTER

Eriksberg har til Rederiaktiebolaget Trivia i Stockholm afleveret Motorskibet *Trivia*, som blev søsat i September Maaned i Fjor. Det nye Skib har en Lasteevne paa 5.000 Tons d.w., og den kontraherede Fart er 13,5 Knob paa fuld Last.

*Trivia* er et Søsterskib til *Tritonia*, som blev leveret fra Værftet til Rederiet for to Aar siden.

#### SVENSKA LLOYD 75 AARS JUBILÆUM

Det store Gøteborg-Rederi, Svenska Lloyd, fejrede den 10. Maj sit 75 Aars Jubilæum med en meget højtidelig Fest i Gøteborgs Koncerthus, ved hvilken Lejlighed der blev uddelt Guldmedailler til ikke færre end 184 af Selskabets Funktionærer, der har været ansat i Selskabet fra 45 til 20 Aar.

Svenska Lloyd begyndte sin Virksomhed uhyre beskeden i 1869 med en enkelt Dampet paa 500 Tons d.w. Ved Begyndelsen af 1944 bestod Flaaden af 13 Lastdampere paa 31.000 Tons d.w. og 6 Lastmotorskibe paa 17.300 Tons d.w. samt 2 Passagerdampere paa 8500 Brutto Tons — de to smukke Skibe »Suecia« og »Britannia«, der før Krigen gik paa Ruten Gøteborg—London. Under Bygning har Selskabet desuden en Lastdampet paa 1700 Tons d.w., 3 Lastmotorskibe paa 12.820 Tons d.w. og et Passagermotorskib paa 5100 Brutto Tons.

Under denne Krig har Svenska Lloyd ved Forlis mistet 11 Damp- og 6 Motorskibe paa ialt 41.198 Tons, foruden at 4 Skibe paa over 7000 Tons d.w. er blevet beslaglagt.

Gennem mange Aar var den her i Danmark saa kendte Skibsreder Dan. Broström Formand for Svenska Lloyds Bestyrelse. Nu sidder Professor Curt Weibull paa Formandspladsen. Selskabet er stadig et Led i den store Broström-Koncern.

#### GENREJSNINGEN AF DEN FINSKE HANDELSFLAADE

I sit sidst udkomne Nummer omtaler *Finlands Sjøfart* et Regeringsforslag om Specialbeskatning og Fondsoplæggelse af Midler til Fordel for Anskaffelse af Tonnage efter Krigen.

Regeringen motiverer sit Forslag med, at de finske Redere vil møde store Vanskeligheder, naar de skal forny den under Krigen tabte Tonnage. Til Nyanskaffelser knytter sig en betydelig økonomisk Risiko, fordi man ikke kan regne med, at de nugældende Priser kan lægges til Grund for en holdbar Rentabilitetsberegning efter Krigen. Dette har ganske naturligt medført, at de finske Redere har placeret de Midler, de har faaet ind for tabte Skibe, i anden Real ejendom eller paa anden Maade i det frie Pengemarked. Herved berøves Søfartserhvervet en betydelig Kapital.

Det finske Shipping-Blad understreger i denne Forbindelse, at kun Indtægten ved Skibets Salg beskattes efter den gældende Skattelov, og kun, naar det har været i Sælgerens Eje i mindre end fem Aar. Da Skibene kun rent undtagelsesvis er gaaet tabt uden forsikringsmæssig Dækning, betyder dette, at Indtægten som Regel forbliver skattefri, hvilket igen betyder, at de Redere, som har anbragt Pengene i andre Realværdier, er blevet begunstiget ved en Kapitalforøgelse, som ikke beskattes. En saadan Kapitaldannelse — hævder Bladet — kan kun være berettiget, naar den kommer Søfartserhvervet til Gode, og den finske Regering tilstræber nu at sikre Handsflaadens Fornyelse ved en Skattereform, som aabner Muligheder for en Specialbeskatning med det for Øje at udrydde disse Misforhold.

Regeringsforslaget gaar ud paa at beskatte alle Indtægter af ovenfor nævnte Art med en Skat paa 35 pCt., dog med Fradrag af eventuelt betalt Indkomstskat, Konjunkturskat og lignende Skattebyrder. Det vil med andre Ord sige, at Forslagets Hensigt er at binde Rederikapitalen til Søfartserhvervet.

Forslaget tager iøvrigt Sigte paa Tonnage-Anskaffelse ved en Bestemmelse om, at Redere, som deponerer den indvundne Fortjeneste i *Finlands Bank* med Nyerhvervelse for Øje, bør kunne opnaa visse Fordele, bortset fra at de ikke rammes af den relativt haarde Specialbeskatning.

Det finske Blad fastslaaer, at Forslaget indebærer en vis Indgriben i den personlige Frihed, men det er dog tilladeligt, naar man tager de specielle Forhold i Betragtning.

En Forudsætning maa det dog være, at der oprettholdes stabile Pengeforhold, saaledes at Rederne ikke føler Anledning til at anbringe Pengene i andre Realværdier i Stedet for at deponere dem i Statsbanken med Nyanskaffelser for Øje.

#### GUNSTIG UDVIKLING FOR DEN BRITISKE KYSTFART

Paa et Aarsmøde i *British Motor and Sailing Ship Owner's Association* oplystes det ifølge tilgængelige Oplysninger, at Stillingen har udviklet sig gunstigt for den britiske Kystskibsfart, særlig som Følge af stærkere Anvendelse af en moderne Type af Kystmotorskibe med ringe Dybgaaende, der sejler hurtigere og kunde medtage større Fragter end Dampere. En anden vigtig Faktor var den Omstændighed, at mange nye Industrieanlæg er placeret nær Kyst eller Floder. Havde dette ikke været Tilfældet, vilde Transportproblemerne have givet Anledning til mange Bekymringer.

#### BRASILIEN KONTRAHERER I CANADA

Brasilianske Lloyd, som er et Statsrederi, har kontraheret fire Handelsskibe i Canada. Nybygningerne skal — efter et Forlydende — leveres inden tolv Maanedes. Det er Brasiliens Hensigt alt i alt at bestille 20 Skibe i Canada, idet man i Lighed med Argentina omgaas med Planer om at oprette en Stats-Handelsflaade af betydeligt Omfang.

#### UDBYGGELSE AF DEN IRSKE SKIBSFART

Irske Planer om en yderligere Opbyggelse af Landets Skibsfart, saaledes at den nogenlunde kommer til at svare til Landets Importbehov, har taget et nyt Opsving. Før Krigen havde Eire ingen Handelsflaa-

de, som var afpasset efter Landets økonomiske Kapacitet, idet de irske Havne til Stadighed blev anløbet af britiske Ruteskibe, saaledes at det var fordelagtigt at benytte sig af denne Tonnage, og hertil kom, at de betydelige Havneafgifter var et væsentligt Aktiv i Betalingsbalancen, som man maatte tage i Betragtning.

Under Krigen har Forholdene inidertid forandret sig gennemgribende paa Grund af den Tonnageknaphed, som England har lidt under, saaledes at Forsyningssituationen blev prekær for Eire. I 1941 grundlagdes af Staten *Irish Shipping Co. Ltd.*, som købte en Del større Skibe i Udlandet. Disse Skibe blev overdraget tre irske Rederier, som skulde anvende dem i oversøisk Fart, medens deres egne Skibe anvendtes i Farten paa Spanien og Portugal.

Før Krigen var den irske Handelsflaade ganske ubetydelig, nemlig kun paa 21.000 BRT., og til Trods for forskellige Krigstab var det dog muligt at forøge den til 34.000 BRT. i Slutningen af 1943.

I Øjeblikket er man i Gang med Planer om en yderligere Udbyggelse af Eires Handelsflaade, men de lader sig ikke gennemføre under den nuværende Situation, fordi Skibspriserne er saa usædvanlig høje, og ogsaa fordi det ikke er muligt at skaffe Mandskab til nye Skibe, idet de fleste irske Søfolk sejler med britiske Skibe. Ogsaa Forsyningen af Brændselsstoffer er meget knap. Endvidere er Værfterne utilstrækkelige til nogen nævneværdig Forøgelse af Flaaden, selv om *Irish Shipping Co.* i den seneste Tid har købt et nedlagt Værft og udstyret det med nye Maskiner. Men saa snart Krigen er forbi, er det Eires Hensigt med alle til Raadighed staaende Midler at udbygge den irske Handelsflaade, og det er Hensigten at udstyre *Irish Shipping Co.* med saa rigelige Midler, at Selskabet kan indkøbe moderne Oceanskibe, og ogsaa den private Skibsfart kan vente Statsstøtte, uden at man dog i Øjeblikket er klar over, om det skal ske i Form af direkte Subsidier eller paa anden Maade.

## Amerikanske Skibsfarts-Planer.

De fem ledende Organisationer indenfor den amerikanske Skibsfart har i Februar Maaned oprettet en Centralorganisation, *National Federation of American Shipping* med Sæde i Washington. Det oplyses, at Formaalet skal være at arbejde for privat Skibsfart under amerikansk Flag efter Krigen, og dens Front er saavel rettet mod Staten som mod den konkurrerende Trafik i Form af Jernbanernes Centralorganisation, *Association of American Railways*. Organisationens Hovedformaal er i første Række at kæmpe for en stærk amerikansk Handelsflaade paa privat Grundlag og paa Linie hermed en Bestræbelse paa at gøre Handelsflaaden til privat Ejendom.

I denne Forbindelse kommer man ind paa Spørgsmaalet om *Salg af Statsskibene*. Et Medlem af *U. S. Maritime Commission*, *R. E. Anderson*, udtaler, at Statsskibene skal sælges uanset Omkostningerne, hvilket vil sige til Priser, som ikke ligger over Udlandets. Anderson fremhæver videre, at det til Opretholdelsen af en sødygtig Flaade paa 10 Millioner BRT. vil være nødvendigt aarligt at bygge en halv Million Tons. Heraf skal omtrent Tredjedelen beskæftiges i Udenrigsfart i Konkurrencen med andre Lande, og han regner derfor med 20 Millioner Dollars i aarlige Byggesubsidier, hvilket vil sige indtil 50 Procent af Omkostningerne ved Bygningen.

Af stor Interesse er naturligvis de amerikanske Værfters Kommentarer til dette og lignende Forslag. Værfterne frygter et Subsidiekapløb som før Krigen og er derfor interesseret i en international Forstaaelse, hvad saavel Nybygninger som Statsstøtte angaar. Præsidenten for *Alcoa Steam Ship Line*, *Harmon Lewis* foreslog for nylig, at Skibsbygningspriserne i de deltagende Lande skal kontrolleres af en international

Instans, og at De Forenede Stater skal sælge sin Over-skudstonnage til Udlandet til passende Priser.

Frygten for, at den amerikanske Skibsfart paa langt Sigt ikke skal kunne hævde sig overfor England og andre europæiske Landes nyere og mere ydedygtige Skibe, spiller ind her. Derfor tilstræber U. S. A. et Slags Værfts- og Skibsfarts-Kartel, og derfor viser Amerikanerne ogsaa stor Interesse for en Genoplivelse af *Conference-Fragterne*, men det hedder, at saadanne Aftaler maa sikre Halvparten af Varetrafikken paa De Forenede Stater paa amerikanske Skibe.

Der foreligger iøvrigt forskellige Oplysninger om amerikanske Rederes Efterkrigstids-Planer, og dette gælder specielt Rederne paa Vestkysten. Under Krigen er Pacific-Staternes Industri vokset meget betydeligt. Mange — deriblandt *Henry Kaiser* — ser i Vestkysten det store Springbræt i Handelen med Asien. Baade Los Angeles og San Francisco planlægger i Øjeblikket Oprettelsen af Frihavne. Endvidere venter man en livlig Trafik med Alaska og hurtigere Forbindelser med Europa. Paa dette Felt synes *United Fruit Co.* at være stærkest interesseret, og man venter, at det vil indsætte en Række Køleskibe i Farten paa Europa fra disse Markeder. Om dette er praktisk gennemførligt, maa man imidlertid betvivle, da det kan komme til at knibe med at skaffe Returfragter. De amerikanske Atlanterhavsrederier har ikke ladet noget sive ud om deres Planer. Dog meddeles det, at *Black Diamond Line* vil bygge hurtigtgaaende Ruteskibe paa 14.000 Tons med 20 Knobs Fart. Disse Skibe, der skal drives med Damp-turbiner, skal indrettes specielt for Fragt af Automobileer og skal desuden have store Kølerum.

Imidlertid er det uvist, hvilken Skæbne de 81 Skibs-

værfter med over 300 Beddinger, hvis Formaal er Massebygning af Tonnage, vil faa. U. S. Maritime Commission har ialt investeret 550 Millioner Dollars i disse Værfter. Ifølge *New York Journal of Commerce* regner man med, at en stor Del af dem vil kunne finde Beskæftigelse i fra et til tre Aar efter Krigen, da Handelsflaaden antagelig maa bygges helt om til Fredsformaal, men i Almindelighed venter man, at Størsteparten af disse Værfter vil blive nedlagt igen.

#### 650 Sømandshustruer og Børn skal i Aar i Sommerlejr

Indenlandsk Sømandsmission begyndte i Sommeren 1942 med at iværksætte en Idé, der gik ud paa at samle Sømandshustruer, der enten er blevet Enker under Krigen, eller hvis Mænd sejler i det fremmede, til et fjorten Dages Ophold i en Sommerlejr sammen med deres Børn. Begyndelsen var uhyre beskeden, der var i den første Lejr kun 14 Sømandshustruer med deres Børn, men Tanken viste sig at slaa stærkt an. Allerede i Fjor var 400 Kvinder og Børn samlet i forskellige Lejre, og i Aar vil der blive afholdt Lejre for ca. 300 Sømandshustruer og 350 Børn. Ideen maa saaledes siges at have faaet stor Succes.

Der vil i Aar blive afholdt Lejre fem forskellige Steder i Danmark. Den 15. Maj begyndtes med en Lejr for 152 Kvinder og Børn paa Hindsgavl. Den 7. Juni begynder en Lejr paa »Klinteborg« ved Sejrbugten med 125 Deltagere. Den 26. August samles 65 Deltagere i en Lejr paa Sømandshøjskolen i Svendborg, og i Begyndelsen af Sep-

tember er der Lejr paa »Sejrborg« ved Sejrbugten for 200 Deltagere. Endelig er som bekendt den store Villa »Brinch-Ly« ved Roskildefjord stillet til Raadighed, og her vil fire Hold, hvert paa 18 Sømandshustruer, holde Ferie i Tiden fra Sankt Hans til Midten af August. Alle Lejr-opholdene varer i fjorten Dage.

Udgifterne til disse Lejre bliver i Aar 42.000 Kr., der i Hovedsagen skaffes til Veje ved Bidrag fra Rederierne. Men ogsaa fra mange andre Sider vises der Sagen megen Velvilje. Flere Mejerier leverer Smør og Ost til Lejrene, medens store Konservesfabrikker giver Konserves. En Esbjerg-Fisker har lovet at levere Rødspætter til en af Lejrene, en Fiskeeksportør sender Aal, en Skagens-Fisker har lovet at levere en stor Sending Rejer, o. s. v.

At det er et smukt og frisk Liv, der udfolder sig i disse Lejre, fremgaar af en Film, der i Fjor blev optaget af Nordisk Film paa en af Lejrene ved Sejrbugten. Det er Meningen, at denne Film ved Forevisninger rundt om i Landet skal yde Propaganda for Sagen, og det vil den utvivlsomt gøre med stor Virkning. Børnene boltrede sig af Hjertens Lyst paa Marken og ved Vandet, og Kvinderne gik rundt og saa glade ud. Man forstaar det, naar Lejrdeltagerne bagefter i Breve giver til Kende, at de ikke i Aarevis har følt en saadan Glæde og Lethed som i disse fjorten Dage, hvor alt var lagt saadan til Rette for dem, at de kunde skyde Bekymringerne til Side.

Lejrene ledes af Sømandspræst Fr. V. Eilschou-Holm, bistaaet af frivillige Hjælpere. Rejse og Ophold er frit for alle Deltagerne. Indenlandsk Sømandsmission haaber engang selv at kunne faa sin egen Sømandslejr, og Pastor Eilschou-Holm har Ret i, at det vilde være en smuk Maade at mindes vore omkomne Søfolk paa: at rejse en Lejr, hvortil Enkerne og deres Børn kunde indbydes til 14 Dages Ferie hvert Aar.

## For 125 Aar siden fik Danmark sin første Damper.

I en interessant Artikel i *Tidsskrift for Maskinvæsen* oplyser Redaktøren, Maskininspektør *Henrik Wolff*, at det den 23. Maj — altsaa paa Tirsdag — er 125 Aar siden, at det første danske Dampskib, *Caledonia*, ankom til København, hvor det ankrede om paa Inderredan. Af Hensyn til Brandfaren var det nemlig strengt forbudt Dampere at gaa ind i selve Havnen. Samme Dag foretog det en Udflugtstur til Helsingør. Det havde paa denne Rejse 120 Passagerer, som hver betalte 4 Rigsdaler for Turen. Sejladsen til Helsingør varede 2 Timer og et Kvarter, og efter et Ophold paa 1½ Time gik Rejsen tilbage til København.

I et Referat i Dagbladet *Dagen* fortælles det, at Indretningen til Passagerernes Bekvemmelighed er særdeles god, idet der foruden to Konversationsværelser findes otte mindre Kamre »med fornøden Indretning til at sove i, alle nette og smagfulde.«

Det var daværende Auditor *Steen Andersen Bille*, der senere blev Ministerresident i Washington, der havde taget Initiativet til Skibets Anskaffelse, og han havde faaet finansiel Støtte af den senere Minister *N. L. Hvidt*.

Danmarks første Dampskibsreder havde faaet Eneret paa ti Aar til at drive Paketfart mellem København og Kiel.

Paa dets første Rejse til Kiel medfulgte 110 Passagerer, som sikkert har haft en drøj Tur, da det var stormende Kuling og Skibet duvede meget, medens Sejlene (og Hjulene) i nogen Grad dæmpede Slingeragen. Bevægelserne

i Søen var jo helt anderledes, end de man kendte fra Sejskibene, hvorfor man ogsaa talte om »Caledonia-Ferber«.

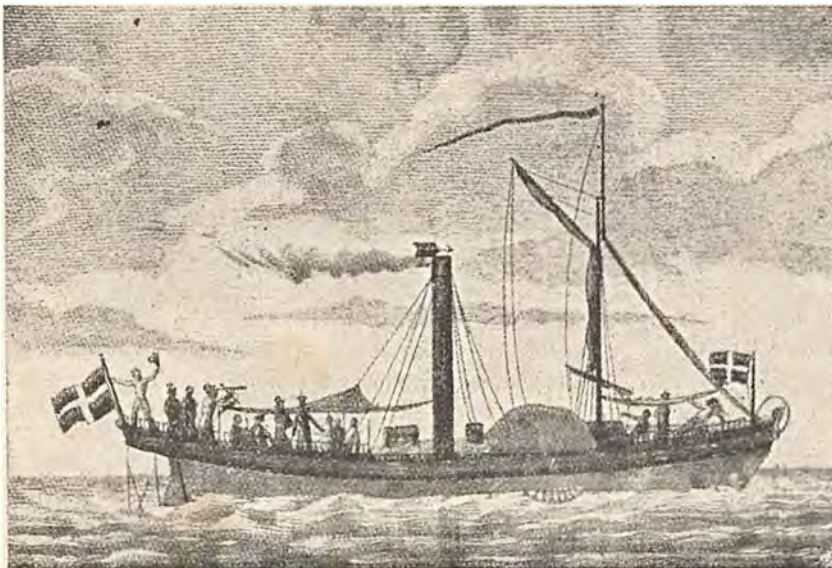
I de følgende Aar begyndte Farterne i Begyndelsen af Maj og varede til Slutningen af September, hvorefter Skibet blev oplagt for Vinteren. Udenfor de faste Ruter benyttedes »Caledonia« ofte af den kongelige Familie samt til Lystsejlsads i Sundet.

»Caledonia« var, da det under dansk Flag, ført af *Bille's Halvbroder*, Kommandørkaptajn *Michael Bille* og med engelsk Maskinmester, ankom til København i 1819, ikke noget nyt Skib. Det var konstrueret af *Charles Wood* og løb af Stablen d. 27. April 1815 paa I. & C. Wood's Værft i Port Glasgow i Nærheden af Greenoch.

Fra en Rejse med »Caledonia« i 1821 beretter Agent *Lauritz Holmblad* følgende:

»Om Natten blev Conversationssluen forvandlet til Sovestue. Sengesteder bleve indrettede paa Gulvet, og et lige Antal hængt under Loftet, saa at den ene i egentlig Forstand kom til at ligge ovenpaa den anden. Fruentimmerne vare indpakkede i deres Sovestue som Instrumenter i et Etui. Man ligger to i eet Sengested, undertiden tre, der da man være af mindre Størrelse end jeg.«

I 1830 blev »Caledonia« i Farten paa Kiel afløst af Dampskibet *Frederik den Sjette*. I 1833 omtales »Caledonia« af Statsminister *Greve Rantzau Breitenborg* som gammelt og daarligt og ikke helt ufarligt at benytte, og i 1841 blev det ophugget paa Krøjers Plads.



Danmarks første Damper »Caledonia«

**Galease forlist i Kattegat**

Motorgaleasen *Svanen* af Rømø er forlist i Kattegat. Den sank i Løbet af 7—8 Minutter, men det lykkedes den fem Mand store Besæning at komme bort fra Vraget.

De fem Mand blev derefter taget op af Motorgaleasen *Vesta* af Svendborg og indbragt til Grenaa Havn. Alle var uskadt, bortset fra Matros *Carlo Olsen*, der havde brækket det ene Ben. Han blev indlagt paa Sygehuset.

**Fra Marineforeningens Aarsmøde**

I Overværelse af ca. 175 Sendemænd fra de 76 Lokalafdelinger og under Ledelse af Landsretssagfører, Orlogskaptajn i Reserven *C. F. Bornemann*, Randers, holdt Marineforeningen sit ordinære Sendemandsmøde i Haandværker- og Industriforeningen i Randers. Formanden, Kommandør *Paul Ipsen*, indledte sin Beretning med en Henviisning til de herskende Forhold:

— Vort Søværn er nedlagt, vor Flaade er ikke mere, over en Trediedel af vor Handels-Skibstonnage er gaaet tabt under Krigen, og adskilligt over tusinde Sømand foruden mange af vore Fiskere er krigsforlist; men trods alt nærer vi en urokkelig Tillid til og Tro paa vort Lands, vort Søværns og vor Søfarts Fremtid.

Efter at Hyldestelegrammer var afsendt til Hs. Maj. Kongen og til Foreningens Æresmedlem, Kronprins Frederik, gik Formanden over til den egentlige Beretning:

— I det forløbne Aar er Antallet af Afdelinger steget fra 69 til 76 og Medlemstallet fra ca. 8800 til ca. 11.000. Det er den største Fremgang. Foreningen nogen Sinde har haft paa eet Aar. Det er mit Haab og min Tro, at vi langt fra endnu har naaet Kulminationen, derfor har jeg ogsaa udsat en gammel Søofficers-Sabel, jeg har arvet, og som har tilhørt den kendte Søofficers-Familie *Bjælke*, som Præmie for den Afdeling, der indmelder Medlem Nr. 12.000. Hovedforeningens administrative Forhold er blevet væsentlig forbedret ved, at Hovedkontoret er flyttet til rummeligere og bedre Lokaler i Navigatorernes Hus, hvor Foreningens Hovedkasserer, Kaptajn *Olsen*, har baade sin Virksomhed og sin Bolig. »Soldatens og Orlogsgastens Dag« blev en virkelig Succes, baade pekuniært og derved, at der over hele Landet viste sig en Folkevilje til at skabe bedre Kaar for Mandskabet.

Hovedbestyrelsen agter paa 300 Aars Dagen for Slaget paa Kolberg Heide den 1. Juli i Aar at afholde en festlig Højtidelighed i Odd Fellow-Palæet i København, hvor det er Hensigten at fejre Christian IV som Søkong. Til denne Højtidelighed opfordres Afdelingerne til at indsende deres Flag og naturligvis deltage i størst mulig Udstrækning.

**FRA SØ, HAVN OG VÆRFT****Det komplerede Uheld i Odense Havn**

Der er i Sø- og Handelsretten i København blevet afgivet Forklaring af Besætningen paa *C. K. Hansens Dampskib Skodsborg* i Anledning af, at Damperen — som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* — har været i Kollision med en Kornsuger. Føreren, Kaptajn *F. K. Petersen*, forklarede, at Damperen den nævnte Dag med Lods om Bord skulde afsejle fra Odense. Under Manøvrerne for at svinge Damperen rundt i det smalle Havnebassin blev Forskibet under en kraftig Byge presset over mod den nordlige Kaj, hvorved Bakkens Udtaaende fiskede en tæt ud mod Brohammeren staaende Kornsuger og kurede langs med denne, der bøjedes saa meget, at dens øverste Halvdel styrtede ned over en tom Jernbanevogn paa Kajen.

Saa vel Kornsugeren, der tilhører Fyns Andels Foderstofforretning, som Jernbanevognen tog Skade, men Skadens Omfang kunde ikke overses fra Damperen. Bakken paa *Skodsborg* tog ogsaa nogen Skade, idet Bagbords Gelænder blev krøllet sammen, men det kan endnu ikke afgøres, om der i øvrigt er sket Skade paa Skibet.

Kaptajnen tilføjede, at alle Manøvrer blev udført efter Lodsens Anvisninger, og en Erklæring fra Lods *V. S. Jørgensen*, Odense, gik ud paa, at Uheldet skyldtes den haarde Kuling.

**To nye Rederier i Provinsen**

Ifølge Statstidende er der i Frederikshavn stiftet et nyt Rederi under Navnet *Rederiaktieselskabet Fladstrand*. Det nye Rederi har en Aktiekapital paa 100.000 Kr., fordelt

i Aktier paa 1000 og 500 Kr. Selskabets Stiftere er Skibsmægler *Julius Christensen*, Overingeniør *Arthur Krogh*, Købmand *Johan Melchior Damsgaard*, Stevedore *Josef Ejner Sørensen* og Fiskeeksportør *Søren Chr. Thomsen*, der alle bor i Frederikshavn.

Den korresponderende Reder er Skibsmægler *Christensen*.

\*

I Aktieselskabsregistret er optaget »Rederiaktieselskabet af 17. September 1943« med Hovedkontor i Odense og en Aktiekapital paa 40.000 Kr. Selskabets Stiftere er Grosserer *Aksel Nielsen*, Speditør *Poul Trolle* og Grosserer *Jens Rasmussen*. Speditør *Trolle* er korresponderende Reder, og i Bestyrelsen sidder foruden han og Grosserer *Aksel Nielsen* tillige Grosserer *Carl Chr. Risom*, Købmand *Morten Hansen* og Direktør *Jens Gustav Nielsen*.

**Norsk Værftsleder trækker sig tilbage**

En af de ledende Skikkelser indenfor norsk Værftsindustri, Direktør, Civilingeniør *Theo Heide*, der fyldte 72 Aar den 5. Februar, har ifølge »Norges Handels- og Søfartstidende« trukket sig tilbage til Privatlivet. Ingeniør *Heide* blev i 1907 Direktør for *A/S Rosenberg mek. Verksted*, Stavanger, og i 1924 blev han administrerende Direktør for *A/S Laksevaag Maskin- og Jernskibsbyggeri* i Bergen, der i 1929 blev forenet med *A/S Bergens mek. Verksteder* med *Heide* som øverste Leder. Samtidig indtog han en fremtrædende Stilling indenfor »Verkstedsorganisasjonen« og Skibsbyggernes Landsforening. Han var Præsident for den nordeuropæiske Skibsbygningskongres i Oslo 1939.

**Den dræbte Sømand var tunghør**

Den unge Sømand *Hans Jørgen Krull Petersen*, Svendborg, der blev skudt af en Vagtpost paa Aalborg Havn, fordi han ikke besvarede 5 Gange gentagne Tilraab, var tunghør og har antagelig ikke hørt Vagtpostens Raab. Hans Lig er nu ført til Svendborg ombord paa Skonnerten »Dannebrog«, som Rederiet straks stillede til Raadighed.

**Dødsfald**

Den tidligere Leder af D. F. D. S.s Aalborgafdeling, Kontorchef *Arthur Christensen*, er død i sit Hjem i Gentofte, ramt af et Hjerteslag. Afdøde, der blev 66 Aar gammel, traadte ind i D. F. D. S. i Slutningen af forrige Aarhundrede og var Leder af Selskabets Middelhavsafdeling, da han i 1927 udnævntes til Leder af Afdelingen i Aalborg. Denne Stilling beklædte han, indtil han i 1943 tog sin Afsked. Han havde beklædt flere Tillidsposter i Aalborg.

**Sønderborg Skibsværft forhøjer Kapitalen**

Skibsværftet i Sønderborg — *C. G. Schumann*, Skibsværft og Maskinfabrik *A/S* — har forhøjet sin Aktiekapital, der hidtil var paa 75.000 Kr., med 175.000 Kr. til 250.000 Kr., der er indbetalt dels i Kontanter, dels i andre Værdier. Samtidig er *P. W. A. Lassen* udtraadt af og Direktør *J. H. Wulff* og *Baadebygger M. H. Weiss* indtraadt i Bestyrelsen. I Direktionen er indtraadt *C. G. Schumann*, *P. Hansen Damm* samt *Baadebygger Weiss*.

**PERSONALIA****60 Aar**

Skibsfører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn *H. P. Nielsen*, fylder i Morgen — Lørdag — 60 Aar. Kaptajn *Nielsen* fører for Tiden Damperen *Limfjorden*.

**50 Aar**

Civilingeniør *P. Fischer*, der er Souschef i den tekniske Afdeling i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, fyldte i Tirsdags 50 Aar. Ingeniør *Fischer*, der efter sin Eksamen blev ansat ved Københavns Flydedok og Skibsværft, overgik, da dette Værft i 1927 blev nedlagt, til *Burmeister & Wain*, hvorfra han i 1933 fik Ansættelse som Skibsinpektør i Ministeriet.

I de nu forløbne Aar har Ingeniør *Fischer* haft Lejlighed til at deltage i forskellige Kommissioner om rent søfartstekniske Sager, bl. a. Lasteliniekonferencen i 1930 i London, den internationale Skibsmaalings-Konference i Oslo, Paris og London, og han har været Tilforordnet hos Udenrigsministeriets Kommitterede i Industrisager.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4.00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langelinie kajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Bryggen Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 6,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt. Modereret Fartøjsafgift: for Rutesfartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodstvang. Lods penge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen er efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornloseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Breddede 7,5 m og i Fyrilinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetænder og flere Fyrilinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods penge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af hævørende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerthavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Fritlager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet/ 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 30—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besesjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Ronde 7,5 m. Ca. 1000 lob. m. Bolværk til større Skibe (6,6—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering efter Aftale. Ingen Lodstvang. Naar Lods ikke benyttes; isvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loss. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (so Lodal.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 17. Maj 1944.

Nr. 20.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

868. Danmark. Møen ESE. Vrag.

Position. c.  $54^{\circ} 52' N.$   $12^{\circ} 54' E.$

(N. f. S. Nr. 18/991. Berlin 1944.)

869. Estland. Finske Bugt. Vigrund SW. Vrag.

Position. c.  $59^{\circ} 42',3 N.$   $27^{\circ} 30',9 E.$

(N. f. S. Nr. 18/992. Berlin 1944.)

870. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Sømærker udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/68 1944.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ved den S.-lige Grænse af det i E. f. S. Nr. 1/68 1944, Punkt 1, nævnte Omraade, i hvilket Ankring er forbudt, er paa hver af følgende Pladser udlagt en sortmalet Kabeltønde:

- |  |  |
|--|--|
| a) $54^{\circ} 32',4 N.$ $18^{\circ} 33',9 E.$ | d) $54^{\circ} 35',9 N.$ $18^{\circ} 44',8 E.$ |
| b) $54^{\circ} 32',5 N.$ $18^{\circ} 36',4 E.$ | e) $54^{\circ} 37',0 N.$ $18^{\circ} 47',0 E.$ |
| c) $54^{\circ} 35',1 N.$ $18^{\circ} 44',2 E.$ |  |

Kort Nr. 200.

(N. f. S. Nr. 18/942. Berlin 1944.)

871. Tyskland. Funkenhagen NW. Oderbank SE. Afmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1780 1940 udgaar.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Følgende Sømærker er inddraget:

- |  |
|--|
| a) Den hvid- og rødstrubede Kabeltønde paa $54^{\circ} 16' 30'' N.$ $15^{\circ} 42' 00'' E.$ |
| b) Den rødmaalede Farvandstønde paa $54^{\circ} 15' 48'' N.$ $14^{\circ} 41' 18'' E.$        |

(N. f. S. Nr. 18/943. Berlin 1944.)



**872. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.**

*Tidspunkt.* Den 26. Maj 1944 Kl. 0700—1900.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I ovennævnte Tidsrum foretages Skarpskydningsøvelser W. for Kolberg. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

mod V e s t af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning 299° til Punktet: 54° 11',4 N. 15° 22',4 E.

mod N o r d af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet 54° 13',4 N. 15° 29',5 E. mod Ø s t af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalflag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Baaken paa E.-Molen.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalflag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

(N. f. S. Nr. 18/944. Berlin 1944.)

**873. Tyskland. Pommerske Bugt. Dievenow NW. Vrag afmærket.**

*Position.* c. 54° 06',7 N. 14° 35',5 E.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 14<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>, og som er forsynet med N.-Topbetegnelse.

*Anm.* Skibe, der følger Tvangsruten med SW.-lig Kurs, skal under Passagen holde Vraglystønden om Bagbord; Skibe med NE.-lig Kurs skal holde Vraglystønden om Styrbord.

(N. f. S. Nr. 18/945. Berlin 1944.)

**874. Tyskland. Pommerske Bugt. Greifswalder Oie SE. Vrag afmærket.**

*Position.* c. 54° 12' N. 14° 06' E.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket Master og Skorsten rager op over Vandet, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, og som er forsynet med W.-Topbetegnelse.

*Anm.* Skibe, der følger Tvangsruten med SE.-lig Kurs skal under Passagen holde Vraglystønden om Bagbord; Skibe med NW.-lig Kurs skal holde Vraglystønden om Styrbord.

(N. f. S. Nr. 18/989. Berlin 1944.)

**875. Tyskland. Greifswalder Bødden. Osttief. Dampskib sat paa Grund.**

*Position.* c. 54° 12',0 N. 13° 47',6 E.

*Detaller.* I Anledning af særlige Forsøg er en stor Damper sat paa Grund paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 18/946. Berlin 1944.)

**876. Tyskland. Darsser Ort N. Vrag.**

*Position.* c. 54° 39',3 N. 12° 31',0 E.

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Skorsten og forreste Mast rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 18/947. Berlin 1944.)

**877. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde N. Vrag afmærket.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 19/842 1944.

*Position.* c. 54° 19',8 N. 12° 05',2 E.

*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, som er forsynet med S.-Topbetegnelse, og som er udlagt tæt S. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 18/948. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 878. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 15/752 1944.

*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.

*Detaller.* I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: I *Sælhundeholm Lob*: 3,4 m, i *Gaaseholm Lob*: 2,5 m, i *Svaneholm Lob*: 1,4 m og i *Kobberø Lob*: 2,3 m.

Der er saaledes for Tiden 3,4 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

#### 879. Norge. Vargsund. Mineomraade.

*Position.* c. 70° 25' N. 23° 30' E.

*Detaller.* Det er forbundet med Fare for Skibene at besejle Omraadet i *Vargsund* mellem Breddeparallelernerne 70° 26' N. og 70° 23' N. uden for Tvangsruterne, om hvilke Underretning faas hos Havnekaptajnerne.

(N. f. S. Nr. 18/977. Berlin 1944.)

#### 880. Norge. Stjernesund. Mineomraade.

*Position.* c. 70° 15' N. 22° 30' E.

*Detaller.* Det er forbundet med Fare for Skibene at besejle Omraadet i *Stjernesund* imellem Meridianerne 22° 25' E. og 22° 34' E. uden for Tvangsruterne, om hvilke Underretning faas hos Havnekaptajnerne.

(N. f. S. Nr. 18/978. Berlin 1944.)

#### 881. Norge. Ramsund. Sømærker forsvundet.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Nedennævnte Sømærker er bortdrevet; nye Sømærker udlægges snarest uden yderligere Meddelelse.

a) Den sorte Stage paa 68° 30' 33" N. 16° 27' 28" E.

b) — røde — — 68° 30' 20" N. 16° 27' 33" E.

(N. f. S. Nr. 18/976. Berlin 1944.)

### XI. Bekendtgørelser m. m.

#### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller  
Bogs Nr.

#### Tyskland:

T	Nachtrag Ostsee, nördlicher Teil,	1939.
T	— Belte und Sund,	1943.
T	— W.- und N.-Küste Norwegens, II. Teil,	1932.
T	Ergänzung N.-K. Russlands, I. Teil,	1930.
T	— Die Fahrt nach dem Ob und Jenissei,	1919.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 882. Sverige S.-Kyst. Kullagrund. Smygehuk SW. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 15/744 1944 udgaar.

*Position.* 55° 18' 24" N. 13° 16' 00" E.

*Detaller.* Den rødmalede Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 20/1034. Stockholm 1944.)

**883. Sverige S.-Kyst. Hanöbukten. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 2.—31. Maj 1944, hver Dag Kl. 0700—1800.

*Positioner.* a) 55° 57',3 N. 14° 28',4 E.

b) 55° 55',0 N. 14° 19',3 E.

*Detaller.* Skydning fra Luftfartøj mod Luftmaal foretages i nævnte Tid i *Hanöbukten*, E. for *Ahus*.

Fareomraadet under Skydningerne er et Omraade mellem Linien mellem Punkt a), 0,59 Sm S. for *Lägerholmen Fyr*, og Punkt b), *Påskrevet (Snickarehaken)* og en Linie, der gaar parallelt med denne i 4,3 Sm Afstand.

(U. f. s. Nr. 20/1064. Stookholm 1944.)

**884. (S). Sverige. Bottnische Bugt. Sydostbrotten Fyrskib genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/462 1944 udgaar.

*Position.* c. 63° 19' N. 20° 11' E.

*Detaller.* *Sydostbrotten Fyrskib* er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 20/1029. Stookholm 1944.)

**885. Tyskland. Østersøkysten. Sommerafmærkning udlægges.**

*Detaller.* Ombytning af Vinterafmærkningen med Sommerafmærkning ved den *tyske Østersøkyst* er paabegyndt.

(U. f. s. Nr. 20/1035. Stookholm 1944.)

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

**886. Danmark. Sundet. Vedbæk NE. Vrag afmærket.**

*Position.* 55° 51' (58") N. 12° 36' (36") E., c. 1,5 Sm 50° fra *Vedbæk Havn*.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket i 11 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket en

Mast rager c. 10 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne

Flag, udlagt c. 40 m ENE. for Vraget.

*Kort* Nr. 131 og 130.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**887. Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 19. Maj 1944 Kl. 1000—1500 (*svensk Tid*).

*Position.* *Stora Huvudet* c. 58° 43',5 N. 11° 10',4 E.

*Detaller.* Paa ovennævnte Tid foretages Skydeøvelser fra Bugten N. for *Stora Huvudet* c. 3,2 Sm NW. for *Grebbestad Kirke*.

Fareomraadet under Skydningen er en Cirkelsektor, der har Spidsen i Skydepladsen, og som begrænses af Radier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis 180° over *Smugholm* og 320° over *Rotholmen N.-Spids*. Sektorens Radius er 5,4 Sm.

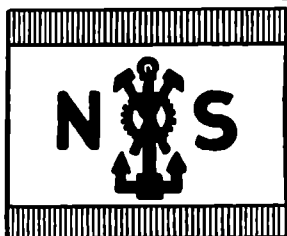
Skydningen afbrydes under Skibes Passage af Fareomraadet. Unødvendigt Ophold i Omraadet er forbudt.

(U. f. s. Nr. 20/1066. Stookholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Bedlinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

### *Scandinavian Shipowners* AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

•  
5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET  
STIFTET 1786

Sø- og Transportforsikring  
Brandforsikring  
Driftstabsforsikring  
samt alle andre  
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6  
KØBENHAVN K.

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys - Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

### ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

KOLDING

### A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE

KOLDING

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- EKSPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

FAABORG

### P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

MARIAGER

### P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FREDERICIA

### JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old. . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

RANDERS

### CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

### CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

### E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262  
Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.  
»Hudee.  
Svendborg

KALUNDBORG

### JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLØR. ADR.  
SCHULTZ

### A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 21

FREDAG 26. Maj 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Ubaadskrigen imod de Allieredes Søfart er tilsyneladende inde i en Stilstandsperiode, idet det kun er i Ny og Næ, at der foreligger Meldinger fra den tyske Overkommando om Sænkning af allieret Tonnage. Paa den anden Side fortsætter Amerikanerne deres Nybygningsprogram i samme hæslæsende Tempo som forrige Aar, og man vilde derfor være tilbøjelig til at tro, at Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder vilde lette noget. Dette synes dog ikke at være Tilfældet; tværtimod ser det ud, som om Udviklingen paa de af Englænderne og Amerikanerne kontrollerede Markeder i de sidste 2—3 Uger nærmest har gaaet i Retning af yderligere Stramning. Hvad Grunden til denne Tilbageholdenhed fra de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheders Side er, foreligger der naturligvis ingen Oplysninger om, men man tager næppe meget forkert, hvis man gætter paa, at det er den forestaaende Invasions Tonnagebehov, der gør sig gældende.

Om de enkelte oversøiske Markeder foreligger der heller ikke for denne Uges Vedkommende særlige Nyheder. Amerikanerne har frigivet Tonnage i begrænset Omfang for Kul fra Hampton Roads til Vestindien, Brasilien og Chile. De for disse Laster sluttede Skibe skal Retur have Malm fra Brasilien, Sukker fra Cuba eller Salpeter fra Chile. Der er ligeledes givet enkelte Tonnagetildelinger for Malm fra Chile/Peru til Northern Range, ligesom Malmfarten fra New Foundland til Northern Range har faaet et à to Skibe. Endvidere skal adskillige Skibe være frigivet for forskellige specielle Laster fra Indien og Sydafrika til Northern Range, men nærmere Oplysninger om disse Befragtninger foreligger ikke. Den tidligere omtalte Revision af de amerikanske Rater synes endnu ikke at være bleven effektiv, da de for ovennævnte Forretninger nævnte Rater ligger paa det tidligere Niveau.

Englænderne har sluttet yderligere Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til Azorerne og Middelhavshavnene til uforandrede Rater, ligesom der ogsaa meldes om nye Afslutninger for Fosfat fra Saffi til Sydafrika og for Salt fra Aden til Calcutta til tidligere nævnte Fragter.

Fra de frie Trades meldes om en Kornbefragtning fra River Plate til Eire til en Rate af \$95, hvilket repræsenterer en Stigning paa \$5 i Forhold til sidste Afslutning. Dette Marked er iøvrigt meget stille paa Grund af de Forholdsregler, den argentinske Regering har truffet vedrørende Havnene og Eksportforholdene i det hele taget. Saavel England som Eire, Spanien og Portugal har købt meget betydelige Kvantiteter Korn fra Argentina, men under de nuværende Forhold i Argentina synes saavel Købmænd som Redere uvillige til at gøre Forretning, idet man først ønsker at se, hvilken Indvirkning disse Forholdsregler vil faa paa Forretningslivet.

I vore hjemlige Farvande er der stadig mere end tilstrækkelig Tonnage til Dækning af Transportbehovet. Kul- og Koksmarkedet fra Tyskland viser kun ringe Aktivitet, selv om der naturligvis stadig gives Stem for en Del Baade. Trælastmarkederne viser ogsaa kun begrænset Interesse for Tonnage, men efter-

haanden vil der vel nok komme noget mere Liv i disse Markeder, selvom, i hvert Fald for Danmarks Vedkommende, de Kvantiteter, der skal transporteres, næppe bliver særlig store. For Salpeter fra Norge til Danmark søges der stadig Tonnage til omkring Kr. 17/18 afhængig af Størrelse og Losseplads. Malmfarten fra Sverige til Tyskland har stadig tilstrækkelig i Kontrakttonnagen, men der synes at være Haab om, at der vil blive noget mere at gøre, saasnart Luleå aabner, hvilket man regner med vil ske om et Par Dage. De øvrige Østersømarkeder er uden større Interesse.

### DANSK-FINSK TILLÆGS-AFTALE

Udenrigsministeriet har udsendt Meddelelse om, at der efter forudgaaende Delegationsforhandlinger i København den 19. April blev paraferet en dansk-finsk Tillægsaftale til Vareudvekslingsoverenskomsten for 1. Halvaar 1944. Tillægsaftalen, der nu har faaet endelig Gyldighed, forudsætter en Udvidelse af Samhandelen gennem gensidige Leverancer til en samlet Værdi af 16,3 Mill. Kr. med omkring Halvdelen af Beløbet hver Vej.

De danske Eksportvarer til Finland bestaar af forskellige Levnedsmidler som Svinekød, Ægprodukter, Mælkekonserves m. m., endvidere af Blodalbumin, farmaceutiske Produkter, Hvidcement og Kridt, Arbejder af Jern og Staal, Maskiner og Apparater, Radioapparater m. m. Den finske Eksportliste omfatter Finér, Træslib, Sulfat- og Sulfat-Spindepapir, Papirgarn, Papirvæv, fedttæt Papir, Pap og Karton, Destillationsprodukter m. m.

### DEN NY EKSTRAORDINÆRE GENERALFORSAMLING I »PROGRESS«

Som omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* var den ekstraordinære Generalforsamling, hvor man skulde tage Stilling til Udvidelsen af Aktiekapitalen til 7¼ Million Kroner, ikke beslutningsdygtig, saaledes at der maatte indvarsles til en ny. Denne afholdes i Dag — Fredag.

### NYT BESTYRELSESMEDELM I »ORION«

Paa en supplerende ekstraordinær Generalforsamling i Dampskibsselskabet Orion behandlede paany Bestyrelsens Forslag til Vedtægtsændringer i Anledning af Ønsket om Udvidelse af dens Medlemsantal.

Forslaget, der gik ud paa Udvidelse af Bestyrelsen med ét Medlem indtil tre Kommitterede foruden den korresponderende Reder, vedtoges enstemmigt og endeligt med de deraf følgende Ændringer i Vedtægterne.

Som nyt Medlem valgtes Direktør *Charles Christensen*.

### KUN EEN PRØVE FOR DE VORDENDE MATROSER?

Spørgsmaalet om Sømandsuddannelse giver stadig Anledning til Diskussion. Efter det Forslag, Foreningen til Søfartens Fremme i Januar tilsendte Handelsministeriet, og som nu venter paa at komme til Behandling i et sagkyndigt Udvalg, skulde en Sømand, inden han blev Matros, gennemgaa to Prøver — først en Ungmandsprøve efter en Undervisningstid paa 2 Maaneder i Skoleskib eller paa Land, og

til sidst en Matrosprøve med en forudgaaende Skoletid paa 3 Maaneder.

I et Indlæg i Skibsførerforeningens Medlemsblad foreslaar Kaptajn S. Madsen, D. D. P. A., at Skoletiden indskrænkes til et enkelt Skoleophold paa 2—3 Maaneder, inden en Mand bliver Matros. Kaptajn Madsen mener, at dette vil være tilstrækkeligt til at lære Matrosen det nødvendige Skibsmandsarbejde — at blive Sømand kan han dog ikke lære paa en Skole.

Kaptajn Madsen skriver derefter:

En Matros er en faglært Arbejder og kan vel sammenlignes med en Svend i Land. For at blive Svend maa han bestaa en Svendprøve, saa der er vel intet at sige til, at man vil forlange, at en Sømand skal bestaa en Prøve, før han udmønstrer som Matros.

En Sømands Arbejde er dog ikke saa lige til som et Arbejde udført af en Svend i Land. Man maa derfor overlade til Sømanden selv, inden han udmønstrer som Matros, at vælge Tidspunktet for sit Ophold paa Sømandsskolen.

Sømandsskolerne løser dog ikke hele Problemet om Sømandsuddannelsen. Det er kun en Nødhjælp. Mellem Navigatorerne — og det er dog dem, der har den største Erfaring om Sømandsuddannelsen — er der ingen Tvivl om, at den bedste Sømand er den Mand, der har faaet sin Uddannelse i Sejlskibe.

Kaptajn Madsen slutter sin Artikel:

De største af vore Rederier burde derfor i egen Interesse, og muligvis med Støtte fra Staten, anskaffe sig ét eller flere af de Sejlskibe, vi endnu har tilbage til Uddannelse af Sømanden. Det vilde sikkert kunne betale sig for Rederierne.

#### »SKANDINAVIA« GIVER 8 PCT.

Bestyrelsen for Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« indstiller til den kommende Generalforsamling, som afholdes den 7. Juni, at der udbetales 8 pCt. Udbytte for 1943.

#### STORE RIGDOMME PAA HAVBUNDEN VED HIRTSHALS?

Der er paany fundet flere Baller Raagummi i Havet udford Kysten ved Hirtshals, og Fiskerne mener nu, at der et Sted paa Havbunden ligger et Vrag af et gummilastet Skib, hvorfra Gummiballerne skyldes ud, naar det stormer. Hver Balle repræsenterer en Værdi af flere Tusinde Kroner.

#### HAVN PAA RØMØ

Ingeniør Otterstrøm i Vandbygningsvæsenet — en Søn af tidligere Seminarielærer A. Otterstrøm i Tønder — har iflg. »Flensborg Avis« paa eget Initiativ udarbejdet detaillerede Planer til Anlæg af en stor Fiskerihavn ved Havneby paa Sydøstspidsen af Rømø, hvor der er 11 Meter Vand indtil et Par Hundrede Meter fra Kysten. Der skal nu udføres Prøveboringer forskellige Sleder langs Kysten for at finde de gunstigste Bundforhold, hvorefter Planen, der er beregnet til ca. 2 Mill. Kr., skal forelægges de tekniske og bevilgende Myndigheder for i givet Fald at kunne sættes i Værk snarest efter Krigen og Fuldendelsen af Rømø-Dæmningen.

#### DØDSBUDSKAB FRA HAVET

Til Familien i Svendborg er der indløbet Meddelelse om, at Matros Orla Madsen er død i Udlandet.

Orla Madsen, der blev godt 40 Aar gammel, havde sejlet i Udlandet under hele Krigen, og han havde ikke været hjemme siden 1940. Han efterlader sig Hustru og to Børn.

#### SKIBSHANDLERFRIMA FYLDER 100 AAR

Paa Onsdag er det 100 Aar siden, at det kendte og meget ansete Skibshandlerfirma H. S. Hansens Efterfølger, Amaliegade, blev grundlagt.

Firmaets Grundlægger var Fisker og Kadrejer Hans Sørensen Hansen, der stammede fra Køge. I Aarene omkring 1840 drev han en meget omfattende Kadrejevirkksomhed med de Skibe, der gik igennem Sundet. Den Butik, han aabnede i Amaliegade, voksede meget hurtigt, saaledes at han ikke alene havde nogle Butikssvende, men tillige raadede over flere Proviante-ringsbaade, der bragte Varerne ud til Skibene. I Løbet af nogle Aar skabte han sig samtidig en hel lille Flaade af Barker og Skonnerter, men sidst i Halvfjerdserne solgte Hansen disse Skibe, fordi han ikke mente, at de kunde klare sig i Konkurrencen med Damperne.

I 1880 blev Firmaet overdraget Bogholder Chr. Petersen og Kaptajn Ginge, hvilken sidste traadte ud af Firmaet i 1905. En Søn af Petersen fortsatte Forretningen, indtil den i 1925 blev overtaget af Gros-serer C. J. Dideriksen, der med stor Dygtighed har drevet det gamle Firma fremad.

#### NYT SVENSK SKOLESKIB PAA 3000 TONS?

I Sverige arbejder man stadig med Planer om Anskaffelse af et nyt Skoleskib i Stedet for »Abraham Rydberg«, der under denne Krig først maatte lægges op i Amerika og senere er blevet solgt til Udlandet for at gaa i Røde Kors-Fart. Rydbergske Stiftelsen, der ejede og drev Skoleskibet, har nu bevilget et Beløb til Anskaffelse af Tegninger til et nyt Skoleskib.

Efter den Maade, hvorpaa Opgaven er stillet, vil den nye »Abraham Rydberg« blive en firemastet Bark paa ca. 3000 Tons, altsaa noget større end den gamle, der maalte ca. 2300 Brutto Tons. Det nye Skib skal ligesom det gamle være bygget til Fragtfart, og det skal have Plads til 60 Elever.

Det er Ingeniør Folke Seldén, Göteborg, der har faaet den Opgave at lave Tegningerne. Samtidig undersøger Stiftelsen imidlertid ogsaa Spørgsmaalet om mulig Anskaffelse af et andet Skib, der kan egne sig til Sømandsuddannelse.

#### DET SVENSKES FRAGTINDEKS

Den svenske Handelsbanks Fragtindeks for Øster-sømarkederne viser for April Maaned uforandrede Tal. Generalindeks 306 (August 1939 100) ligger til Enheder lavere end for et Aar siden.

Fragterne er for Størstedelen bundne, og for de frie kan man knap nok sige, at der foreligger virkelige Noteringer, fordi Afskibningerne ikke er kommet i Gang.

#### »DROTTNINGHOLM« PAA NY UDVEKSLINGSREJSE

Svenska Amerika-Liniens Damper Drottningholm er Safgaaet fra Göteborg paa en Rejse, hvor der skal udveksles britiske og tyske Civilinternerede. Det er Hensigten, at Skibet skal gaa til Kapstaden. Forhandlingerne mellem de krigsførende Magter er helt og holdent blevet ført gennem Schweiz, idet det svenske Røde Kors denne Gang ikke er engageret i denne Udveksling. Det anses for sandsynligt, at Drottningholm skal sejle flere Ture mellem Kapstaden og en amerikansk Havn.

Gripsholm er fra New York ankommet til Barcelona med flere Hundrede saarede og syge tyske Krigsfanger.

#### »FLYVENDE FÆSTNINGER« SOM SVENSKES TRAFIKFLYVEMASKINER

I Lighed med andre neutrale Lande har den svenske Stat faaet Adgang til at købe de beslaglagte Flyvemaskiner, som er havnet i Sverige mere eller mindre sønderskudte efter Bombetogter mod Tyskland.

Staten har stillet en Del af disse beslaglagte Maskiner til Disposition for Aerotransport, og nogle af

dem er nu ved at blive ombygget til Trafikflyvemaskiner. Den første, der ombygges i Linköping, er fær-dig om en Maanedstid.

Det er naturligt af Betydning for Acrotransport at faa sin reducerede Flyvemaskinpark udvidet i en Tid, hvor der er spærret for Tilførsler af Maskiner udefra, men Efterkrigstidens Trafikproblem er dog ikke løst med dette. »De flyvende Fæstninger« er alt andet end ideelle til dette Formaal, idet der i de smalle Kabiner kun er Plads til fjorten Passagerer. Derimod er Flyveegenskaberne gode, og Maskinerne kan uden Vanskelighed starte paa de svenske Flyvepladser. Man regner med, at »Fæstningerne« provisorisk skal klare Trafiken i de første Aar efter Krigen, indtil bedre egnede Flyvemaskiner kan erhverves.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Götaverken har søsat et Tankmotorskib paa 17.200 Tons d.w., bestilt af Aktiebolaget Monacus, Kungsbacka. Skibet svarer i sine ydre Dimensioner til det i Fjor leverede Tankskib »Buenos Aires«, der med sine 17,520 Tons d.w. er det største skandinavisk byggede Lastskib, men den indvendige Konstruktion er noget anderledes og Dybgaendet lidt mindre. Det nye Skib, der fik Navnet »Constance«, maaler 165 X 20 X 12 m, og dets Middeldybgaende paa Sommerfribord bliver 29 Fod 11 Tommer. Det er bygget efter Götaverkens System med svejsede korrugerede Tvær- og Langskibsskotter og i Overensstemmelse med Lloyd's Fordringer. Det skal forsynes med en 8-cyl. enkeltvirkende 2-Takts Dieselmotor af Værftets nye Konstruktion. Motoren faar en Cylinderdiameter af 680 mm og en Slaglængde af 1500 mm og skal udvikle 7000 HK ved 112 Omdrejninger. Farten bliver 14 Knob paa Last. »Constance« er et Søsterskib til m.s. »Julius«, som Værftet tidligere har leveret til samme Rederi.

Lindholmens Varv har søsat et 2900 Tons d.w. Motorskib til Rederiet Poseidon i Stockholm. Skibet fik Navnet »Si Brodin«. Det er en moderne Shelterdækker med Halvbak og skal udrustes til Ocean- og Tropefart. Hovedmaskineriet bliver en 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotor af Trunktype.

Eriksbergs Verkstad har i Løbet af 14 Dage bygget et Nyt Forskib til den udfor Arkösund strandede Dam-

per »Tom«, tilhørende Rederiet Arafart. »Tom« strandede i Vinter og stod fast i otte Dage, hvorefter det lykkedes at kappe Skibet lige foran Kommandobroen og indbugserede det til Eriksberg. Samtidig indbugseredes Agterskibet af den norske Havarist »Hafnia«, hvis Forskib var kappet af efter en Stranding ved Paternoster. Arbejdet paa dette Skib er endnu ikke paabegyndt.

#### DE STORE PLANER OM LUFTRAFIKEN EFTER KRIGEN

Den engelske Luftfartsminister, Sir Archibald Sinclair, har tilkendegivet, at man i England vil bygge reaktionsdrevne Flyvemaskiner, der skal sættes ind efter Krigen. Nogle nøjagtige Oplysninger om denne nye Type Flyvemaskiner vilde Ministeren ikke fremsætte, men fremhævede dog, at de nye reaktionsdrevne Flyvemaskiner skulde sættes ind i den interkontinentale Trafik, og hvad Hastighed angaar, vil de komme til at overgaa alle de nuværende civile Aero-planer. Han udtalte endvidere, at den kommende Fredstrafik i Luften kommer til at foregaa i eller lige under Stratosfæren.

Direktøren for Hawker-Siddely Koncernen, Sir Frank Spencer Sprigge, har i et Interview til *Daily Mail* udtalt, at det efter Krigen vilde være praktisk gennemførligt at sætte stratosfæregaaende Flyvemaskiner med 200 Passagerer om Bord og en Hastighed paa 650 Kilometer i Timen i Fart. Hans Koncern, der er Imperiets største i sin Art, tilvirker i det mindste en Fjerdedel af alle engelske Flyvemaskiner.

Sprigge betoner, at de Fremskridt, der er gjort i England med Reaktionsdriften og noget, han kalder »gasturbine aggregat«, har vakt saadanne Forhaabninger, at man for Alvor paatænker at sætte Flyvemaskiner med ligesaa stor Maskinkraft som Oceanskibe i Fart. Han regner med, at Benzinens Dage som universelt Motorbrændsel er talte — i alle Tilfælde i den Form, den hidtil har været anvendt.

Om Stratosfære-Farten udtaler han:

— Det er ikke at se altfor langt ind i Fremtiden at tænke sig Motorer, som udvikler 10.000 Hestekræfter. Hver Flyvemaskine skal udrustes med flere saadanne Motorer.

Han omtaler videre Flyvemaskiner med en Aktionsradius paa 5600 Kilometer, med Plads til 200 Passagerer og en Fart paa 650 Kilometer i Timen.

## Byggepriserne for <sup>de</sup>Handelsskibe.

Det engelske Søfartsblad *The Motorship* har iflg. *Svensk Sjöfartstidning* offentliggjort nedenstaaende Tabel, hvori der gives en Oversigt over Byggepriserne paa Handelsskibe i forskellige Lande. For de amerikanske og canadiske Skibes Vedkommende er der Tale om Dampere, medens det for Sveriges Vedkommende drejer sig om Motorskibe.

U. S. A.	Type	d. w.	Fart Knob	pr. Skib \$	pr. Ton d.w. \$	pr. Ton d.w. £
	C 1	7.400	14	1.700.000	230	57
	C 2	9.000	16	3.000.000	330	82
	C 3	11.000	16	3.700.000	335	84
	Victory	10.500	15	2.265.000	250	62
	Liberty	10.500	11	1.900.000	180	45
	Tankskibe	16.000	16	3.200.000	200	50
Canada	Fort	10.350	11	1.700.000*	165	37
Sverige					Kr.	
	Malmsskibe (Grängesberg-Oxelösund)	8.950	13 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—	465	27
	Lastlinieskibe (Transatlantic)	9.000	16 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—	560*	33
	Lastlinieskibe (Transatlantic)	6.300	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	560*	33
	Lastlinieskibe (Broström)	7.300	15	—	644	38
United Kingdom				£		
	+ Empire	10.500	10—11	220.000	—	21
	Lastlinieskibe	10.500	15	350.000	—	35

\* betyder Middeltal + Beregnet Pris.



### PRINS VALDEMARS OG PRINSESSE MARIES FOND

Prins Valdemar og Prinsesse Marias Fond har afholdt sit ordinære Delegeretmøde, hvortil var mødt Delegerede fra hele Landet.

Efter at Inspektør Chr. Jensen var valgt til Dirigent, aflagde Formanden, Mouritz Madsen, Aarsberetningen, idet han indledningsvis mindedes de af Fondens Medlemmer og Venner, der i Aarets Løb var afgaaet ved Døden, samt de krigsforliste danske Sømænd.

I sin Beretning redegjorde Formanden for Fondens Virksomhed, der omfatter Hjælp og Støtte til gamle Sømænd og Sømandsenker samt Efterladte efter Krigsforliste og ydes gennem Fripladser paa Fondens Alderdomshjem i Valdemarsgade i København, Sommerophold paa Fondens to Hvilehjem i Lillerød og Snekkersten samt gennem Huslejhjælp og anden økonomisk Støtte. Formanden oplyste i denne Forbindelse, at trods alle Vanskeligheder vilde de to Rekreationshjem ogsaa i Aar blive aabnet Ugen før Pinse, og man agtede at holde dem aabne hele Sommeren igennem, saa alle, der havde søgt om Rekreationsophold, kunde faa hver to Ugers Ophold paa disse Hjem. Formanden sluttede sin Beretning med en Tak til Fondens Medlemmer og Venner, der havde bidraget til, at Fonden i en vanskelig Tid kunde opretholde sit Arbejde for Søens Gamle og de Krigsforlistes Efterladte.

Valgene til Fondens Ledelse var alle Genvalg, og Forretningsudvalget fik Bemyndigelse til at bestemme næste Aars Mødested.

### SØMANDSMISSIONEN I KØBENHAVN

Sømandsmissionen i København har udsendt sin Aarsberetning for 1943. Det fremgaar deraf, at Sømandsmissionens Virksomhed har kunnet gennemføres uden Underskud.

Om Sømandshjemmet Bethel meddeles, at der har været afholdt 43 Søndags- og Onsdagsmøder med 1223 Deltagere, og 7 Foredragsmøder om Tirsdagen med 470 Del-

tagere. De fire Julefester havde samlet 238 Deltagere. Der har i Aarets Løb boet 860 Søfolk paa Hjemmet, og Besøget i Læsestuerne har været ca. 29.000. I Løbet af Aaret er der for Søfolk opbevaret eller hjemsendt 88.169 Kr. Desuden har Bethel stillet gratis Lokaler til Raadighed for »Søfartens Spisehus«.

Paa Sømandshjemmene i Frihavnen og i Gasværkshavnen har Besøget været betydelig mindre end de foregaaende Aar, hvilket overvejende tilskrives Spærretiden, idet det i disse Maaneder var umuligt for Sømændene at naa op til Sømandshjemmene om Aftenen.

Sømandsmissionens Regnskab balancerer med 55.585 Kr. I Pengegaver er indkommet 4863 Kr., deraf 1250 Kr. fra Dansk Dampskibsrederiforening. Forskellige af de store Rederier har ogsaa givet betydelige Betøb.

### LODSDIREKTØREN FYLDER 60 AAR

Fredag den 2. Juni fylder Lodsdirektør, Kommandør Carl v. d. Hude 60 Aar.

Lodsdirektøren, hvis Fader var Konsul i Aarhus, virkede som aktiv Søofficer fra 1907 til 1932. I denne lange Periode var han en Tid Næstkommanderende i Inspektionsskibet »Beskytteren«, og fra 1923 til 1932 var han Adjutant hos Kongen, men alligevel havde han i disse Aar et Par Udkommandoer. I 1927 var han saaledes Chef for Mineskibet »Lossen«, og i Aarene 1929 og 1930 var han Chef for den danske Fiskeriinspektion under Island. I 1931 udnævntes han til Kommandørkaptajn.

I 1932 traadte Lodsdirektøren ud af aktiv Tjeneste, idet han blev ansat som Lodsinspektør — en Stilling, han beklædte, indtil han i 1937 blev Lodsdirektør. Paa denne store Post har han udrettet et stort og paaskønnet Arbejde, og i Kommandør v. d. Hude har vort Lodsvæsen faaet en meget indsigtfuld Chef, der ikke er bange for at tage nye og store Opgaver op.

Lodsdirektøren, der i 1938 udnævntes til Kommandør i Reserven, er Kommandør af Dannebrog og af Islands Falk, og han er endvidere dekoreret med en Række udenlandske Ordner.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Struer Havn fylder 25 Aar

Struer Havn kan i Sommer fejre 25 Aars Dagen for sin Bestaaen. Den 9. Februar 1917 blev den Lov vedtaget, ved hvilken Struer ophøjedes til Købstad, og Loven blev stadfæstet af Kongen 19. Febr. s. A. I Loven, der traadte i Kraft 1. April 1917, fandtes en Bestemmelse, hvorefter Indenrigsministeriet efter Samraad med Ministeriet for offentlige Arbejder bemyndigedes til at fastsætte nærmere Regler for Struer Byraads Medvirken ved Styrelsen af den Holstebro Kommune tilhørende Havn i Struer, hvilke Regler udstedtes 15. Juli 1919 og traadte i Kraft 1. Aug. 1919. Det er saaledes nærmest den sidste Dato, der markerer Jubilæet. Den ny Havnebestyrelse, der bestod af tre Repræsentanter for Holstebro og tre for Struer, traadte dog sammen den 15. Maj 1919.

Havnekassereren, Frk. M. Ankersen, der stadig fungerer, begyndte sin Virksomhed ved Havnen allerede den 16. Maj 1919.

### Ekstrakontingent hos Skibsførerne

Paa Skibsførerforeningens Generalforsamling i Februar blev det besluttet, at Spørgsmaalet om ogsaa i Aar at opkræve et Ekstra-Kontingent paa 25 pCt. af det ordinære Kontingent skulde afgøres ved Urafstemning. Resultatet foreligger nu: Forslaget om Opkrævning af Ekstra-Kontingent er vedtaget med 78 Stemmer mod 2.

### »Georg Stage«s Sommertogt

»Georg Stage«s Sommertogt — dersom man kan kalde det saadan, naar Skoleskibet ligger forankret ved Nykøbing Sj. og skal blive liggende der hele Sommeren — er begyndt. 80 Elever skal i de kommende Maaneder lære Sømandshaandværkets Begyndelsesgrunde.

### »Østbornholmske« chartret Motorsejler

Det Østbornholmske Dampskibsselskab har chartret Motorsejleren »Hanne Marie« og indsat den i Stykgodsarten Nexø—København, mens Selskabets Damper er til Efter-syn.

### Paketruten paa Nykøbing F.

Motorgaleasen »Leda« af Nykøbing F. er med Rute mellem København og Nykøbing F. overltaget af Rederiet »Anholt«.

Denne Rute, der har været drevet i noget over 40 Aar, har gennem mange Aar været drevet af Skibsfører Rudolf

Christensen. Ruten bliver fremtidig drevet efter samme Linier som hidtil og med Repræsentant G. Gammelgaard, Nykøbing F., som Ekspediter.

### Dødsfald

Skibsfører Jens Pilegaard, Vindeby, er afgaaet ved Døden, 76 Aar gammel. Jens Pilegaard var af en gammel Sømandsslægt og havde i sin Tid eget Skib, som han sejlede med indtil forrige Verdenskrig. Han fik derefter Ansættelse som Styrmand paa Vindebyfærgerne, hvor han var ansat i 16 Aar. Han efterlader sig Hustru, 2 Sønner og 4 Døtre.

### En Skipperende

Et Par gamle Flodskippere sad og snakkede om deres Ungdomsbedrifter.

— Du kan stole paa, siger den ene, at »Mary Ann« var en første Klasses Flodbaad. Paa de Steder, hvor Vandet var forsvundet, kunde jeg lokke hende igennem Engstrækninger, bare der var faldet en Smule Dug.

— Ok, er det noget, siger den anden. Næ, saa skulde du have kendt »Mamba«, som jeg førte i en Menneskealder. Tit og mange Gange har jeg drevet hende tværs over Ørkenstrækninger fra den ene Flod til den anden — naar bare jeg lod en af Mandskabet gaa foran med en Vandslange.

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

**Da Anholthoerne havde gratis Beværtning i 3 Aar**

Ahton Friis fortæller mange morsomme Tildragelser i sidste Bind af sin »Danmarks Land«. Om Anholt er det navnlig Fortællingerne om de mange Strandinger, der i gamle Dage var en stor Indtægtskilde. Anholt og Læsø samt den svenske Ø Nidingen var dengang de tre Skrækens Steder, for hvilke Sømanden altid gruede, naar han fo'r over Kattegat i Storm og Taage. Anholt har set mængen en Sømand blive kold, mens hans Skude splintredes. Strandingerne fandt oftest Sted paa Østerenden, milefjernt fra Byen. En Gang strandede et stort Skib derude ved Totten. Autoriteterne havde alt for langt derud, og Skibet blev skrevet i Glemmebogen, men ikke af Beboerne. Ladingen var nemlig den dejligste spanske Vin. Det gik lystigt til om Bord, og i hele tre Aar havde Anholterne gratis Beværtning, men ofte naar de var paa Hjemvejen, stod de druknede Søfolk ved Vejen og klagede over, at de ikke var kommen i kristen Jord.

Nu er Strandinger en Sjældenhed. Anholt Fyr og 3 Redningsstationer afværger Ulykkerne.

**Skibssalg**

Skipper *Sofus Nielsen*, Hadsund, har solgt sin Galease »Olga« til Skipper *Aagaard Lassen*, Hadsund. Overtagelse straks.

Skipper *Aagaard Lassen*, Hadsund, har solgt Jagten »Klara« til Skipper *Peter Lassen*, Grenaa. Overtagelse straks. Jagten skal for Fremtiden have Hjemsted i Grenaa.

**Fire svenske Lejdeskibe sejler ud**

Fire Lejdeskibe har forladt svensk Territorialfarvand, nemlig: Rederiaktieselskabet Transatlantisk Motorskib »Paramatta« og »Temnaren« og Rederiaktieselskabet Nordstjernans Motorskib »Nordstjernen« og »Annie Johnson« »Paramatta« og »Nordstjernen« er bestemt til Buenos Aires, »Annie Johnson« til Valparaiso og »Temnaren« til Valencia.

**Røde Kors-Skibene**

De tyske Myndigheder i Marseille har ifølge Internationale Information fra Januar til Slutningen af Marts i Aar ekspederet 13 Skibe, der sejlede i Internationale Røde Kors Tjeneste, med en samlet Last paa 21.764 Tons. Af de 13 Skibe var 6 portugisiske, 4 svenske, 2 spanske og 1 schweizisk.

**Fire Helsingborg-Rederier danner Holding-Selskab**

I Helsingborg er der dannet et Holding-Selskab med en Kapital paa mindst 80.000 og højst 240.000 Kroner. Dets Formaal er at erhverve og forvalte fast Ejendom.

Stifterne er Rederiaktieselskaberne *Alfa* og *Atos*, samt *Sigyn* og *Skåne*.

**Barken »Penang«s Forlis**

En af Søfartsraad Gustaf Eriksons store Kornsejlere, Barkskibet »Penang« (godt 2000 Brutto Tons), forsvandt i Sommeren 1940 sporløst paa Rejse fra Australien til Irland. »Penang« afgik den 2. Juli fra Port Victoria og naaede aldrig frem til sit Bestemmelsessted, Queenstown i Irland. Der har siden været fremsat mange Gisninger om Grunden til Skibets Forsvinden, uden at man dog naaede til Klarhed.

Efter at Raadstuerellen i Mariehamn i August 1941 havde erklæret Skibet forsvundet med alle Mand, ansøgte de Efterlevende om at faa udbetalt Ulykkesforsikring i Henhold til Loven. Baade de finske Arbejdsgiveres Ulykkesforsikrings-Selskab og Forsikringsraadet ansaa det for givet, at Ulykken var forårsaget af Krigsforholdene og vilde udbetale Forsikringssummer i Henhold hertil. Paa Foranledning af Krigsulykkesnævnet blev Sagen imidlertid forelagt den finske Højesteret, som nu har fældet den Kendelse, at det efter de i Sagen foreliggende Oplysninger ikke kan anses for sandsynligt, at »Penang«s Forlis er forårsaget af Krigen.

Erstatningen til de Efterlevende vil derfor ske alene i Henhold til den almindelige Ulykkesforsikringslov.

**S. A. THE ENGINEERING CO.****Skibsreparationer**

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

**PERSONALIA****50 Aar**

1. Maskinmester *G. Klug*, Hjørring Elektricitetsværk, fylder i Dag — Fredag — 50 Aar. Efter at have taget sine Maskinisteksaminer og Tillægsprøven i Elektroteknik, sejlede han i Det Forenede Dampskibs-Selskab, bl. a. under forrige Verdenskrig med Motorskibet *California* i Timecharter. Efter et Stykke Tid at have sejlet med *Hellig Olav* og *Aalborghus* blev han ansat paa Hjørring Elektricitetsværk.

**40 Aar i D. F. D. S.**

Maskinmester *Axel Viggo Ballund* har paa Onsdag været ansat i 40 Aar i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Han mønstrede i 1904 ud som Maskinassistent i *Oscar II*. Alleerede i 1906 udnævntes han til Undermester og i 1925 blev han Maskinchef i *United States*. For Tiden gør han Tjeneste som Maskinchef i Damperen *Ydun*.

**25 Aar i Ø. K.**

Den 19. Maj var det 25 Aar siden, at Maskinmester *Chr. Welling Holm* blev ansat i Ø. K. Efter at have taget sine Maskinisteksaminer blev han ansat i Dansk-Russisk Dampskibsselskab og sejlede derefter en kort Tid i Lauritzens Rederi, inden han kom ind i Ø. K. Ved Krigens Udbrud var han Maskinchef i Motorskibet *Afrika*, og det vides ikke, hvor han nu befinder sig.

**25 Aars Jubilæer**

Paa Torsdag fejrer Maskinmester *Knud Andersen Saaby* 25 Aars Jubilæum ved Kalundborg Elektricitetsværk. Efter Eksaminens 1. Del havde han to Aars Sejltid i A. P. Møllers og C. K. Hansens Skibe, og efter 2. Del sejlede han et Aar i Det Forenede Dampskibs-Selskab, inden han blev ansat ved Værket i Kalundborg.

**Ny Sekretær for Maskinmestrenes Forening**

Den 1. August fratræder Kontorchef *V. A. Andersen* sin Stilling som Kontorchef i Maskinmestrenes Forening for at træde ind i Pensionisternes Rækker. *V. A. Andersen*, der er dekoreret med Medaillen for Druknedes Redning efter en meget smuk Redningsdaad i sin Ungdom, er kendt og meget afholdt af samtlige danske Maskinmestre, som han kender, og hvis Medlemsnummer han husker. Han har i mere end 40 Aar været knyttet til Foreningen og saaledes fulgt den i den store Vækst. Et stort og dygtigt Arbejde har han lagt indenfor dens Rammer. Han vil blive savnet meget, men han har selv ønsket at træde tilbage nu for at hellige sig sine mange Interesser.

Ved hans Afgang er Foreningens nuværende Sekretær, *A. B. Christensen*, udnævnt til Kassører, medens Maskinmester *H. P. Larsen* bliver Sekretær. Maskinmester *Larsen*, der er Maskinmester i Marinen, hvorfra han i Aarene 1938—40 havde Orlov for at beklæde en Stilling i Iran, har i seks Aar været Medlem af Foreningens Bestyrelse.

**Søværnet**

Kontorist-Aspirant *Holger Axel Fick* er udnævnt til Kontorist i Søværnet.

**Limfjordsskippernes Sammenslutning**

Efter at *Th. Ubbesen* har overtaget Stillingen som Foretningsfører for Nørrejylland's gensidige Forsikringsforening er fhv. Skibsfører *C. Kjør Andersen*, Rørdalsvej 6, Aalborg, udnævnt til Leder af Sammenslutningen.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

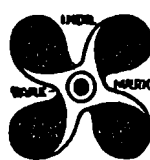
Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE FRISER



Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

## EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mørke Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 25. Maj 1944.

Nr. 21.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstaende i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## Danmark.

888. Midlertidigt inddraget Sømærke. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/4 1944.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				

### Farvandet Syd for Fyn:

<i>Skrams Flak</i> .....	55° 01',5	10° 12',3	Spids	r.	1 opadv. Kost	
--------------------------	-----------	-----------	-------	----	---------------	--

Gentagelse af E. f. S. Nr. 28/1151 1943.

### I. Østersøen.

889. Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indløb aftaget.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/638 1944 udgaar.

Position. c. 54° 39' N. 11° 21' E.

Detaller. Vanddybden i og udfor Indløbet til *Rødby Havn* er aftaget, saaledes at den største Dybde, der findes i en Linie, der gaar netop W. om E.-lige Molehoved og derfra mod Syd, nu kun er c. 3,5 m.

890. Sverige. Ålgårdsudde. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/453 1944 udgaar.

Position. 57° 58' 40" N. 16° 49' 13" E.

Detaller. Efter Bjærgningen af Vraget af Motorsejleren *Ellen af Järnavik* er den ved Vraget udlagte Vragvager inddraget.

(U. f. s. Nr. 21/1135. Stockholm 1944.)

**891. (S.) Sverige. Stockholms Skærgaard. Tröskeln. Lystønde genudlagt.***Tidligere E. f. S. Nr. 4/459 1944 udgaar.**Position. c. 59° 40',1 N. 19° 50',1 E.**Detaller. Tröskeln Lystønde, SE. for Söderarm, er atter udlagt paa Plads.*

(U. f. s. Nr. 21/1134. Stockholm 1944.)

**892. Sverige. Ålandshavet. Bottniske Bugt. Fyr midlertidigt slukket.***Tidspunkt. 1. Juni—10. Juli 1944.**Position. Se nedenfor.**Detaller. I ovennævnte Tidsrum vil nedennævnte Fyr og Fyrskib være slukket.*

- a) Fyr: *Svartklubben* c. 60° 11' N. 18° 50' E. *Djursten. Björn. Eggegrund. Agö. Brämön. Fjärdgrund. Holnögadd. Bergudden. Stora Fjäderägg. Bjuröklubb* c. 64° 29' N. 21° 35' E.

- b) Fyrskib: *Sydostbrotten* c. 63° 19' N. 20° 11' E.

(U. f. s. Nr. 21/1124. Stockholm 1944.)

**893. (S.) Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebukten. Lystønder genudlagt.***Tidligere E. f. S. Nr. 3/387 1944.**Position. c. 60° 41' N 17° 13' E.**Detaller. Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads:**Sörgrundet. Bomhusgrundet. Mellanskansrännan.*

(U. f. s. Nr. 21/1133. Stockholm 1944.)

**894. (S.) Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskib genudlagt.***Tidligere E. f. S. Nr. 1/208 1944 udgaar.**Position. c. 63° 34' N. 20° 57' E.**Detaller. Östra Kvarken Fyrskib er atter udlagt paa Plads.*

(U. f. s. Nr. 21/1132. Stockholm 1944.)

**895. (S.) Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.***Tidligere E. f. S. Nr. 4/463 1944.**Position. Se nedenfor.**Detaller. Nedennævnte Fyr er atter tændt:**Brännfors övre og nedre c. 65° 01' N. 21° 24' E. Leskär. Rönnskär c. 65° 02' N. 21° 34' E.*

(U. f. s. Nr. 21/1131. Stockholm 1944.)

**896. Estland. Moon- og Wormsund. Afmærkning forandret.**

1. *Position. c. 58° 55',2 N. 23° 12',2 E., lige S. for 5,8 m Grunden.*

*Detaller. En rød Spirtønde med 1 rød KeGLE med nedadvendt Spids er udlagt paa ovennævnte Plads.*

2. *Tidligere E. f. S. Nr. 46/1654 1943, Pkt. 1.*

*Position. c. 59° 07',4 N. 22° 59',5 E.**Detaller. En Vragvager med 1 rødt Timeglas over 1 hvidt Skildt, mærket Vrag, er udlagt paa ovennævnte Plads.**Anm. Man skal passere E. om Vragvageren.**Kort Nr. 182.*

(N. f. S. Nr. 19/1004. Berlin 1944.)

**897. Tyskland. Brüsterort. Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.***Position. Se nedenfor.**Detaller. Inden for det faste Skydeomraade ved Brüsterort er forankret Skydeskiver indtil c. 4,3 Sm W. for Linien Brüsterort—Palmnicken. Omraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:*

- a) *Brüsterort Fyr.* d) 54° 49',8 N. 19° 49',3 E.  
 b) 55° 00',0 N. 19° 52',7 E. e) 54° 51',2 N. 19° 56',9 E.  
 c) 54° 50',2 N. 19° 48',3 E.

Skiverne er ikke belyst om Natten. Man advares imod at besejle dette Omraade. Saafremt ingen Skydeskiver er udlagt, vil der paa nedennævnte Pladser ligge For-tøjningstønder, mærket B 1 til B 6.

- a) 54° 59',2 N. 19° 53',4 E.      d) 54° 50',4 N. 19° 55',3 E.  
 b) 54° 58',3 N. 19° 55',5 E.      e) 54° 50',8 N. 19° 52',0 E.  
 c) 54° 57',6 N. 19° 57',5 E.      f) 54° 51',4 N. 19° 49',6 E.

(N. f. S. Nr. 19/994. Berlin 1944.)

**898. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Sømærker udlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 20/870 1944 annulleres.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Ved den S.-lige Grænse af det i E. f. S. Nr. 1/68 1944, Punkt 1, nævnte Omraade, i hvilket Ankring er forbudt, er paa hver af følgende Pladser i 10 m Vand udlagt en sortmalet Kabeltønde:

- a) 54° 33',1 N. 18° 36',0 E.      d) 54° 35',8 N. 18° 44',9 E.  
 b) 54° 32',2 N. 18° 34',7 E.      e) 54° 36',7 N. 18° 46',5 E.  
 c) 54° 32',4 N. 18° 36',0 E.      f) 54° 37',3 N. 18° 45',4 E.

*Kort* Nr. 200.

(N. f. S. Nr. 20/1108. Berlin 1944.)

**899. Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Hver Torsdag Kl. 0600—1500.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 10/616 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Omraadet mellem Meridianerne 16° 36',5 E. og 16° 49',5 E. er indtil videre paa ovennævnte Tider afspærret for Skydeøvelser indtil 6 Sm fra Kysten.

(N. f. S. Nr. 20/1059. Berlin 1944.)

**900. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.**

*Tidspunkt.* Den 31. Maj 1944 Kl. 0700—1700.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I ovennævnte Tidsrum foretages Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

mod Vest af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning 299° til Punktet: 54° 11',4 N. 15° 22',4 E.

mod Nord af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet 54° 13',4 N. 15° 29',5 E.

mod Øst af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa *W-Molen*.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag *B* lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Baaken paa *E.-Molen*.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalfag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

(N. f. S. Nr. 20/1060. Berlin 1944.)

**901. Tyskland. Pommerske Bugt. Swinemünde Red. Vrag afmærket.**

*Position.* c. 53° 57',9 N. 14° 16',3 E.

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Master og Skorsten rager op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vraglystønde, som er forsynet med W.-Topbetegnelse, som viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, og som er udlagt c. 50 m W. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 19/996. Berlin 1944.)

**902. Tyskland. Stralsund E.-lige Sejlløb. Sømærke ombyttet.**

*Position.* *Ziegelgraben* W.-lige Fyr: c. 54° 18' 15" N. 13° 07' 10" E.

*Detaller.* Tønden med E.-Topbetegnelse ved det ødelagte *Ziegelgraben* W.-lige Fyr er ombyttet med en sort Baaketønde, mærket *Ziegelgraben Torfeuer West* og forsynet med Kegletopbetegnelse.

Det hvide, faste Fyr er nedlagt.

(N. f. S. Nr. 19/997. Berlin 1944.)

**903. Tyskland. Plantagenetgrund W. Vrag.***Position.* c.  $54^{\circ} 40',7$  N.  $12^{\circ} 33'$  E.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket en Mast rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 20/1062. Berlin 1944.)

**904. Tyskland. Darsser Ort N. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 20/876 1944.*Position.* c.  $54^{\circ} 39',3$  N.  $12^{\circ} 31',0$  E.*Detaller.* Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en grønmalet Lys- og Klokketønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelse hver  $5^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , og som er forsynet med W.-Topbetegnelse, udlagt c. 50 m WNW. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 20/1109. Berlin 1944.)

**905. Tyskland. Lübeck Bugt. Forbudt Omraade atter frigivet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/81 1944 udgaar.*Positioner.* a)  $54^{\circ} 02',9$  N.  $11^{\circ} 00',2$  E. c)  $54^{\circ} 04',9$  N.  $10^{\circ} 54',2$  E.b)  $54^{\circ} 03',9$  N.  $10^{\circ} 51',2$  E. d)  $54^{\circ} 04',9$  N.  $10^{\circ} 56',2$  E.*Detaller.* Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er indtil videre atter frigivet for Sejlads og Fiskeri.

(N. f. S. Nr. 20/1063. Berlin 1944.)

**906. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak E. Vrag afmærket.***Position.*  $54^{\circ} 33' 35''$  N.  $10^{\circ} 40' 52''$  E.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med 2 Vraglystønder, som følger:a) En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $4^s$ , som er forsynet med N.-Topbetegnelse, og som er udlagt tæt NNW. for Vraget.b) En Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser, hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ , som er forsynet med S.-Topbetegnelse, og som er udlagt tæt SSE, for Vraget.*Kort* Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 19/998. Berlin 1944.)

**907. Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg NE. Vrag.***Position.* c.  $54^{\circ} 28',2$  N.  $10^{\circ} 27',5$  E.

(N. f. S. Nr. 18/990. Berlin 1944.)

**908. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak SE. Vrag.***Position.* c.  $54^{\circ} 29',5$  N.  $10^{\circ} 25',0$  E.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket en Mast rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 20/1110. Berlin 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****909. Danmark. Sundet. Vedbæk NE. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 20/886 1944 udgaar.*Position.*  $55^{\circ} 51' 58''$  N.  $12^{\circ} 36' 35''$  E., c. 1,5 Sm  $50^{\circ}$  fra Vedbæk Havn.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket i 11 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket en Mast rager c. 8 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 25 m NE. for Vraget.*Kort* Nr. 131 og 130.

**910. Sverige. Sundet. Limhamn W. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.**  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/5 1944.  
*Position.* c. 55° 35',8 N. 12° 52',4 E.  
*Detaller.* Efter at Vraget paa ovennævnte Plads er fjernet, er den ved dette udlagte Vragafmærkning inddraget.  
*Kort* Nr. 132 og 130.

(U. f. s. Nr. 21/1091. Stockholm 1944.)

**911. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 16/795 1944.

*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.

*Detaller.* Ved Opmaaling den 20. Maj 1944 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 3,5 m i W.-Siden af Renden.

**912. Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Omø NW.-Flak. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 14/731 1944.

*Position.* 55° 11' 05" N. 11° 10' 59" E., ca. 1 Sm 266° fra *Helleholm Fyr*.

*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

*Kort* Nr. 143, 142, 160 og 140.

**913. Danmark. Store-Bælt. Hov Fyr ESE. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1408 1943 og 1/5 1944.

*Position.* 55° 08' 11" N. 11° 00' 30" E., c. 1,8 Sm 110° fra *Hov Fyr*.

*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet.

*Kort* Nr. 143 og 142.

**914. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Avernakø W. Skibsfartshindring rapporteret.**

*Position.* c. 55° 01',4 N. 10° 13',9 E., c. 1000 m SSW. for *Ankerhoved*.

**915. Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknud S. Vragafmærkning inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/327 1943 og 1/5 1944.

*Position.* 55° 39' 40" N. 10° 02' 16" E.

*Detaller.* Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er inddraget.

*Kort* Nr. 114, 103, 150, 125 og 100.

**916. Danmark. Lille-Bælt. Brandsø NW. Vrag fjernet. Vragafmærkning forandret.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1127 1943 og 1/5 1944.

*Position.* 55° 22' 24" N. 9° 41' 13" E., c. 1 Sm 351° fra *Brandsø W.-Pynt*.

*Detaller.* 1. Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.

2. Stedet er nu afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 100 m SW. for Vragets tidligere Plads.

*Kort* Nr. 151 og 150.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**917. Danmark. Kattegat. Gilleleje NNW. Vragafmærkning inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 30/1202 1943 og 1/5 1944.

*Position.* 56° 13' 50" N. 12° 14' 44" E., c. 6,5 Sm 339° fra *Gilleleje Havn*.

*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt NE. for det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 15,5 m.

*Kort* Nr. 130 og 102.

**918. Danmark. Kattegat. Raageleje W. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 52/1865 1943 og 1/5 1944.

*Position.* c. 56° 06',2 N. 12° 06',8 E.

*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.



**919. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Overby S. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 19/844 1944 udgaar.*Position.* c. 55° 53' N. 11° 24' E., c. 4 Sm S. for *Overby* paa *Sjællands Odde*.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.**920. Danmark. Kattegat. Vejrsø Flak N. Vrag bortsprængt. Vragafmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 32/1284 1943 og 1/5 1944.*Position.* 55° 59' 44" N. 10° 46' 03" E., c. 2,9 Sm Nord for *Vejrsø Baake*.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er bortsprængt til i Flugt med Havbunden. Den ved Vraget udlagte Vragvager med 2 grønne Flag er inddraget.*Kort* Nr. 112, 103, 102 og 100.**921. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 52/1867 1943 og 1/5 1944.*Position.* c. 56° 42' N. 10° 49',5 E. c. 10 Sm 358° fra *Gerrild Fyr*.*Detaller.* Vraget af den tremastede Motorskonnert, der var rapporteret at være sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.**922. Danmark. Hals Barre Fyr SE. Vrag rapporteret.***Position.* c. 56° 48',5 N. 10° 40',5 E., c. 12 Sm 137° fra *Hals Barre Fyr*.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Masterne rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****923. Norge. Møre og Romsdal. Otterøy N. Bolholmen—Forholmen. Luftledning.***Position.* c. 62° 45',3 N. 6° 55',5 E.*Detaller.* Mellem *Borholmen* og *Forholmen* er udspændt en Luftledning, hvorunder mindste Højde er 15 m.

(E. f. S. Nr. 9/359. Oslo 1944.)

**924. Tyskland. Ems. Skydeøvelser.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Indtil den 31. Maj 1944 foretages Skydeøvelser i *Emsomraadet* og i *Dollart*.Fareomraade: *Emsomraadet* med *Dollart* fra Forbindelseslinien *Petkum—Pogum* indtil

Linien mellem Punkterne: 53° 26' 06" N. 6° 51' 54" E. og 53° 29' 06" N. 7° 01' 42" E.

Daglig Skydetid: Kl. 0600—1200 og Kl. 1400—2300.

Skydningen afbrydes under Skibes Passage af Omraadet.

(N. f. S. Nr. 19/1056. Berlin 1944.)

**925. Holland. Ems. Watum. Fyr slukket.***Position.* c. 53° 22',6 N. 6° 53',5 E.*Detaller.* Fyret, der viste hvidt, rødt og grønt, fast Lys, er slukket.

(N. f. S. Nr. 19/1009. Berlin 1944.)

**926. Holland. Hollandsch Diep. Overval. Dybde.***Position.* ca. 51° 41',7 N. 4° 31',9 E.*Detaller.* Mindste Dybde paa Barren er nu 3,4 m.

(N. f. S. Nr. 19/1010. Berlin 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFET MASKINFABRIK  
REPSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR.CYLINDER



*Tegn Deres  
Forsikringer*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » » » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresandsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang W. Katalog

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 22

FREDAG 2. JUNI 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Efter at de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheder i de sidste 3—4 Uger har været meget tilbageholdende med Tonnagetildelingene, har Antallet af frigivne Skibe i den forløbne Uge været noget større, selvom der naturligvis stadig er langt stærkere Efterspørgsel efter Tonnage, end det er muligt at dække med de forhaandenværende disponible Skibe.

Paa de amerikanske Markeder er frigivet et ikke ubetydeligt Antal Skibe for Kul fra Hampton Roads til Vestindien, Øst- og Vestkysten af Sydamerika og til Havne i Nordafrika og Middelhavet. De Baade, der laster Kul udgaende til Vestindien og Brasilien, skal som sædvanlig have Malm og Sukker tilbage til Northern Range eller Golfen, medens de Skibe, hvis Destination er Vestkysten af Sydamerika, skal laste Salpeter eller Malm Retur. Der synes stadig ikke at være nogen Ændring i de amerikanske Rater i disse Trades. Fra Northern Range noteres endvidere adskillige Kul- og Kornlaste til Portugal og Spanien uden Rateangivelse. Den sidst noterede Rate for heavy grain New York/Lissabon var \$16, men dette ligger allerede et Aar tilbage i Tiden. Af andre amerikanske Noteringer skal nævnes Hørfro fra River Plate til New York til \$15.50 plus 35 pCt. Krigstillæg, Zinkconcentrat fra Argentina til Golfen eller Northern Range til \$16 gross, mange Malmlaster fra Forindien, Syd- og Vestafrika til Golfen og Northern Range, i hvilke Trades bl. a. sluttedes Malm Durban/U. S. Atlantic til \$10.50 plus 30 pCt. Krigstillæg, og Ilmenit Cochin/U. S. Atlantic til \$21 gross.

Englænderne kan stadig placere Tonnage for Kul fra Wales eller Østkysten til Bunkerstationerne i Atlanterhavet og Middelhavet, ligesom der ogsaa sluttes adskillige Skibe for Kul fra U. K. til nordafrikanske og syditalienske Havne. De herfor betalte Rater viser ingen Ændringer. Fra spanske Middelhavshavne søges Tonnage for Salt til Calcutta til 54/6d., og fra Aden til Calcutta er sluttet Tonnage til den uforandrede Rate af 35 Rupees. Kul fra Durban til Suezkanalen betaler uforandret 90/-, Option Haifa til 10/- mere.

I de frie Trades, som praktisk talt indskrænker sig til Farten mellem Argentina og de faa endnu europæiske Neutrals, er Tonnageefterspørgslen uforandret stærk, men Rederne er stadig meget tilbageholdende, idet der endnu ikke synes at være skabt Klarhed over, hvilke Konsekvenser den argentinske Regerings Foranstaltninger vedrørende Kontrollen med Havnene og Exporten indebærer. I den forløbne Uge er sluttet et Par spanske og en enkelt anden neutral Damper for Korn fra Buenos Aires til Havne paa den pyrenæiske Halvø. Til Spanien betales 280 Pesos, hvorimod Raten til Portugal var \$60. Udgaende fra River Plate noteres iøvrigt \$40 pr. Ton for Hvede i Sække til Callao, hvilket kan kombineres med Kul fra Chile til Buenos Aires til \$15. Der er endvidere stadig livligt Udbud af Stykgodsladninger fra Argentina til Havne i Sydafrika til omkring \$100, men det synes i Øjeblikket vanskeligt at interessere Tonnage herfor.

Fra vore hjemlige Farvande foreligger der kun faa Nyheder. Kul- og Kokstransporterne fra Tyskland til Danmark er stadig stærkt begrænsede, hvorimod der

er noget bedre Efterspørgsel efter Tonnage for Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne, og Raterne ligger derfor en Kende bedre for disse Laster. Trælastmarkederne fra Østersøhavnene til Danmark er stadig uden større Interesse for Tonnage. Malmeksporten fra Luleå ventes at komme i fuldt Sving i Løbet af kort Tid, og der skulde derfor blive Mulighed for at beskæftige en Række Skibe i denne Trade.

### STIGENDE TRAFIK PAA DANSKE HAVNE

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, der foretages hvert Kvartal, har Statistisk Departement udarbejdet en Oversigt over Trafiken paa de danske Havne i Aaret 1943. Sammenlignet med det foregaaende Aar er det samlede Antal Anløb vokset fra 45.800 til 55.500 og Netto-Register tonnagen af de paagældende Skibe fra 5.102.000 til 6.713.000 Tons. Den udlossede Godsmængde er steget fra 6.631.000 til 8.046.000 Tons og den indladede Godsmængde fra 3.298.000 til 4.857.000 Tons.

I den indgaaende Fart udgør Godset fra Udlandet 57 pCt. af den samlede indgaaede Mængde, mens Gods til Udlandet kun udgør 30 pCt. af den udgaaede Mængde. Ved Sammenligningen af disse Tal maa man erindre, at det fra indenlandske Havne kommende Gods stort set er samme Varer som til indenlandske Havne udgaaende, mens det fra og til Udlandet transporterede Gods er forskellige Varer. Transporterne mellem danske Havne indbyrdes udgør en langt større Del af den samlede Skibsfart nu end før Krigen, henholdsvis 37 og 17 pCt. De indenlandske Transporter er ikke væsentligt formindsket, mens der har været en stærk Nedgang i Omsætningen med Udlandet. Ligesom før Krigen kan man konstatere, at langt den største Del af den fra Udlandet indgaaede Tonnage indkommer med Ladning her til Landet, mens henimod to Trediedele af den til Udlandet udgaaende Tonnage afgaar ledig.

Danske Skibes Andel i Transporten af indgaaende Gods fra Udlandet er siden 1938 vokset fra 36 til 69 pCt. Den samlede Nedgang i Tilførslerne falder næsten udelukkende paa udenlandske Skibe, idet Gods med danske Skibe kun er formindsket med en Sjette-del. For det udgaaende (indladede) Gods gør den modsatte Tendens sig gældende, idet de danske Skibes Andel her er formindsket fra omkring Halvdelen til kun 11 pCt.

Opgørelsen fra Statistisk Departement giver sluttelig en Oversigt over Rutefarten paa danske Havne i 1943 og 1942. Det samlede Antal Anløb er vokset fra 7900 til 8900, Tonnagen fra 1.014.000 til 1.189.000 Netto-Register tons, den udlossede Godsmængde fra 529.000 til 562.000 Tons og den indladede Godsmængde fra 421.000 til 504.000 Tons.

### FJERDE SØFORSIKRING

Fjerde Søforsikringselskab har udsendt Beretning og Regnskab. Præmieindtægten for Sø- og Transportforsikring androg 1.257.287 Kr. mod 1.392.734 Kr. i 1942. I Reassurance er afgivet 203.272 Kr. mod 308.451 Kr. i 1942. Præmieindtægten for Brandforsikring og andre Brancher androg 1.528.577 Kr. mod 1.285.426 Kr. i 1942. I Reassurance er afgivet 828.081 Kr. mod 676.471 Kr. i 1942.

Renteindtægten beløb sig til 34.693 Kr. og Driftsomkostningerne udgjorde (inklusive Pensionsudgifter

4083 Kr.) 298.102 Kr. Selskabets Beholdning af Værdipapirer androg pr. 31. December 1943 1.100.410 Kr. Kurstabet 759 Kr. er belastet Kursreguleringsfonden. Driftsregnskabet udviser (inklusive den fremførte Saldo fra 1942 56.890 Kr.) et Overskud paa 73.327 Kr., der fremføres til næste Aar.

#### AKTIEUDVIDELSEN I »PROGRESS« GENNEMFØRT

Paa den nye ekstraordinære Generalforsamling i Dampskibsselskabet *Progress* gennemførtes Forslaget om en Fordobling af Aktiekapitalen. Den fornødne Procentdel af Aktiekapitalen var repræsenteret, og efter at Forslaget var fremsat, gennemførtes det uden Modsigelse.

#### DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Den forløbne Uge bragte uhyggelig mange Dødsbudskaber fra Havet, saaledes oplyses det i det sidst udkomne Nummer af Dansk Styrmandsforenings Medlemsblad, at man har modtaget Underretning om, at tre Styr mænd har sat Livet til i Fart udenfor Spærreazonen.

Gennem Udenrigsministeriet har Foreningen modtaget Meddelelse om, at Styrmand *Aa. H. A. Jørgensen* er afgaaet ved Døden i Februar Maaned som Følge af Krigsskade, han har været ude for i December 1943.

Styrmand *Aa. Jørgensen* var født i København den 12. Januar 1894 og kom, efter at have gennemgaaet Marinens Underofficers Elevskole, til Søs under forrige Verdenskrig og krigsforliste den Gang med et Sejlskib, men blev reddet af en engelsk Torpedojager. I 1919 kom han paa Københavns Navigationsskole og tog Styrmandseksamen samme Aar og Skibsfører eksamen 1920. Han var derefter Styrmand i Rederiet *C. K. Hansen, D/S »Torm«* og fra 1935 i *D/S »Vendila«*. I April 1940 var han med *S/S »Lars Kruse«* som 1. Styrmand.

Styrmand *Jørgensen* blev gift nogle faa Maaneder før han sejlede fra Danmark for sidste Gang.

Styrmandsforeningen har endvidere modtaget Meddelelse om, at Styrmand *Chr. M. A. Johansen* er omkommet ved et dansk Skibs Forlis i udenlandsk Færd.

Styrmand *Chr. Johansen* var født i Flade pr. Frederikshavn, den 1. September 1899, kom til Søs 1918 og sejlede med forskellige Sejlskibe og Damp- og Motorskibe, indtil han begyndte paa Svendborg Navigationsskole, hvor han i 1925 tog Styrmandseksamen. Samme Aar mønstrede han som Styrmand i Ø. K. og har med Undtagelse af den Tid, han var paa Svendborg Navigationsskole for at tage Skibsfører eksamen i 1927, uafbrudt gjort Tjeneste i Kompagniet siden 1931 som 1. Styrmand.

Styrmand *Johansen* efterlader sig sin Hustru.

Gennem Politiet er Familien fra Udenrigsministeriet blevet underrettet om, at Styrmand *Hans Peter Abrahamsen* er omkommet med et dansk Skib, der sejlede under fremmed Flag, idet Skibet ikke er ankommet til sit Bestemmelsessted.

Styrmand *Abrahamsen*, der var Overlærer søn fra Roskilde, kom efter at have taget sin Realeksamen til Søs med Skoleskibet *Viking«* og sejlede derefter med forskellige udenlandske Skibe, indtil han kom hjem og tog Styrmandseksamen 1921 fra Københavns Navigationsskole. Han sejlede derefter en Aarrække som Styrmand i forskellige udenlandske Skibe indtil 1930, da han kom hjem og fik sit Arbejde ved forskellige Virksomheder, bl. a. ved Københavns Havnevesen.

1. April 1940 mønstrede han som Styrmand med *S/S »Astra«*, og nogle Dage senere forlod Skibet Danmark for sidste Gang.

Styrmand *Abrahamsen* var gift, og foruden Enken efterlader han en gammel Fader paa 84 Aar.

Ogsaa Medlemsbladet for *Radiotelegrafistforeningen*

af 1917, *Radiotelegrafisten*, maa i sit sidst udkomne Nummer beklage Tabet af et Medlem, Radiotelegrafist *Johannes Wildt*, der er omkommet under Udøvelsen af sin Pligt.

*Johannes Wildt* blev født den 24. December 1909 i København. Han fik Certifikat som Radiotelegrafist i April 1931. Efter en kort Perodes Tjeneste i *S/S »Ørneborg«*, *C. K. Hansen*, kom *Wildt* i Fyrvesenet som Afløser. I August 1934 kom han med *S/S »Nordlys«*, Dampskibsselskabet »*Norden«*, og fra Maj 1938 var han ombord paa *S/S »P. Madsen«*, Rederiet »*Vendila«*, i hvilket Rederi han siden gjorde Tjeneste i forskellige Skibe indtil April 1940, da han opholdt sig udenfor Spærreazonen i *S/S »Erik Boye«*. Forbindelsen med ham har siden været afbrudt, og det vides ikke, hvor han var ansat, da Ulykken indtraf.

#### ÆRØ-BRO TIL 11 MILL. KR.

Paa et Møde i Vejdæmningsudvalget paa Ærø, hvor alle ærøske Kommuner var repræsenteret, vedtoges del enstemmigt til Svendborg Amtsraad at indsende et af Ingeniør *Fr. Hansen*, København, udarbejdet Andragende om en Forbindelse mellem Ærø og Taasinge. Det foreslaas, at den projekterede Dæmning, der bliver ca. 12 km lang, skal udgaa fra et Punkt ca. 2 km øst for Ærøskøbing over Lilleø til Ommels Hoved og herfra til Landtangen Maanen paa Taasinge med Lavbro over Knudedyb. Anlægssummen er beregnet til 11,5 Mill. Kr., hvoraf 4 Mill. Kr. alene til Arbejdsløn.

#### DET DANSKE KULKOMPAGNI'S AARSBERETNING

Det danske Kulkompagni har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1943—44. Det fremhæves heri, at vore Brændselstilførsler fra Tyskland har kunnet dække omkring Halvdelen af Landets Brændselsbehov.

Af Brunkul er der i Krigsaarene fra 1940 til og med 1943 ialt produceret ca. 5,5 Millioner Tons, deraf ca. 2,5 Mill. Tons i Aaret 1943. Da man i sin Tid tog fat paa Brunkulsbrydning i større Stil, anslog man de samlede Forekomster af Brunkul til ialt ca. 5 Millioner Tons, men ved systematiske Boringer og Undersøgelser er der efterhaanden paavist saa store Forekomster, at der kan regnes med en Brunkulsreserve paa omkring 27 Mill. Tons ud over den Udnyttelse, der allerede har fundet Sted. Denne Reserve er dog ikke større, end at den vilde være udtømt ved blot 10 Aars Produktion af den nuværende Størrelse.

Med det Produktionsapparat, der forefindes, vil der kunne produceres adskilligt mere end 2,5 Mill. Tons om Aaret. Noget andet er, at der næppe vil kunne borttransporteres større Mængder fra Lejerne; der er snarere Grund til at befrygte det modsatte, og naar Produktionen i de sidste Maaneder har været noget nedadgaende, skyldes det formentlig udelukkende Transportvanskelighederne.

Af Tørv er der i de forannævnte Krigsaar produceret ca. 17,5 Mill. Tons, deraf ca. 5,9 Mill. Tons i Aaret 1943. Ved Undersøgelser, foretaget før Krigen, blev Landets samlede Beholdninger af Raatørv anslaaet til omkring 250 Mill. Tons, hvoraf dog Halvdelen nærmest maa anses for uegnet til Fremstilling af Tørv. De brugbare 125 Mill. Tons Raatørv vilde, ved en Produktion af den nuværende Størrelse, være opbrugt i Løbet af 20 Aar.

Allerede nu er det tvivlsomt, om man kan opretholde en Produktion paa 6 Mill. Tons, idet mange Moser er opskaaet, uden at de paagældende Producenter har kunnet finde passende Mosearealer til en Fortsættelse af Produktionen.

Ogsaa Brændeproduktionen er blevet stærkt forceret i de senere Aar, ikke mindst af Hensyn til Generatorbehovet, og mange ser med Betænkelighed paa den heraf forarsagede Udynding af vore sparsomme Skovarealer.

#### NYE HAVNEPLANER

Havnevesenet er i Øjeblikket i Færd med at undersøge et nyt Havneprojekt, som er forelagt af Civilingeniørerne *Kennedy Hunderup* og *Oluf Sørensen*. Forslaget gaar ud paa et Havneanlæg mellem Prøvestenen og Kastrup med tilhørende Trafikforbindelser. Forslaget regner med tre nye Vejforbindelser og en Jernbane med S-Tog over den inddæmmede Kalvebodstrand, der i sin Helhed skulde anvendes til Boligkvarterer bortset fra en Kanal til Køge Bugt.

### DEN SVENSK UDENRIGSSØFART

For April Maaned viser den svenske Udenrigshandel en formindsket Import, men forøget Eksport, men tager man Sæsonen i Betragtning, er baade Eksport og Import dalende. Værdimæssigt viser baade Importen og Eksporten Nedgang paa henholdsvis 10,9 og 5,8 Millioner.

Ligesom Udenrigshandelen er Udenrigssøfarten gaaet tilbage. Hvis man ser bort fra Færgetrafiken paa Danmark og Tyskland, er den egentlige Udenrigshandel formindsket fra 771.000 Tons i Marts til 689.000 Tons i April eller med 82.000 Tons.

I Lejdetrafiken blev der indklareret 6 Skibe i Maanedens Løb og ligesaa mange blev udklareret. Desuden er 6 Skibe gaaet ud i Røde Kors-Farten.

De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken er, inklusive Færgetrafiken, formindsket fra 62,0 til 61,8 pCt. og bortset fra denne Trafik fra 75,9 til 75,4 pCt. De

tyske Skibes Andel var eksklusive Færgetrafiken 17,1 mod 15,3 pCt. i Marts og de danske Skibes 1,2 mod 1,0 pCt. i Marts.

### DEN SVENSK LEJDETRAFIK

De 16 Lejdeskibe, der kom til Sverige i Aarets første Kvartal, medførte sammenlagt en Last paa 99.587 Tons, hvoraf 72.125 Tons var Levnedsmidler og lignende Produkter.

De vigtigste i denne Fart hjemførte Varepartier var 1.954 Tons Flæsk, 4.859 Tons Kaffe, 17.000 Tons Hvede, 6.646 Tons Jordnødder, 8.211 Tons Kopra, 7.511 Tons Linfrø og 12.160 Tons Oliekraftfoder.

Krigsbegivenhederne i Italien har medført, at Sveriges Import fra dette Land nu er ophørt, medens paa den anden Side Importen fra Spanien er blevet meget betydelig forøget, og noget lignende gør sig gældende for Balkanlandene.

## Fra Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling.

Dansk Dampskibsrederiforening har afholdt sin ordinære Generalforsamling i Foreningens Mødesal.

I sin Beretning om det forløbne Aar udtalte Formanden, Direktør *J. A. Kiørbing*, bl. a. følgende:

— For femte Gang holder Dansk Dampskibsrederiforening sin ordinære Generalforsamling under Tryk af den stadig vedvarende Krig, og for hvert Aar, der er gaaet, er Skibsfartens Forhold blevet vanskeligere og vanskeligere. Decimeringen af Handelsflaaden er saaledes forsat.

Fra Krigens Udbrud til Dato er, saa vidt Rederierne bekendt, i det mindste 183 Skibe paa 395.000 Brt. eller en Trediedel af Førkrigstonnagen gaaet tabt ved Krigsforlis. Den forliste Tonnage kan paa Grund af Materialeangel for Tiden ikke erstattes, og den nødvendige Fornyelse af Flaaden maa af samme Grund udskydes. Erhvervet vil derfor komme til at staa overfor et Genopbygnings- og Fornyelsesarbejde, der er langt betydeligere og vil kræve en meget større økonomisk Anspændelse end tidligere kendt.

Forholdene under Krigen har klart vist, at Skibsfarten er et saare vigtigt og nødvendigt Erhverv for det danske Samfund, og det er at haabe, at Samfundet vil stille sig saaledes, at Erhvervet faar Kræfter til Genopbygningen af Danmarks Handelsflaade, naar Forholdene former sig gunstigt derfor.

Som i de tidligere Krigsaar har den hjemmeværende Del af Flaaden væsentligt været beskæftiget ved Transporten af Brændsel, Gødningsstoffer og andre livsvigtige Fornødenheder til det danske Samfund, og disse og andre Transporter dirigeres hovedsageligt af Fragnævnet, der ogsaa bestemmer, til hvilke Fragter Skibene skal sejle. Paa Grund af Forholdene er Erhvervets Udøvere saaledes berøvet deres frie Initiativ; men Skibsfarten er paa det rene med, at en Indskrænkning i dens Rettigheder ikke kan undgaas, saa længe Krigen varer. Det er dog naturligvis alle Rederiers Haab, at det ikke maa vare længe efter Krigens Ophør, inden det bliver muligt at ophæve Restriktionerne, saaledes at Rederierne atter frit kan disponere over Skibene og indsætte dem i de Farter, der er bedst egnede og lønnende for hvert enkelt Skib. Uden denne Frihed kan Erhvervet ikke udvikle sig sundt og blive konkurrencedygtigt.

### En Tak til danske Søfolk

Selv om de enkelte Rederier ved deres Generalforsamlinger allerede har udtalt deres Tak til den danske Sømandsstand for dens værdifulde Indsats under Krigen, finder jeg, der er Anledning til, at Dansk Dampskibsrederiforening gentager denne Tak og samtidig

mindes de 1186 danske Søfolk, som siden Krigens Begyndelse har mistet Livet under pligtro Udøvelse af deres Gerning.

I denne Forbindelse skal jeg minde om, at Dansk Dampskibsrederiforening paa en ekstraordinær Generalforsamling den 24. Februar 1944 trods Skibsfartens usikre Stilling har oprettet en Fond, »Den danske Sømandsfond«, hvortil foreløbig er indbetalt 357.000 Kr. Fondens Midler skal komme den danske Sømandsstand og dens Paarørende til gode og er navnlig tænkt anvendt til Oprettelse af Hvile- og Rekreationshjem for Sømand og deres Paarørende; men indtil denne Tanke kan realiseres, vil Rederierne som hidtil støtte de af Dansk Sømandsmission oprettede Sommerferielejre, som har været til stor Gavn og Glæde for Sømandshustruer og Børn.

Paa Generalforsamlingen blev der bl. a. aflagt Beretning og Regnskab for Danske Dampskibsreders Understøttelsesfunds, der i 1943 havde udbetalt 193.000 Kr. til 829 Efterladte efter Søfolk og gamle eller svagelige Søfolk.

### Bidrag til forskellige Institutioner

Endvidere blev det oplyst, at Dansk Dampskibsrederiforening i det forløbne Aar havde ydet Bidrag til forskellige Institutioner og Foreninger af uddannelsesmæssig og social Karakter.

Saaledes havde bl. a. Skoleskibet »Georg Stage« modtaget 10.000 Kr., Maskinistkolerne i København og Provinsen 10.500 Kr., Søfartens Bibliotek 6000 Kr., Søfartsmuseet paa Kronborg 1000 Kr., Dansk Sømandsmissionen 2000 Kr., Nationalt Hjælpefond for Danske i Udlandet 3000 Kr. Endelig oplystes det, at der af Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer i 1943 var stillet 100.000 Kr. til Disposition til Støtte af Mæglere og Befragtningsfirmaer, som paa Grund af Forholdene har maattet se deres Virksomhed stærkt begrænset, og at man ligesom i Fjor havde stillet de nødvendige Midler til Raadighed for Søfartens Spisehus.

### Nyvalg til Bestyrelsen

I Stedet for Skibsreder *T. C. Christensen* og Skibsreder *R. A. Robbert*, som havde ønsket at udtræde som Medlemmer af Foreningens Bestyrelse, blev enstemmigt valgt Skibsreder *Andreas Møller* og Skibsreder *Eigil Hahn-Petersen*. De øvrige Medlemmer af Bestyrelsen blev enstemmigt genvalgt, og Bestyrelsen bestaar derefter af: Direktør *J. A. Kiørbing*, Formand. Skibsreder *Christian Harhoff*, Næstformand, Skibsreder *Eigil Hahn-Petersen*, Direktør *K. Husted*, Skibsreder *Andreas Møller*, Skibsreder *A. P. Møller* og Skibsreder *A. Reimann*.

## SMUKT JUBILÆUMSSKRIFT

Som omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* fejrede Firmaet *Skibshandler H. S. Hansens Eftf.*, hvis Indehaver er Grosserer *C. J. Dideriksen*, i Onsdags sit 100 Aars Jubilæum. Dagen, der iøvrigt fik et meget festligt Forløb, blev udadtil markeret ved Udsendelsen af et smukt Jubilæumsskrift, forfattet af *Hans Erling Langkilde*.

Bogen hedder »Pæne Ting om Bord«, og den fortæller ikke alene lidt om det hæderkronede Firma, men tillige en hel Del om Skibsudstyr og Brugskunst. Den er illustreret med en Række fortrinlige Billeder.

Den er udsendt i 1500 nummererede Eksemplarer. Det første Billede viser Briggen *Samoliet*, som i 1870 ejedes af Skibshandler H. S. Hansen.

## SØKORTETS STEDNAVNE

Søfartens Bibliotek har udsendt det tredje Skrift i den Serie, der paabegyndtes i 1941. Den lille Bog hedder *Søkortets Stednavne*, og den er blevet til efter en Overenskomst med Forfatteren *Kaj Larsen*, der har haft et meget stort Arbejde med at indsamle Materialet og efterforske Navnenes Oprindelse.

Da man gerne vil have Arbejdet fremskyndet, og da det samtidig krævede meget indgaaende Arkivstudier, blev der i Fjor truffet Aftale med Forfatteren, Direktør *Louis E. Grandjean*, om at redigere og bearbejde det indsamlede Materiale.

Værkets to Forfattere har udført et stort og meget omhyggeligt Arbejde, og med *Søkortets Stednavne* er et stort Savn afhjulpet for alle de mange, der interesserer sig for Stednavnenes Oprindelse, og man maa blot undre sig over, at dette Arbejde, der her foreligger med saglig Vægt, ikke er blevet taget op meget før.

Det virker noget generende, at Forfatteren anvender det, han kalder »nordisk« Autografi.

## KRITIK AF AFMÆRKNINGEN I SYDHAVNEN

Ved Sø- og Handelsretten er der afgivet Søforklaring i Anledning af en Grundstødning, der den 14. Maj fandt Sted i Københavns Sydhavn.

Kaptajn C. Grøndal forklarede, at s.s. »Jørgen« var ankret op ved Rheden paa Rejse fra Fredericia til København med Brunkul og derefter med Lods ombord langsomt sejlede ind i Havnen. Efter at have passeret Broerne blev det Taage, men dog ikke mere, end at man kunde se Somærkerne i Renderne og skimte Land til Siderne. En Kost, der observeredes lidt om Styrbord, antoges at være en af Styrbordskostene, men det viste sig at være en Skillekost. Skibet løb derfor paa Grund. Slæbebaaden

»Ymer« blev tilkaldt, men Skibet rørte sig ikke. Først den næste Dag, da to Pramme havde taget en Del af Lasten, lykkedes det at bringe »Jørgen« flot. Det viste sig, at Skibet var læt.

Kaptajn Grøndal ønskede tilføjet i Protokollen, at Adskillelsen mellem Styrbordskoste og Skillekoste i Havnen ikke er tilstrækkelig. Der er vel forskellig Maling, men denne udviskes i Tidens Løb noget. Paa Skillekostene er der anbragt et vandret Halmmærke paa Topstykkerne, men det ses ikke, naar det er parallelt med Synsvinklen fra Broen. Det vilde være bedre, hvis der var anbragt et Kors.

## FRA SVENSKKE VÆRFTER

Damperen *Ulla*, som Lindholmens Varv har bygget til Aktiebolaget Transmarin i Helsingborg, har været paa Prøvetur.

Nybygningen, der er af moderne Shelterdæk-Type, er bygget til Lloyds Registers højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde 298 Fod, Bredde 44 Fod 3 Tommer, Dybde til Hoveddæk 18 Fod 8 Tommer og Middeldybgang paa Sommerfribord 18 Fod 6 Tommer. Dødvægtstonnagen er 3.050.

Maskineriet — en Triple-Ekspansions Dampmaskine af Værftets egen Tilvirkning — udvikler normalt 1.550 indicerede Hestkræfter, men kan forceres op til 1.750 HK. Paa Prøveturen var Farten i Ballast 13¼ Knob. Den kontraherede Fart paa fuld Last ligger paa 11¼ Knob.

\*

Fra Kockums mek. verkstad har der været Søsætning paa et Lastmotorskib, som bygges til Rederiaktiebolaget Soya i Stockholm. Det nye Skib, der døbt *Cassiopæia*, er af aaben Shelterdæk-Type til højeste Klasse i Lloyds Register med følgende Hoveddimensioner: Længde 395 Fod, Bredde 55 Fod 6 Tommer, Dybgang 26 Fod 4 Tommer og en Dødvægtstonnage paa 9.200 Tons.

Maskineriet bestaar af en sekscylindret, dobbeltvirkende to-Takts Kockum-MAN-Dieselmotor, der udvikler 4.200 Hestkræfter og kan give Skibet en Fart paa 14 Knob paa fuld Last.

Foruden Lastrum til sædvanlig Last findes et Rum, der er indrettet som Dybtank til Transport af vegetabiliske Olier.

## SVENSK SHIPPINGMAND DØD

Kun 42 Aar gammel er den administrerende Direktor for *Förnyade Ängfartygs-Aktiebolag Götha*, Konsul *Hakon Sternhagen*, Göteborg, død af et Hjerteslag.

Konsul Sternhagen var Søn af afdøde Generalkonsul *Fritz Sternhagen*. Efter at have taget Studentereksamen og opholdt sig nogle Aar i Udlandet, traadte han ind i Familie-Firmaet. I 1939 blev han belgisk Konsul.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Bornholm-Kutter befrygtes forlist

Fiskekutteren R. 44 *Fremad* af Tejn, der sammen med en anden Kutter fra Tejn drev Fiskeri øst for Christiansø forrige Onsdag, er ikke vendt tilbage. De to Kuttere afgik samtidigt fra Fiskepladsen paa Grund af Storm, men kom fra hinanden i en Regnbyge. *Fremad* har to Mands Besætning, nemlig Fiskeskipper *Thor Helge Blomkvist* og Fisker *Alfred Anker Christensen*.

## Sømandsmissionen i København

Sømandsmissionen i København har udsendt sin Aarsberetning for 1943. Paa Sømandshjemmet »Bethel« har der boet 860 Søfolk og 24 andre Gæster, og Læsestuen har været besøgt af 29.000 Søfolk. Der har været afholdt 43 Søndags- og Onsdagsmøder med 1223 Deltagere og 7 Tirsdagsmøder med 470 Deltagere samt 4 Julefester med 238 Deltagere. Sømandshjemmet i Frihavnen har paa sin Læsestue arrangeret 46 Møder med 466 Deltagere. Desuden er der aflagt 1798 Skibsbesøg i danske Skibe, 81 i finske, 33 i svenske og 6 i hollandske Skibe. Det nye Sømandshjem i Gasværkshavnen har været besøgt af knapt 500 Søfolk, deraf adskillige finske. Der er her afholdt 18 Møder og Fester med 266 Deltagere. Aarsregnskabet balancerer med 55.585 Kr.

## Svensk Søretsdom over dansk Skibsfører

En dansk Skibsfører er ved Byretten i Stockholm idømt tre Bøder paa tilsammen 130 Kr. Han fik 40 Dagbøder á 2 Kr. for at have ført en Motorskonnert uden at være autoriseret (behørig) dertil. Endvidere maatte han bøde

30 Kr. for at have sejlet med for faatalligt Mandskab og 20 Kr. for at have ansat en Letmatros uden at mønstre ham paa lovformelig Vis.

## Søsætning i Esbjerg

Skibsbyggeriet i Esbjerg har stadig fuldt op at bestille, skønt Prisen paa Kutter-Nybygninger paa 40—50 Tons nu ligger paa 150—175.000 Kr. I Lørdags søsatte Søren Kjeldsens Værft sin 45. Nybygning, en 45 Tons Kutter, der fik Navnet *Zamora* og bygges til Fiskeskipperne Morten Nielsen & Søn, Fritz Nielsen. Denne Nybygning bliver forsynet med en 140—150 HK. Alfa Diesel Motor og bliver i enhver Henseende moderne udrustet.

## Ny Kutter søsat i Holbæk

Paa Holbæk Skibsværft (Indehaver A. Nielsen) søsattes i Lørdags en ny Fiskekutter, bygget til Fiskeskipper Jens Mikkelsen, Nexø. Kutteren, der fik Navnet *Mil-Ann*, er paa 33 Tons Brutto og bygget med Krydserhæk. Den skal have installeret en 120 HK. Vølund-Motor og udstyres med kombineret Vod- og Trawlspil, elektrisk Installation m. m.

Den nye Kutter skal være færdig til Aflevering om tre Uger, og Prisen bliver ca. 175.000 Kr.

## Søforklaring

Skibsfører Duran Højlin, København, og Bedstemand Munch Petersen, Rønne, har ved Retten i Nexø afgivet Søforklaring vedrørende m.s. »Flid«s Stranding sidste Søndag ud for Aarsdale. Ud for Nexø fik Skibet Motor-

**Redningsbælter søges**

til Købs eller Leje i nogle Maaneder til Brug i Fjordfart

**Cementfabrikken »Dania«**

Telefon Mariager Nr. 19

stop i taaget Vejr, hvorfor det kastede Anker. Kort efter sprang Ankerkæden, hvorpaa Skibet drev ind paa Ky-sten. Det blev i uskadt Stand bjerget af to Baade fra Aarsdale og indbugseret til Nexø.

**Skibssalg**

Skibsfører Petersen, Kragenæs, har solgt m.s. *Torden-skjold* af Bandholm (30 Tons d.w.) til Produkthandler Chr. Christensen, Marstal.

**Historie om Told**

Paa Jyllands Vestkyst skyldedes forleden en Tønde i Land. Den indeholdt 38 kg god koncentreret Frugtessens, der blev stillet til Auktion. Ved Auktionen kom der ikke et eneste Bud. De, der fik Hammerslag, skulde nemlig be-tale Tolden, og den var ifølge Aalborg Stiftstidende 17 Kr. pr. kg.

Nu vil man forsøge at afsætte den gode Vare til et københavnsk Frugtfirma. Lykkes det ikke, maa man rulle Tønden i Havet paany, saa den kan føres til et Land, hvor man har Raad til at modtage Gaven!

**Endnu et Lig fra »Agda«**

Dykkerskibet *Thosidau* med Zoneredningskorpsets Dyk-ker om Bord arbejder stadig ved *Agdas* Vrag. Det er lyk-kedes Dykkeren at fremdrage Liget af Fabrikant *Darling Nielsen*, Horsens, der blev fundet helt nede ved Vragets Bund. Eftersøgningsarbejdet fortsættes for om muligt at finde flere af de omkomnes Lig.

**Skipper som Kirurg i rum Sø**

En helt fantastisk Operation har forleden fundet Sted om Bord paa Motorgaleasen *Loll*, da den var paa Vej fra Aarhus til Samsø, fortæller »Jyllandsposten«.

En af Matroserne tabte fra Masten et Skrabejern ned i Hovedet paa en af Passagererne, Frk. Hanny Bertelsen fra Brundby Mark paa Samsø. Jernet borede sig ind i Frk. Bertelsens Kranium, og først efter, at Skipper Ma-thiasen havde givet den unge Pige en Morfinindsprøjtning, lykkedes det ham at fjerne det uhyggelige Instrument.

Frk. Bertelsen maa have været meget haardfør, for hun mistede ikke en Gang Bevidstheden, men forsøgte straks, da hun var blevet klar over, hvad der var sket, at fjerne Skrabejernet, men det gjorde dog for ondt. En anden Pas-sager om Bord prøvede derefter at hjælpe hende, men ogsaa forgæves.

Saa fandt Skipperen en Morfinspøjte frem fra Galeasens Medicinskab, og han gav resolut den unge Pige en Ind-sprøjtning, og kort efter kunde han fjerne det farlige Værktøj.

Forinden havde han traadløst underrettet Koldby Kaas om Ulykken, og derfra var Meddelelsen om Ulykken gaaet videre til Overlæge Guldmann paa Tranebjerg Sygehus. Overlægen var klar over, at det kunde være nødvendigt med en hurtig Indgriben, og han fik fat i en Motorbaad og sejlede *Loll* i Møde.

Overlægen fortæller:

— Vi havde desværre lidt Vanskeligheder med at faa Motorbaaden startet, men omsider kom vi da af Sted. Tilmed i en hurtiggaende Motorbaad. Meget var der imid-lertid ikke at gøre, for Skipperen havde ordnet det paa en ganske fortrinlig Maade. Man maa absolut rose Skipperen for hans resolute Optræden. Der kunde vist ikke være handlet bedre, end han gjorde. Skrabejernet var trængt gennem Hjernekassen. — Skipperen havde ogsaa desinficeret Saaret og lagt Forbinding.

**Stigende Godsmængde**

Paa en Generalforsamling paa Onsbjerg Hotel (Samsø) i Aarhus—Samsø Dampskibsselskab oplyste Formanden,

C. F. Holm Madsen, at Godstrafiken paa Ruten var steget til 4000 Tons, hvorved Fragten var vokset fra 36.400 Kr. til 60.291 Kr. En medvirkende Aarsag hertil var, at M.S. *Eise* havde kunnet sejle hele Aaret, mens Skibet i 1942 laa stille i tre Maaneder paa Grund af Is. For Dpsk. Samsø, der forliste i November 1942, var der indgaaet 130.000 Kr. i Erstatning. Spørgsmaalet om Køb af nyt Skib blev henlagt indtil videre. Regnskabet balancerede med 85.782 Kr., Status med 130.722 Kr. Aktiekapitalen er 43.000 Kr., og Selskabet ejer 100.000 Kr. Statsgældsbeviser. Yderligere havde man erhvervet 20.000 Kr. til i Aktier.

**Søulykke ved Island**

Ved Midten af Februar oplevede Island et frygteligt Uvejr. Mange Fiskerbaade mistede deres Redskaber, og fire Motorbaade sank, tre kastedes op paa Land, og to Baade fra Vestmannaeyjar, »Freyr« og »Njordur«, forliste med ni Mand ombord. En tredje Baad »Odinn« fra Sandgerdi med fem Mand ombord, savnes.

**Eventyrlig Hvalfangst**

En eventyrlig Hvalfangst har fundet Sted paa Smøla i Nærheden af Christianssund i Norge. En Mand saa en Hvalstime ude mellem Skærene. Han alarmerede en min-dre Hvalfanger, og denne gik ud til Stedet. Fire af Hval-erne kom ind i en trang og grund Bugt, hvorfra de ikke kunde komme ud, og Hvalfangerne dræbte i Løbet af kort Tid de fire Hvaler. Henved 2000 kg Hvalkød vil nu blive tilført Christianssund.

**Svensk Tankskib mineramt**

Det svenske Tankskib »Å Sloveg« er i Østersøen løbet paa en Mine og er blevet beskadiget. Skibet er blevet bug-seret til Swinemünde.

**En Redningsflaade af tynde Staalplader**

Ved Kockums Værft i Malmø er der efter Forslag af Chefinspektør Rolf Cervin ved Trelleborgs Angfartygs A/B bygget en Redningsflaade af helt ny Type. Flaaden, der anvendes i det nybyggede Tankmotorskib *Falsterbohus*, er bygget af 2 mm Staalplade og helsevjeslet. Den har Form af en aflang Redningskrans og maaler 5,5 Meter og 3,16 Meter i Bredden.

Det aabne Rum i Midten er forsynet med Dæk. Højden er 1,4 Meter, og med 20 Personer og den fornødne Pro-viant om Bord faar den et Dybgaende af 60 cm og et Fribord paa 80 cm. I Nødsfald kan den bære 50 Menne-sker.

Det indre af Flaaden er delt i 16 vandtætte Afdelinger. Der findes her Plads til Proviant for 20 Personer i 25 Dage. Der findes Kogeindretning og Teltdug til Beskyttelse mod Sol og Regn, og Flaaden er endelig udstyret med en Radio-sender, som drives af en Benzinmotor.

**Navigationundervisning pr. Korrespondance**

Lektor ved Gøteborg Navigationsskole Erik Tillman har startet et nautisk Korrespondanceinstitut under Nav-net Nautiska Brevskolan. Virksomheden begyndte alle-rede i Efteraaret med et Kursus for Fiskere, som herigen-nem kunde forberede sig til Skippereksamen og Fiske-skippereksamen af 2. Klasse, og da dette Kursus slog an, er Firmaet nu konstitueret under det ovenfor anførte Navn. Et stort Antal nye Kursus er i Gang og flere under Forberedelse.

**PERSONALIA****Søværnet**

Efter derom indgiven Ansøgning er Orlogskaptajn *Svend Koefoed Wodschow*, R. af Dbg., 23. Maj 1944 sat uden for Nummer indtil videre.

**Styrmandseksamen**

Fra Marstal Navigationsskole er der til den forestaaende Styrmandseksamen indstillet 6 Elever, som denne Gang skal aflægge den skriftlige Prøve ved Svendborg Naviga-tionsskole.

Til Prøven i Radiotelegrafi er indstillet 4 Elever.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer





### Medlemsliste

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa      | A/S »Motortramp«, Stensved.                 |
| D/S »Activ«, Korsør.                | D/S »Myren«.                                |
| D/S af 1912.                        | A. P. Møller-Tankbaade og Linterederl.      |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | D/S »Nautic«.                               |
| D/S »Als«.                          | Navitas A/S.                                |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                               |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                      |
| D/S »Bes«.                          | Alfred Olsen Transport Co.                  |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Orient«.                               |
| A/S Christiansholms Fabriker.       | D/S »Orion«.                                |
| C. Clausen, Svendborg.              | D/S »Pacific«.                              |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Phønix«, Esbjerg.                      |
| D/S »Dania«.                        | Poseidon Shipping Comp. A/S.                |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Progress«.                             |
| D/S »Draco«.                        | Partrederiet s.s. Runø.                     |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                 |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Samsø«.                                |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Solnæs«.                               |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.        |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Svendborg«.                            |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Oluf Svendsen.                              |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | Hans Svenningsen.                           |
| Det Forenede Bugserselskab A/S.     | A/S Em. Z. Svitizers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg.                  |
| D/S »Hafnia«.                       | A/S Tankskibsrederiet.                      |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.      | Jens Toft A/S.                              |
| D/S »Heimdal«.                      | D/S »Torm«.                                 |
| D/S »Hetland«.                      | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,        |
| Rhederi M. Jepsen A/S., Aabenraa.   | Odense.                                     |
| D/S »Jutlandia«.                    | D/S »Trio«.                                 |
| D/S »Jydene«, Esbjerg.              | D/S »Vendila«.                              |
| Rederi A/S Kosmos.                  | D/S »Vesterhavet«.                          |
| A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.      | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.              |
|                                     | D/S »Viking«.                               |

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 1. Juni 1944.

Nr. 22.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

927. Sverige. Kalmarsund. Dybde forandret. Rettelse til svensk Søkort.

*Position.* 56° 42' 24" N. 16° 25' 45" E.

*Detaller.* Dybdeangivelsen: 7,7 paa ovennævnte Plads i svensk Søkort Nr. 256 skal forandres til 8.

(U. f. s. Nr. 21/1078. Stockholm 1944.)

928. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Stockholms Afmagnetiseringsstation. Lystønder genudlagt. Tøndebojer udlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/485 1944 udgaa.

1. *Positioner.* a) c. 59° 20',3 N. 18° 11',6 E., c. 230 m 157° fra *Mölna* Bro.

b) c. 59° 19',8 N. 18° 09',5 E., c. 180 m 56° fra *Stora Hundudden*.

*Detaller.* De to Lystønder er atter udlagt paa ovennævnte Pladser. De midlertidigt udlagte Tøndebojer er inddraget.

2. *Positioner.* a) c. 59° 20',1 N. 18° 11',0 E., c. 50 m N. for Stationen ved *Libertus*.

b) c. 125 m 160° fra den under Punkt 1 nævnte Lystønde b.

*Detaller.* Paa hver af ovennævnte Pladser er udlagt 2 Tøndebojer til Afmærkning af Maaleapparater.

(U. f. s. Nr. 21/1077. Stockholm 1944.)

929. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Sømærker inddraget.

*Positioner.* 1. c. 54° 39',6 N. 18° 29',8 E.

2. c. 54° 42',2 N. 18° 29',5 E.

*Detaller.* De hvide Spirtønder med røde E.-Topbetegnelser, *Beka O* og *Rutzau O*, paa ovennævnte Pladser er inddraget.

*Kort* Nr. 200.

(N. f. S. Nr. 20/1058. Berlin 1944.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**930. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev NE. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**  
*Tidligere E. f. S. Nr. 16/779 1944.*

*Position.* c. 56° 06' N. 11° 16' E., c. 2 Sm NE. for *Sjællands Rev*.

*Detaller.* Undervandshindringen, der var rapporteret paa ovennævnte omtrentlige Plads, har forgæves været eftersøgt.

**931. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Sejersø Fyr SSE. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 16/797 1944.*

*Position.* c. 55° 46' N. 11° 13' E., c. 10 Sm 153° fra *Sejersø Fyr*.

*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads rapporterede Skibsfartshindring har forgæves været eftersøgt.

**932. Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Læmole opføres.**

*Position.* c. 57° 03',8 N. 9° 58',4 E.

*Detaller.* For at skaffe bedre Fortøjningsplads for mindre Skibe opføres i S.-lige Del af *Aalborg-Portland Cementfabriks* Havn en c. 50 m lang Læmole. Vanddybden bag Læmolen bliver 3,0 m indtil en Afstand af 20 m fra denne.

*Kort Nr. 106 og 104.*

*Publikationer.* Danske Lods II, Side 92. Havnelods, Side 31.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

**933. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten inden for svensk Kystfarvand.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 2/333 1944.*

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Bestemmelserne i ovennævnte E. f. S. § 10, Punkt 4, skal i den Udstrækning, som Chefen for *Vestkystens Marinedistrikt* bestemmer, gælde for Sejlads i følgende Dele af svensk indre Territorialfarvand:

- a) Mellem Breddeparallerne gennem *Eggskären* Fyr paa c. 57° 57' N. 11° 31' E. og *Pater Noster* Fyr paa c. 57° 54' N. 11° 28' E.
- b) mellem Breddeparallerne gennem *Tistarna* Fyr paa c. 57° 31' N. 11° 44' E. og *Nidingen* Fyr paa c. 57° 18' N. 11° 54' E.

Ovennævnte Forskrift gælder indtil videre, dog ikke længere end til den 31. December 1944.

(U. f. s. Nr. 21/1136. Stockholm 1944.)

## Tillæg.

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

**934. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved S. t. W. Dybde over Vrag.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 12/686 1944 udgaar.*

*Position.* 55° 02' 19" N. 11° 35' 54" E., c. 2,6 Sm 196° fra *Knudshoved W.-Pynt*.

*Detaller.* Mindste Dybde over Vraget er nu 7,3 m.

*Kort Nr. 160 og 140.*

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

- 1944  
1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.  
1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstrømsbroen*.  
1/4  
9/576  
12/671 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*  
16/760 } Farvande.  
17/801  
21/888  
1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i *danske* og nærliggende  
Farvande.

### I. Østersøen.

- 1944  
1/8 } *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.  
14/739 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.  
2/364 }  
1/8 *Danmark*. *Langeland* SW.-Kyst. *Bagenkop* Havn Indsejling. Tilsanding.  
21/889 *Danmark*. *Lolland* S.-Kyst. *Rødby Havn*. Dybde i Indløb aftaget.  
1/10 *Danmark*. *Fakse* Havn. Oplysning om Dybde.  
1/11 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.  
1/12 *Danmark*. *Bornholm*. *Listed* Havn. Havnearbejder. Advarsel.  
1/13 *Danmark*. *Bornholm*. *Nekso* Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.  
1/14 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.  
1/15 *Sverige*. *Trelleborg—Falsterbokanalen*. Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.  
9/599 *Sverige*. *Kivik* N. Skydeøvelser.  
1/16 *Sverige*. *Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.  
1/17 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sejladsstyringer.  
1/18 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.  
1/19 *Sverige*. *Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.  
1/20 *Sverige*. *Karlskrona* Red. Torpedoindskydningsbaner.  
11/664 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Oplysning om Skydebane.  
2/360 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejløb uddybet. Sejladsforskrift.  
1/22 *Sverige*. *Kalmarsund*. *Sillåsen*. Midlertidigt Fyr tændt.  
11/641 *Sverige*. *Óland* E. Oplysninger om Sejløb og Afmærkning. Miner udlagt.  
1/24 *Sverige*. *Arholma* og *Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.  
1/25 *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod  
Luftmaal kan finde Sted.  
1/28 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.  
1/27 *Sverige*. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.  
1/28 *Sverige*. *Golland*. *Fårösund*. Forbud mod Ankring.  
1/29 } *Sverige*. *Golland* E.-Kyst. *Fårösund*. Indsejling spærret.  
17/809 }  
1/30 *Sverige*. *Hävringe—Kråkelund*. Miner udlagt.  
7/615 *Sverige*. *Nyköping* E. Skydeøvelser. Advarsel.

- 1944  
1/31 Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.  
1/32 Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejløb. Östra Röko. Lodsartøjs Plads.  
1/33 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.  
1/34 Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.  
1/35 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårefjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.  
1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.  
13/699 Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.  
1/37 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.  
11/660 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.  
1/39 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lindalsundet E. Sejladsforskrift.  
1/40 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.  
10/633 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmabøt. Forbud mod Ankring.  
1/41 Sverige. Södra Kvarken. Minespørring. Advarsel.  
10/634 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Forbud mod Ankring.  
1/42 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.  
1/43 Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.  
1/44 Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.  
1/45 Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejløb spærret. Afmærkning inddraget.  
7/534 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.  
1/47 Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.  
3/394 Estland. Finske Bugt. Lahepere Bugt. Skydeomraade.  
1/48 Estland. Rooger Wiek. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/49 Estland. Riga Bugt. Spærret Omraade.  
1/50 } Letland. Riga Bugt. Dünamünde W. Spærret Omraade.  
8/571 }  
1/51 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.  
1/52 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.  
1/53 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.  
1/54 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.  
1/55 Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.  
1/56 Tyskland. Memel Anduvning. Sejladsforskrift.  
1/57 Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.  
9/577 Tyskland. Memel. Seetief. Forbud mod Ankring.  
3/397 Tyskland. Craz N. Spærret Omraade.  
21/897 Tyskland. Brüsterort. Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.  
1/58 Tyskland. Königsberger Seekanal. Sejladsforskrift.  
1/59 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/60 }  
1/61 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
1/62 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.  
1/63 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.  
1/64 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.  
1/65 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.  
1/66 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.  
1/67 Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.  
1/68 } Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning  
21/898 } om Ankerplads. Sømærker udlagt.  
1/69 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.  
9/579 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Spærret Omraade.  
21/899 Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser.  
11/648 Tyskland. Stolpmünde NW. Skydeplads. Advarsel.  
1/71 Tyskland. Nest. Skydeøvelser  
1/72 Tyskland. Kolberg NE. Spærret Omraade.  
1/73 } Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade.  
10/617 }  
1/74 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.  
1/75 Tyskland. Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskrift.  
9/582 Tyskland. Stettiner Haff. Kleines Haff. Spærret Omraade.  
1/76 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
9/583 Tyskland. Rügen NE. Sejladsforskrift.  
1/77 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/78 Tyskland. Stralsund W.-lige Sejløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.  
1/79 Tyskland. Warnemünde. Warnow. Uddybningsarbejder.  
1/80 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.  
1/82 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.  
Oplysning om Afmærkning.  
1/83 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/84 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.  
1/85 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.  
1/86 Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

- 1944  
 1/87 *Tyskland. Kiel Havn. Hollenau Red. Forbud mod Ankring.*  
 1/88 *Tyskland. Kiel Havn. Möllenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.*  
 1/89 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*  
 1/90 } *Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.*  
 1/91 }

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

- 1944  
 4/464 *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.*  
 1/93 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.*  
 10/635 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.*  
 1/95 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.*  
 19/866 *Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.*  
 1/96 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*  
 1/97 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 9/585 *Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/98 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*  
 1/99 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*  
 1/100 *Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.*  
 4/465 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.*  
 1/101 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*  
 1/102 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 9/586 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.*  
 1/103 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Fyr midlertidigt slukket.*  
 16/776 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Nyt Fyr opføres.*  
 1/104 *Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.*  
 1/105 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.*  
 2/387 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen. Spærring udlægges.*  
 1/106 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.*  
 1/107 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*  
 1/108 *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.*  
 1/109 *Sverige. Sundet. Sejlroute for Vinteren.*  
 1/110 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.*  
 1/111 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*  
 1/112 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*  
 1/113 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*  
 1/114 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*  
 21/911 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
 1/117 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masned Sundbroen.*  
 1/118 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af Isen.*  
 1/119 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*  
 1/120 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/121 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*  
 1/122 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerø Havn. Dybde aftaget.*  
 1/123 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.*  
 1/125 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*  
 1/126 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/127 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.*  
 1/128 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde.*  
 1/129 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 14/733 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*  
 1/131 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Æroskøbing Havn. Oplysning om Dybde.*  
 1/133 *Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*  
 7/545 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Dybde aftaget.*  
 1/134 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.*  
 10/621 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Fyr midlertidigt i Uorden.*  
 1/135 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.*  
 1/136 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlaminde Havn. Tilsanding.*  
 14/743 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 9/588 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Oplysning om forbudte Omraader.*  
 1/138 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.*

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1944  
1/139 Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.  
1/140 Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.  
1/141 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.  
1/142 Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.  
13/727 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.  
1/144 Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.  
13/708 Danmark. Isefjord. Rorvig Havn. Dybde i Sejlrende midlertidigt aftaget.  
1/145 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.  
1/146 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr midlertidigt slukket.  
1/148 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.  
3/403 Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro. Oplysning om Brobygningarbejder.  
1/151 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.  
1/152 } Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.  
11/656 }  
1/153 Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.  
1/154 Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.  
1/155 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/156 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.  
1/159 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
1/160 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.  
1/161 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.  
1/162 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskip.  
1/163 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.  
1/164 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.  
1/165 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.  
1/166 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/167 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.  
1/168 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.  
1/169 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.  
1/170 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.  
1/171 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.  
1/172 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.  
1/173 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.  
1/174 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
12/674 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.  
3/406 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.  
22/932 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Lømoles opføres.  
4/442 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.  
1/175 Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Norre-Sundby.  
1/176 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.  
1/177 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.  
1/178 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.  
1/179 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.  
1/180 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.  
1/181 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.  
1/182 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørødde Bro. Tilsanding.  
1/183 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.  
4/443 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.  
1/186 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.  
9/591 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.  
1/188 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.  
20/878 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.  
1/190 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafør midlertidigt ude af Virksomhed.  
1/191 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.  
1/192 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.  
13/712 Norge. Oslofjorden. Færder. Oplysning om Lods.  
1/193 Norge. Oslofjord. Drobak—Enge. Sejladsbestemmelser.  
1/194 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.  
10/626 Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord. Sejladsforskrift.  
2/377 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1944
- 2/211 Norge. *Øst-Finmark. Vardø E.* Mineomraade. Advarsel.
- 3/408 Norge. *Vardøy og Bussesund.* Forbud mod Ankring.
- 2/212 Norge. *Varangerfjord. Vadsø SW.* Forbud mod Ankring.
- 2/213 Norge. *Varangerfjord. Vadsø.* Ankringsforbud.
- 2/214 } Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
- 15/754 }
- 2/215 Norge. *Kamøy Fjord.* Mineomraade.
- 2/216 Norge. *Porsanger Fjord.* Mineomraade.
- 20/879 Norge. *Vargsund.* Mineomraade.
- 2/217 Norge. *Vest-Finmark.* Farligt Omraade. Advarsel.
- 2/218 Norge. *Rognsund.* Mineomraade. Sejlads forbudt.
- 4/445 Norge. *Altafjord.* Mineomraade. Advarsel.
- 20/880 Norge. *Stjernesund.* Mineomraade.
- 2/219 Norge. *Kvalsund og Langsund.* Mineomraade. Advarsel.
- 2/220 Norge. *Lyngefjord.* Mineomraade.
- 2/221 Norge. *Tromsø- og Sandesund.* Forbud mod Ankring.
- 2/222 Norge. *Senja og Troms. Malangen—Grøtøydjupet.* Mineomraade. Advarsel.
- 2/223 Norge. *Troms. Finsnesrenna.* Bestemmelser for Gennemsejling.
- 13/713 Norge. *Troms. Gisundet. Finsnesrenna.* Trafikbestemmelser. Signaler.
- 2/224 Norge. *Vågsfjord. Harstad.* Forbud mod Ankring.
- 13/714 Norge. *Vågsfjorden. Harstad.* Natspærring.
- 2/225 Norge. *Vestfjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 13/715 Norge. *Lofoten. Svolvær. Osanpollen (Leirosen).* Advarsel mod at anløbe.
- 2/226 Norge. *Lofoten. Svolvær.* Alarmtilstand.
- 2/227 Norge. *Lofoten. Skråven S.* Passage gennem *Saltværsleden* forbudt.
- 2/228 Norge. *Skagsfjordsund.* Forbud mod Ankring.
- 8/563 Norge. *Vestfjord. Grøtøysund.* Forbud mod Ankring.
- 8/564 Norge. *Folla Fjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/229 Norge. *Folla.* Spærret Omraade.
- 2/230 Norge. *Bodø Anduvning.* Tvangsruiter.
- 2/231 Norge. *Bodø W.* Spærret Omraade.
- 2/232 Norge. *Sallstraumen og Sundstraumen.* Sejladsforskrift.
- 8/565 Norge. *Hordalsfjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/233 Norge. *Stifjord—Fugløyfjord.* Mineomraade.
- 2/234 Norge. *Vestfjord. Fugløyvær—Måløy—Skarholm.* Mineomraade.
- 8/566 Norge. *Støttsund.* Forbud mod Ankring.
- 2/235 Norge. *Glomfjord.* Sejladsforskrift.
- 2/236 Norge. *Sør-Helgeland. Vefsensfjorden.* Spærret Omraade.
- 2/237 Norge. *Vikten—Vega.* Mineomraade.
- 12/675 Norge. *Nærøysund. Strømø NE.* Forbud mod Ankring.
- 9/592 Norge. *Foldensfjord. Mineomraade.* Sejladsforskrift.
- 2/238 Norge. *Namsenfjord. Namsos.* Sejladsforskrift.
- 2/239 Norge. *Sør- og Nord-Trøndelag. Smøla—Vikna.* Mineomraade. Advarsel.
- 2/240 Norge. *Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet.* Mindre Dybde rapporteret.
- 2/241 Norge. *Nord-Trøndelag. Namsenfjorden.* Spærret Omraade.
- 19/848 Norge. *Sør-Trøndelag. Trondheimsleia. Leksen S.* Ankringsforbud.
- 2/242 Norge. *Sør-Trøndelag.* Grunde rapporteret. Advarsel.
- 2/243 Norge. *Bjugnfjord. Uthaug.* Natspærring.
- 2/244 Norge. *Trondheimsleia.* Mineomraade.
- 2/245 Norge. *Trondheim Omraade.* Spærringsbestemmelser.
- 2/246 Norge. *Trondheim Fjord.* Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
- 2/247 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red.* Forbud mod Ankring.
- 2/248 Norge. *Trondheim Red.* Skibsfartsforskrift.
- 2/249 Norge. *Trondheimsfjorden. Gulosen.* Sejladsforskrift.
- 2/250 Norge. *More og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet.* Grund.
- 2/251 Norge. *Hitteren S.* Forbud mod Ankring.
- 2/252 Norge. *Freifjord.* Forbud mod Ankring.
- 10/629 Norge. *More og Romsdal. Bud—Edøy.* Sejladsforskrift.
- 2/253 Norge. *Hustadviken.* Spærret Omraade.
- 2/254 Norge. *Kristiansund.* Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.
- 2/255 Norge. *Julsund.* Forbud mod Ankring.
- 19/849 Norge. *More og Romsdal. Vigrafjorden.* Ankringsforbud.
- 2/256 Norge. *Ålesund. Giskø N.* Natspærring.
- 2/257 Norge. *Ålesund.* Natspærring.
- 2/258 Norge. *Ålesund.* Forbud mod Ankring.
- 2/259 Norge. *Giskø Sund og Kjerringsund.* Spærrede Omraader.
- 2/260 Norge. *More—Romsdal. Gurskø E.* Spærret Omraade.
- 19/850 Norge. *More og Romsdal. Leite.* Ankringsforbud.
- 13/717 Norge. *Ulvesund.* Natspærring.



- 1944  
 2/261 } Norge. *Stadlandet*. Mineomraade.  
 8/567 }  
 2/262 Norge. *Gorsen*. Sejladsforskrift.  
 2/263 Norge. *Sandsfjord*. *Gjerdesvika*. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.  
 2/264 Norge. *Gulensfjord*. *Nordgulen*. Forbud mod Sejlads.  
 2/265 Norge. *Sogn og Fjordane*. *Frøjejøen* og *Staufjorden*. Spærrede Omraader.  
 2/266 Norge. *Florøy* Anduvning. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.  
 2/267 } Norge. *Florøy* Anduvning. Natspærring.  
 16/785 }  
 2/268 Norge. *Florøy* Anduvning. Vrag. Forbud mod Ankring.  
 2/269 Norge. *Florøy*. Afspærringsbestemmelser.  
 2/270 Norge. *Bue (Aspø) Fjord—Staufjord*. Mineomraade.  
 2/271 Norge. *Granesund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/272 Norge. *Fena- og Sognefjord* Anduvning. Mineomraade.  
 2/273 } Norge. *Granesund*. Natspærring.  
 16/786 }  
 2/274 Norge. *Maafjord*. Løb spærret.  
 10/630 Norge. *Hjeltefjorden*. *Øygaren*. *Nordviksundet*. Langsom Fart.  
 2/275 Norge. *Hjeltefjord* og *Byffjord*. Forbud mod Ankring.  
 2/276 Norge. *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.  
 16/787 Norge. *Hordaland*. *Hjeltefjorden W*. *Solsviksund*. Natspærring.  
 2/278 Norge. *Bergen* Omraade. Fyr upaalidelige.  
 2/279 Norge. *Hordaland*. *Bergen* Havn. Klargøring af Lanterne.  
 2/280 Norge. *Bergen* Anduvning. Spærrede Omraader.  
 2/281 Norge. *Bergen* Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.  
 2/282 Norge. *Bergen* S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.  
 2/283 Norge. *Samnangerfjord*. Forbudte Omraader.  
 2/284 Norge. *Leroyosen*. Mineomraade.  
 2/285 Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane*. Spærring af Havne. Advarsel.  
 2/286 Norge. *Hjeltefjorden*. Mineomraade.  
 2/287 Norge. *Hordaland*. *Hjeltefjorden W*. Spærrede Omraader. Advarsel.  
 2/288 Norge. *Grimstadfjord*. Natspærring.  
 2/289 Norge. *Fusefjord*. *Hatvikbuk*. Sejladsforskrift.  
 2/290 Norge. *Bjørnefjord* og *Lysefjord*. Forbud mod Ankring.  
 2/291 Norge. *Selbjørnfjord*. Farligt Omraade.  
 2/292 Norge. *Selbjørnfjord* Anduvning. Mineomraade.  
 2/293 Norge. *Sirafjord—Sletta*. Mineomraade.  
 2/294 Norge. *Rogaland*. *Haugesund*. *Vibransøysund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/295 Norge. *Rogaland*. *Haugesund*. Spærret Omraade.  
 2/296 Norge. *Talgjefjord*. *Mastrafjord*. Mineomraader.  
 2/297 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/298 Norge. *Byffjord*. *Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.  
 2/299 Norge. *Listerfjord* og *Hitterøysund*. Natspærring.  
 2/300 Norge. *Farsund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/301 Danmark. *Hanstholm*. Redningsstation midlertidigt nedlagt.  
 2/302 Danmark. *Vorupør*. Fyr midlertidigt slukket.  
 9/596 Danmark. *Nissum Fjord* Udløb. *Torsvinde Slusehavn* Indløb. Tilsanding.  
 2/303 Danmark. *Ringkøbing Fjord*. *Ringkøbing* Havn. Dybde aftaget.  
 2/304 Danmark. *Graadyb*. Sandforskydning. Advarsel.  
 5/481 Danmark. *Graadyb*. *Tørre Bjælke S*. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 13/719 Danmark. *Graadyb*. *Stejlen Lystønde* midlertidigt forandret.  
 2/307 Danmark. *Esbjerg* Havn. Oplysning om Dybdeforhold.  
 2/308 Danmark. *Manø W*. Sømærke midlertidigt udlagt.  
 3/410 *Lister Dyb*. *Romo—Sild*. Forbud mod Ankring.  
 16/789 Tyskland. *Ems*. *Pogum—Ditzum*. Forbud mod Ankring.  
 2/310 Tyskland. *Ems*. *Borkum*. Forbud mod Ankring.  
 11/661 Holland. *IJsselmeer*. *Huizen* NW. og ENE. Skydeomraader.  
 2/311 Holland. Forbudte Omraader.  
 2/312 Holland. Sejladsforskrift.  
 8/568 Holland. *W.-Schelde*. *Hansweerd* Red. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/313 Holland. *W.-Schelde*. *Vlissingens* ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1944  
 2/314 *Skagerrak*. *Nordsøen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.  
 19/853 *Kattegat*. *Skagerrak*. *Nordsøen*. Fiskeri. Advarsel.  
 Danmark.  
 2/316 Indskærpelse af Bostemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.  
 2/317 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.

- 1944  
2/318 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 2/319 Nødmeldinger fra Skibe.
- 2/320 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
- 2/321 }  
2/322 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i  
2/323 } *danske* Farvande.
- 11/663 }  
2/324 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *danske* Havne til *Sverige*.  
2/325 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.  
2/326 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlad.
- Norge.*
- 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
- 2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
- 2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
- 2/330 }  
16/790 } *Norge* S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.  
13/721 } *Norge* S.- og W.-Kyst. Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.
- Sverige.*
- 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
- 2/332 *Neutralitetslobet*. Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
- 2/333 }  
22/933 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
- 2/334 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottens Len*.  
2/335 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
- 2/336 *Östra militärområdet*. Forbud mod at fotografere m. m.
- 13/722 *Sverige*. *Stockholms* Frihavn, *Louddshammen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron*, *Stads-gårdshammen*, *Värtahamnen* og *Hammarbyhamnen*. Adgangsbestemmelser.
- 2/337 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
- 2/338 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
- 2/339 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
- 19/854 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
- 2/341 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
- 2/342 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
- 2/343 *Göteborg*, *Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
- 2/344 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
- 2/345 Midlertidige Lodsfarvande.
- 3/412 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.
- 18/833 Opmaalingarbejder 1944. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
- Tyskland.*
- 2/346 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
- 2/347 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
- 2/348 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
- 2/349 Afstandssignal. Advarsel.
- 2/350 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
- 2/351 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
- 2/352 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
- 2/353 Afmærkning. Advarsel.
- 2/355 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.
- 2/356 Signal for Afmagnetisering.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY

EJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

=====  
**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

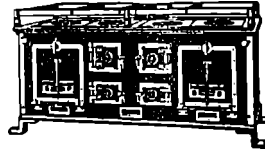
HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftst»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spilledampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUSTelefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION”

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE

KOLDING

BEFRAGTNING ·:-· KLARERING ·:-· EKSPEDITION ·:-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010—1011

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager”

Post-Adresse: „Cimbria” pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager”

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1870)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN” Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren”

Telefoner: 100 - 173

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO”

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 23

FREDAG 9. JUNI 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den længe ventede engelsk-amerikanske Invasion paa det vesteuropæiske Kontinent er begyndt. Hvad Udfaldet vil blive, ligger endnu gemt i Fremtidens Skød, men tonnagemæssigt set er der næppe Tvivl om, at de nu igangværende Operationer vil være en alvorlig Belastning for de Allieredes Tonnageressourcer, saa nogen Lettelse i Tonnagesituationen paa de oversøiske Fragtmarkeder er næppe at vente i den nærmeste Fremtid.

Heller ikke i den nu forløbne Uge foreligger der Nyheder af større Betydning fra Markederne udenfor Blokadezonen. Den i vor sidste Beretning omtalte Tilbageholdenhed fra de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheders Side med Hensyn til Tonnagetildeling har ogsaa gjort sig stærkt mærkbar for denne Uges Vedkommende. I Meldinger fra New York hedder det bl. a., at der er indtraadt en næsten fuldstændig Standsning af Befragtningsvirksomheden. Behovet for Tonnage stiger ganske vist mere og mere, men Udbudet af disponibelt Skibsrum er i Øjeblikket mindre, end det har været i lange Tider. Om de enkelte amerikanske Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Meddelelser. Der er frigivet enkelte Skibe for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og de sædvanlige Pladser i Brasilien til uforandrede Rater. Denne Tonnage skal som sædvanligt laste Sukker tilbage fra Cuba eller Malm fra Brasilien til Northern Range eller Golfen. Iøvrigt melder New York-Telegrammerne, at der noteres en lang Række Malmlaster fra Forindien, Syd- og Vestafrika, Chile og Peru til Golfen og Northern Range. Der søges ogsaa Skibsrum for Salpeter fra Chile, Hørfro fra River Plate til Northern Range, Malm fra New Foundland til U. S. Atlantic o. s. v., men der er praktisk talt ingen Tonnage at faa herfor.

For engelsk Regning kan der stadig placeres Tonnage for Kul fra Østkysten og Wales til Azorerne og til de sædvanlige Havne i Middelhavet til uforandrede Rater. Endvidere søges Tonnage for Salt fra Middelhavet og Rødehavet til Calcutta og for Fosfat fra Marokko til Sydafrika. Fragterne i disse Trades er uforandrede.

I de frie Trades kan stadig placeres Tonnage for Korn fra River Plate til Spanien og Portugal til omkring \$60 og til Eire til den nylig forhøjede Rate af \$95.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene meget rolige. Der er sluttet enkelte Baade for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne, ligesom der stadig kan placeres Tonnage i Salpeterfarten fra Norge til Danmark. Trælastmarkederne fra Sverige og Finland til Danmark viser kun ringe Interesse for Tonnage. De øvrige Nærmarkeder viser heller ikke større Interesse for Tonnage. Malmafskibningerne fra Luleå er nu paabegyndt, og der synes at være Chance for adskillige Baade i denne Fart for Juni og Juli Lastning, ligesom der noteres en Del Laster af forskellig Slags, saasom Trælast, Cellulose o. s. v. fra Finland og Sverige til Tyskland.

D. D. K.s DAMPER »JULIUS MADSEN« FORLIST  
Gennem Ritzaus Bureau er der udsendt en officiel Meddelelse, hvori det oplyses, at *Det danske Kulkompagnis* Damper *Julius Madsen* er forlist Natten mellem den 4. og 5. Juni. Skibet er sunket i dansk Farvand, og hele Besætningen er reddet.

*Julius Madsen* var Det danske Kulkompagnis største og nyeste Skib. Det var bygget paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Det blev sat i Fart i September Maaned 1942 og har saaledes kun været til D. D. K.s Disposition i en Snes Maaneder. Det var paa 2,490 BRT. og havde en Dødvægttonnage paa 3,700. Det var paa det nærmeste et Søsterskib til den noget mindre *Ivan Kondrup* paa 3,500 Tons d.w., bygget i 1937.

Skibet blev ført af Kaptajn *H. H. Hansen*, der i næsten 40 Aar har været knyttet til D. D. K. — fra 1905 til 1916 som Styrmand og derefter som Kaptajn.

Det kan oplyses, at Forliset skete i Farvandet ud for Møn og observeredes af en tysk Flyvemaskine, der indbragte Kaptajn og Besætning — ialt 21 Mand — til tysk Havn.

### FOR EN GANGS SKYLD IMPORTOVERSKUD

For første Gang siden Juli i Fjor viser den maaendlige Opgørelse over Danmarks Handel med Udlandet et Importoverskud. Det er for April Maaned og er paa 7,6 Mill. Kr., medens Marts viste et Eksportoverskud paa 33,7 Mill. Kr. For de øvrige forudliggende Maaneder har Eksportoverskuddet svinget mellem 36,2 og 5,6 Mill. Kr.

I April Maaned havde Importen en Værdi af 109,5 Mill. Kr. og Eksporten en Værdi af 101,9 Mill. Kr. Det er en Stigning for Importværdiens Vedkommende paa 13,5 Mill. Kr. i Forhold til Marts, medens Eksportværdien er gaaet ned med ikke færre end 27,8 Mill. Kr.

### OPHÆVELSEN AF DAMPSKIBSSELSKABET »ØRESUND«

I Statstidende er der fremkommet en officiel Meddelelse, hvorefter Direktør *M. N. Suenson*, Direktør *J. A. Kørbing*, Professor *A. Friis*, Fabrikejer *Bøje Benzon* og Direktør *K. V. Tersling* er udtraadt af Dampskibsselskabet *Øresunds* Bestyrelse. Generaldirektør *Peter Knutzen*, Trafikchef *Emil Terkelsen* og Søfartschef *Carl Henning Neergaard* er indtraadt i Bestyrelsen.

Direktør *Suenson* er fratraadt som Direktør, og Generaldirektoratet for Statsbanerne er tiltraadt som Direktion. Direktør *Suensons* Prokura er tilbagekaldt, og der er meddelt Generaldirektoratet for Statsbanerne Prokura.

### DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Gennem Udenrigsministeriet har Maskinmesterforeningen modtaget Meddelelse om, at Maskinmester *Poul Sølvberg Madsen* allerede den 17. Marts er omkommet i Udlandet. Ligbrændingen har fundet Sted i London.

Maskinmester *Sølvberg Madsen*, der blev 29 Aar gammel, stammede fra Svendborg. Han var udlært paa Svendborg Skibsværft, læste til Maskinmestereksamen paa Svendborg Maskinistiskole og tog sin Eksamen i Odense i 1934. Efter at have aftjent sin Vær-

nepligt traadte han ind i A. P. Møllers Rederi. I Løbet af kort Tid avancerede han til 2. Maskinmester, og da Krigen brød ud, var han med *Leise Mærsk*, der krigsforliste i Nordsøen den 23. November 1939.

Maskinmester Sølvberg Madsen forlod Danmark for sidste Gang den 7. April 1940.

Sømandenes Forbunds Medlemsblad »Ny Tid« bringer i sit Juni-Nummer Mindeord over fire danske Matroser, der er omkommet som Følge af Krigsbegivenheder i det Fremmede, uden at de nærmere Omstændigheder kendes. De fire er:

Matros *Aksel Georg Chr. Jakobsen*, født i København 31. Marts 1907.

Matros *Asser Oluf Jørgensen*, født i Rønne 11. December 1893.

Matros *Mogens Undén*, født i Frederikshavn 18. Januar 1918.

Matros *Hans Egon Alber*, født i Nordby, Fanø, 23. Marts 1920.

#### SVENDBORG-SKONNERT FORLIST

Skonnerten »Lise« af Svendborg er forlist i dansk Søfarvand, og dens Besætning paa fire Mand er omkommet. En Flyvemaskine, der opholdt sig i Nærheden af Ulykkesstedet, alarmerede den nærmeste Redningsstation, hvorfra Redningsbaaden gik ud, men da den kom paa Stedet, var »Lise« forsvundet fra Havets Overflade, og der var intet Spor af hverken Baaden eller dens Besætning. En af »Lise«s Redningsbaade er drevet i Land, men tom.

Den forliste Skonnerts Reder var Konsul *Thejll*, Firmaet E. W. von der Hude, Svendborg. Den havde en Besætning paa følgende fire Mand: Skibsfører *Peter Rønholt*, Hjørring, Bedstemand *Chr. Petersen*, Hulgade, Svendborg, Letmatros *K. V. Petersen*, Fakse Ladeplads, Kok *Valentin Knudsen*, Marstal. Efter kort Tids Forløb fik man Vished for, at de fire Mænd er omkommet, idet man fandt deres Lig.

Skibets Fører, Peter Rønholt, der var 32 Aar, var Søn af Restauratrice Uhrenholdt i Hjørring. Han har i de sidste to Aar været Skibsfører, men Ulykkesrejsten med »Lise« var hans første Tur med denne Baad.

#### SLUT OP OM FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME!

Denne Forening, hvis Formaal kort og godt udtrykkes i dens Navn, synes desværre at føre en alt for tilbagetrukket Tilværelse. Dette fremgaar i Særdeleshed af det ringe Medlemstal, som Foreningen hidtil har haft, og ved den nys afholdte Generalforsamling blev dette da ogsaa berørt, selv om der dog havde været nogen Tilgang i det sidst forløbne Aar. Siden Generalforsamlingen er denne Tilgang blevet en Del forøget, og naar nu Foreningen om kort Tid kan fejre sin 100 Aars Bestaaen, vilde en betydelig Forøgelse af dens Medlemstal være den bedste Hyldest.

50 Aars Jubilæumsskriftet slutter med følgende Linier:

»Mauske er det alene Kendskab til Foreningen og dens Virksomhed, der fattes, thi det skal villig indrømmes, at denne kun i meget ringe Grad har staaet i Rapport til Offentligheden, den har mere virket i det skjulte; men Bestyrelsen nærer dog den Fortrøstning, at dens Arbejde har baa-ret gode Frugter. I det mindste har den altid bestræbt sig for i saa vid Udstrækning, som de for Haanden værende Midler og dens Evner have tilladt det, at fremme og udvikle Søfarten til Held og Hæder for Land og Folk.«

Dette gælder til fulde den Dag i Dag, men med et stort Medlemstal bag sig vil Foreningen kunne sæt-

tes i Stand til at tage nye Opgaver op, hvilket i den kommende Tid vil have sin store Betydning. Foreningen bør derfor nu have Tilslutning fra alle, der virker indenfor Søfartens Omraade og som Følge deraf har mere end almindelig Interesse for dens Udvikling og Fremme til Gavn for vort Land.

Foreningens Hovedopgave har været Opretholdelsen af Navigationsskolen i København, med andre Ord Uddannelsen af vore Navigatorer og i det hele taget Sømandsuddannelsen, et ikke ringe Arbejde og et stort Formaal. Alene dette lægger i høj Grad Beslag paa Foreningens Midler, men med et større Medlemstal vil der ogsaa kunne ofres noget paa andre Opgaver, som da utvivlsomt vil blive taget op. Derfor slut op om Foreningen; Aarskontingentet er beskedent, Minimum Kr. 6.—, omendskønt et lidt højere er velkomment, og Indmeldelse kan sendes direkte til Foreningens Kontor, Sct. Annæ Plads 22, Kbhvn. K.

V. Th. Sass,

Edsvoren Skibsmægler.

#### SKIBSMANDSKABETS OPHOLDSRUM

Handelsministeriet har anmodet det den 18. Marts i Fjor nedsatte Udvalg, der har afgivet en Betænkning angaaende Skibsmandskabets Opholdsrum, om ogsaa at fortsætte Arbejdet for en Revision for Skibe under 400 BRT.

Udvalget er derefter blevet suppleret med Repræsentanter for Dansk Sejlskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Rederiforeningen af 1941 og Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i Danmark.

#### FRA SVENSKE VÆRFTER

Det ottende Skib i den Serie paa tolv Nybygninger, som Götaverken bygger til Rederiaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, har nu været paa Prøvetur.

Det nye Skib, der blev søsat samtidig med det tidligere leverede Motorskib *Saivo*, blev døbt *Karmas*, og det er Søsterskib til de i Fjor leverede *Kajtum* og *Kengis*. Det er paa 6060 Tons d.w. og er bygget til Lloyds højeste Klasse: Hoveddimensionerne er: Længde 382 Fod, Bredde 50 Fod og Dybde 32 Fod 6 Tommer.

Maskineriet bestaar af en enkeltvirkende to-Takts-Motor af Værftets nyeste Konstruktion. Den er paa 3200 indicerede Hestekræfter og skal være i Stand til at give Skibet en Fart af 12½ Knob paa fuld Last.

Med *Karmas* har Götaverken nu til Grängesberg-Bolaget leveret 21 Skibe paa tilsammen 161.950 Tons d.w.

\*

Syv Dage tidligere end kontraheret har Rederiaktiebolaget Arafarts Dampner *Tom* fra Eriksberg Verkstad været paa Prøvetur efter at være blevet forsynet med et nyt Forskib.

*Tom* strandede den 30. Januar i Aar ved Gallbrottet udfor Arkösund, og Agterskibet blev bjergtet, medens Forskibet maatte efterlades paa Grunden. Agterskibet blev derefter bugseret den lange Vej til Eriksberg i Göteborg. Iøvrigt fik Værftet ganske kort efter, at *Tom* var bugseret ind, ogsaa Agterskibet af det norske Skib *Hafnia*, der havde været strandet udfor Nidingarna.

\*

Helsingborg Varv har haft Søsatning paa en Dampner paa 2950 Tons d.w. Nybygningen er af Værftets Standardtype og Dimensionerne: Længde 87,5 Meter, Bredde 12,6 Meter og Dybde 4,8 Meter. Bruttotonnagen bliver paa omkring 1600 Tons, og Dampmaskinen paa ca. 1000 Hestekræfter skal give Skibet en Fart af 11 Knob paa fuld Last. Man regner med, at Nybygningen kan afleveres i Efteraaret.

(Fortsættes Side 194).

## Svenske Udtalelser om Skibsfart og Luftfart.

Paa Sveriges Allmänna Sjöfartsförenings Aarsmøde har Kontreadmiral Erik Wetter holdt et interessant Foredrag over Emnet Søfart og Luftfart efter Krigen.

I sit Foredrag konstaterede Admiralen, at Luftfarten under denne Krig har undergaaet en voldsom Udvikling, og særlig i Amerika fremsætter man positive Spaadomme om Luftfartens Indvirkning paa Søfartens fremtidige Trafik. Admiralen refererede i denne Forbindelse til forskellige amerikanske Udtalelser. Saaledes støtter Mr. Slater, der er Chef for *The American Export Airlines*, sig paa de under Krigen opnaaede Resultater, da han i Slutningen af forrige Aar konstaterede, at 103 Maskiner af en under Bygning værende Serie af 100 Personers-Passagermaskiner vilde være tilstrækkeligt til at besørge al den Passagertrafik, som i 1937 befordredes paa 1. Klasse og *cabinclass* mellem Amerika og Verdens forskellige Havne. 25 af disse Maskiner skulde være tilstrækkeligt for Europa-Trafiken, 5 for Middelhavet, 12 for Sydamerika o. s. v. De store Troppetransporter, der under denne Krig foregaar ad Luftvejen, er jo ogsaa et tydeligt Bevis paa Maskinernes Passagerkapacitet.

Admiralen fremhævede dog, at man maa holde sig for Øje, at Luftfartens nuværende Præstationer i stor Udstrækning er et Led i krigsnødvendige Bestræbelser, hvor der ikke kan tages økonomiske Hensyn. Under Fredsforhold maa ethvert Transportmiddel til Lands, til Søs og i Luften ikke alene stræbe efter Planmæssighed, Sikkerhed og Hastighed, men før eller senere maa Transportmidlet ogsaa vise sig at være økonomisk bæredygtigt. Hvad Planmæssigheden angaar, staar Luftfarten formentlig lige med Søfarten, og med Hensyn til Sikkerheden under Fredsforhold staar Flyvemaskinen ikke langt tilbage for Skibet, og under Krigen er Sikkerheden endog større. Hvad Hastigheden angaar, er Flyvemaskinen naturligvis langt overlegen.

### Den økonomiske Baggrund

Admiral Wetter citerer videre andre amerikanske Udtalelser:

Chefen for *War Production* i U. S. A. Donald Nelson karakteriserer forrige Aars Import af Varer, der blev transporteret til Amerika ad Luftvejen, paa den Maade, at de ankom tyve Gange sikrere og seks Gange hurtigere end Varer, der blev transporteret ad Søvejen.

Men ser man paa den økonomiske Baggrund, bliver Billedet et ganske andet, udtalte Kontreadmiral Wetter. Saaledes er Byggeomkostningerne pr. effektiv Lastrum langt større for en Flyvemaskine end for et Skib, Levetiden er kortere, hvilket bevirker, at Afskrivningerne bliver langt større procentvis. Brændselomkostningerne for Flyvemaskiner med en Lastekvantitet paa 13.000 Tons over Stillehavet forholder sig i Sammenligning med Skibe som 1 til 30, medens andre Beregninger siger som 1 til 70. Imidlertid viser Mr. Slaters Undersøgelser vedrørende *American Export Lines* oceangaaende Skibe og *American Export Airlines* Flyvemaskiner, at Transportomkostningerne, hvad Last angaar, stiller sig som 1 til 150, og det endog med Hensyntagen til den lange Rejse, Skibene maa tilbagelægge.

En tilsvarende Undersøgelse af Forholdet mellem Flyvemaskine og Skibe, hvad angaar Passagerfarten, viser et noget bedre Resultat for Flyvemaskinen, men man maa ikke glemme, at hele Udviklingen paa Søfartens Omraade heller ikke staar stille.

### Flyvemaskinen og de store Passagerskibe

De økonomiske Forudsætninger taget i Betragtning, er det derfor naturligt, at Luftfarten maa søge sig de værdifulde og økonomisk bærekraftige Transporter, der kun tager lidt Plads op. Selv om en

Statistik over Luftfartens Udvikling før Krigen viser en noget større procentuel Stigning for Last end for Passagerer, saa maa det dog blive paa Passagerfartens Omraade, at Luftfartens Udvikling efter Krigen kommer til at gøre sig stærkest gældende. En overvejende Del af de store Passagerskibe er borte og kan ikke erstattes indenfor et overskueligt Tidsrum, og Minefaren vil for en rum Tid holde Folk borte fra Havet.

Admiral Wetter oplyste endvidere, at Mr. Patterson, der er Chef for *United Airlines*, regner med, at 80 pCt. af den transatlantiske Passagertrafik kommer til at foregaa ad Luftvejen.

Hvis man ser bort fra Flyvebilletternes høje Pris, er det alligevel ikke helt sikkert, at den Tidsbesparelse, som Luftrejsen betyder, kan opveje Sørejsens mange Fordele.

Hvad Lasttrafikken til Søs angaar, oplyste Kontreadmiral Wetter, at den i Aarene 1936 og 1937 udgjorde 200 Mill. Tons aarlig, hvoraf 85 pCt. var Styrtegods som Kul, Metaller, Olie, Malm, Foderstoffer og Tekstilvarer, medens Resten — ca. 30 Mill. Tons — var Stykgods. Styrtegodsvarerne transporterades — og saaledes vil det vel vedblive med at ske i en overskuelig Fremtid — med Tramp- og Specialskibe, medens Stykgods for Størsteparten gik med Ruteskibene og kun for en meget ringe Dels Vedkommende med Flyvemaskiner.

### Amerikas fremtidige Import og Eksport ad Luftvejen

I 1943 importerades til Amerika med Flyvemaskiner 18.000 Tons meget værdifuld Last — i sig selv et imponerende Tal, men det udgør dog kun 0,072 pCt. af den søværts importerede Varemængde, hvorimod Værdien af disse sidste Varer var 6 pCt. af den modsvarende Imports Totalværdi.

Admiral Wetter omtalte endvidere, at Professor Sorrel ved Chicagos Universitet profeterer, at Flyvelast-Trafiken til og fra Amerika efter Krigen kommer til at ligge paa fra 100.000 til 150.000 Tons om Aaret, og den Trafik vil kunne besørges af 70 Kaiser-Flyvemaskiner med hver 60 Tons Lastekapacitet.

I sin Tale fastslog han videre, at man i Søfartskredse maa betragte Luftfarten som en Komplettering til Søfartslinierne og ikke som en Konkurrent. Søfarts- og Luftfartslinier kommer til at falde sammen paa mange Strækninger. I England har man fundet det naturligt, at Rederierne med deres velindarbejdede Organisationer paa de forskellige Pladser kompletterer Skibsfartsruterne med Luftfartsruter. I Amerika har man derimod modarbejdet saadanne Planer og ad lovmæssig Vej søgt at forhindre Rederierne i at drive Luftfart, idet man giver Udtryk for den Bekymring, at Skibsfartsselskaberne skulde søge at dænne op for Luftfartens naturlige Udvikling. I Sverige er man — som bekendt — gaaet en Middelvej, idet de svenske Rederier med betydelige Beløb har medvirket til Finansieringen af det nye Luftfartsselskab.

Hvis man gaar ud fra, at en uhæmmet Konkurrence mellem Luftfartsselskaber og Rederier paa samme Ruter resulterer i en økonomisk Katastrophe, saa er det klart, at man fra Begyndelsen maa indlede et nøje Samarbejde, hævdede Kontreadmiral Wetter. I Begyndelsen maa man vel gaa den for Søfarten kendte gamle Vej: Konferencevejen, specielt hvad Passagertrafikken angaar.

Videre fortsatte han, at man efter Krigen maatte imødesee en haard Konkurrence om Markeder og Vareleverancer. I Handelens lange Kæde indtager Transportorganerne en Nøglestilling, og deres Koordination til Omkostningernes Formindskelse bliver i et frit Næringsliv af afgørende Betydning for disse Organer selv.

Fortsat fra Side 192)

### »SKANDINAVIA«S PRÆMIEINDTÆGT ER VOKSET

Paa Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavias Generalforsamling blev det vedtaget at udbetale 8 pCt. i Udbytte.

I Beretningen oplyste Formanden, Skibsreder *Marius Nielsen*, at Præmieindtægten i det forløbne Aar beløber sig til 52.117.873 Kr. mod 47.311.279 Kr. Aaret forud. Forretningen fra de mellemeuropæiske Lande har igen været tabbringende, hvorimod Forretningen i de skandinaviske Lande har medført en Fortjeneste. Sø- og Transportforsikringen for 1941, som opgøres i det forløbne Aars Regnskab, viser et godt Resultat.

Aarets tekniske Overskud udgør 1,383,449 Kr., fra forrige Aar er fremført 866,222 Kr., saaledes at Gevinst- og Tabs-Konto slutter med et Overskud paa 2,249,671 Kr. Heraf foreslaas henlagt 302,060 Kr. til Kursreguleringsfond for Valuta, hvorved denne Fond kommer op paa et Beløb af 1,500,000 Kr. Endvidere foreslaas henlagt til Sikkerhedsfond for Selskabets Ejendomme 200,000 Kr., til Katastrofefonden 100,000 Kr. og til Bonusfonden for direkte Livsforsikring 35,138 Kr. Til følgende Aars Regnskab overføres 898,868 Kr. Med disse Henlæggelser udgør Selskabets Kapital-Reserve ialt 16,227,147 Kr.

Ved Valget oplystes det, at af det hidtidige Repræsentantskab ønskede Skibsreder *W. Wilhelmsen*, Oslo, paa Grund af Forholdene ikke Genvalg.

### BRASILIANISKE SKIBSFARTSPLANER

Af de sydamerikanske Republikker er det, som tidligere omtalt, kun »A-B-C-Staterne«, d. v. s. Argentina, Brasilien og Chile, der i nævneværdigt Omfang har gjort sig gældende paa Skibsfartens Omraade. Den brasilianske Handelsflaade, der ved Krigsudbrudet omfattede ca. 488.000 Brutto-Register-Tons, disponeredes i Hovedsagen af Stats-Rederiet »Lloyd Brasileiro«, der bl. a. drev Rutebart paa Europa.

Under Krigen har Regeringen i Rio de Janeiro overtaget Kontrollen over den samlede brasilianske Skibsfart. Handelsflaaden har indtil Udgangen af 1943 mistet omtrent en Trediedel af sin oprindelige Tonnage, nemlig ca. 150.000 BRT, dels ved Krigsforlis og dels gennem Uheld. Brasilien har imidlertid gjort alt for at erstatte disse Tab og har ogsaa haft usædvanlige Muligheder herfor gennem Beslaglæggelse af europæiske Skibe, der ved Krigsudbrudet blev oplagt i det den Gang neutrale Lands Havne. Schweizer-Bladet »Bund« fremhæver, at disse Beslaglæggelser i særlig Grad gik ud over danske og italienske Skibe, hovedsagelig mindre og mellemstore Skibe paa indtil 6000 BRT. Dertil kommer, at Brasilien har erhvervet nogle ældre, amerikanske Fragtskibe samt for ganske nylig to canadiske Skibe, der hidtil har været hjemmehørende i Vancouver. Et af dem er den 42 Aar gamle Tankdamper »Kingsley«.

Selv om der paa denne Maade har kunnet raades Bod paa en Del af Tonnagemangelen, saa er Nyerhvervelserne dog langt fra tilstrækkelige til at dække Landets Behov. Som betegnende herfor fremhæver det schweiziske Blad, at to gamle Skibe paa 4000 og 5000 Tons, der i flere Aar har været oplagt og egentlig skulde hugges op, blev sat i Fart igen ved Aarsskiftet. Brasilianerne gør sig derfor store Anstrengelser for at opbygge en egen Værftsindustri, hvad der dog møder betydelige Vanskeligheder under Krigen, da man mangler Erfaringer og Specialarbejdere og antagelig ogsaa savner en Del Materialer. Ikke des mindre har et nyoprettet Værft paa Viana-Øen paabegyndt Bygningen af en Damper paa 4500 Tons og planlagt endnu 7 Skibe af samme

Størrelse og Type. Desuden er Jernmalshavnen Victoria (Espirito Santo) i Mellembrazilien blevet udbygget med Henblik paa Indretningen af nye Værftsanlæg. Det drejer sig dog her kun om Beddinger for Skibe paa 1000 à 1300 Tons.

Efter brasilianske Beregninger maa Landet have en Flaade paa 1,4 Mill. Tons for at tilfredsstille de aktuelle Behov, men efter al Sandsynlighed maa Virkeliggørelsen af disse Planer opsættes til efter Krigen.

### »SØFARTSKLUBBEN«S AARSBERETNING

Ved Afslutningen af Aaret 1943 gik *Søfartsklubben* ind i sit 5. Aar og har med det store Besøgstal vist, at den har været til Nytte. Sidste Aar har den saaledes været besøgt af ca. 14.500 Gæster.

En Hovedbegivenhed i *Søfartsklubben* var Flytningen til de nye Lokaler i Nyhavn 63. Flytningen fandt Sted i April 1943, og umiddelbart efter aflagde Kronprinsparret et Besøg i Klubben for at bese Lokalerne. Endvidere fik Klubben ved Indvielsen Besøg af Handelsministeren, Formændene for de Søfarendes Organisationer, en Del Redere og Rederifunktionærer, Repræsentanter for danske Søfartsinstitutioner og andre Søfartsinteresserede.

I Klubbens store Læse- og Skrivestue opholder der sig til Stadighed en Mængde Søfolk. Selv om de fremlagte Aviser og Tidsskrifter benyttes flittigst, finder man dog rundt om i de hyggelige Kroge mange fordybet i en Bog, man har fundet i Bogsamlingen. Ved Vinduespladserne sidder mange og skriver Breve. Endvidere er der Dagligstue og Billardværelse.

Som bekendt opretholdes *Søfartsklubben*, der er en selvejende Institution, udelukkende ved private Tilskud, og den har ingen faste Indtægter. I 1943 har Klubben modtaget ialt 15.485 Kr., og Bidragene fordeler sig saaledes:

Fra Redere og Mandskabsorganisationer ..	6.700 Kr.
Fra andre Foreninger og Private .....	4.685 Kr.
Fonds og Legater .....	4.100 Kr.

Klubbens Udgifter har andraget 17.250,19 Kr. Under skuddet, 1.649,72 Kr., skyldes for en Del Udgifter paa Grund af Flytningen.

Udover kontante Bidrag har Klubben modtaget en Mængde Gaver i Form af Naturalier og Friabonnementer paa forskellige Blade. Klubben har været meget glad for disse Bidrag og Gaver, og Bestyrelsen haaber paa, at man ogsaa i indeværende Aar vil betænke Klubben med Bidrag, saaledes at Driften kan sikres.

I Forbindelse med *Søfartens Bibliotek* har *Søfartsklubben* som tidligere Aar afholdt nogle Underholdningsaftener for Søfolk 2 Gange om Maanedene i Vintermaanederne. Der har været ialt 430 Gæster til disse Aftener.

Endvidere har *Søfartsklubben* i Lighed med sidste Vinter etableret BESPISNING for Søfolk, for Paarørende til omkomne Søfolk og for gamle Søfolk. BESPISNINGEN gennemføres ved et Samarbejde mellem Rederierne, Indenlandsk Sømandsmission og *Søfartsklubben*. I 1943—44 er der blevet bESPIST 8.013 Personer.

### DØDSFALD

Førhenværende Maskin- og Skisinspektør *A. B. Kæmpe* er død 75 Aar gammel. Kæmpe var uddannet som Maskinmester, og efter at have seilet nogle Aar blev han i 1903 Maskin- og Skisinspektør i de Carl'ske Rederier. Ved Rederisammenslutningen efter forrige Krig gik han med over til D. F. D. S., hvor han gjorde Tjeneste, indtil han i 1934 faldt for Aldersgrænsen. Indtil 1940 var han Inspektør for Rederiet Motortramp.

Skisinspektør Kæmpe var i nogle Aar interesseret i Rederiet Albio. Han har haft Sæde i Overskibstilsynet og har været Medlem af Sø- og Handelsretten.

### BRUNKULS-BRAND PAA S.S. »SILKEBORG«

I Søretten i København er der afgivet Forklaring af Besætningen paa Rederiet C. K. Hansens Damper »Silkeborg« i Anledning af en Brand i Vejle Havn den 27. Maj i Aar, da Skibet lastede Brunkul.

Føreren, Kaptajn *F. K. Petersen* forklarede, at Styrmanden Kl. 1,30 varskoede, at der var Ild i de indladede Brunkul i Luge Nr. 2. Der blev straks tilkaldt Hjælp fra Brandvæsenet, og Kl. 5,30 havde man faaet Ilden slukket. Saa vidt man kunde skønne, synes det, at Ilden er opstaaet i Agterkanten af Nr. 2 Lugen, idet Størsteparten af Trægarneringen paa Kedelskoddet var fortræret af Ilden. Den voldsomme Hede under Branden bevirkede, at 2 Sugerør til Nr. 2 Tanken og til Forlasten var smeltet delvis bort. Skaden kan i øvrigt ikke lade sig opgøre, før Skibet er udlosset.



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Haandværkerprøven

Til den i forrige Maaned afholdte Haandværksprøve paa Maskinist-skolen i København indstillede sig 18 Eksaminander, som alle bestod.

5 pCt.

Dampskibsselskabet »Skjelskor« udbetaler 5 pCt. Udbytte.

## Pigen kom til Søs

Som dengang omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* bragte *Skipperen* — Medlemsbladet for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe — følgende Annonce:

»Jeg maa ud at sejle paa Vandet, det er det eneste, jeg har Lyst til, jeg og mine Forældre vil gerne skrive under, da de ogsaa véd, at det er det, der fanger min Interesse. Jeg elsker Havets Blaa og det raske Liv derude. Men alle Vegne har de ikke kunnet faa Kammer til mig, men jeg haaber, at De har et Skib, jeg kan komme med. Jeg er 16 Aar den 13. Januar, er meget kraftig og har et godt Humør og faar Skyld for at have et godt Mod og kan vist bestille noget. Nu haaber jeg, at De kan læse mine Kragetæer og forstaar mig ....«

Det var vel nærmest som et Kuriosum, at denne Annonce blev optaget i Bladet, men det kan imidlertid oplyses, at den unge Pige — en stor kraftig Bondepige fra Sjælland ved Navn *Inger Jørgensen* — nu har faaet sit Ønske opfyldt. Danmarks eneste kvindelige Sømand er monstret ud med det 110 Tons d.w. store Motorskib *Olya* af Egersund, hvis Kaptajn, *H. Warming*, giver hende det bedste Lov.

Om Bord sejler hun som Jungmand og fungerer naturligvis ogsaa som Kok. Fra Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibes Side har man nu rettet en Henvendelse til Ministeriet for at faa oplyst, om den unge Pige, der velsagtens nok kan faa Lov at gaa paa Navigations-skole, kan regne med at faa Certifikat.

## Svensk Dødsfald

En af Sveriges mest ansete Sejlskibsførere, Kaptajn *Harald Bruce*, Limhamn, er død i Malmø, 56 Aar gammel. Saa tidligt som i 1912 var han Fører af Barken »Ingeborg« af Helsingborg, og i 1923 var han Styrmand paa Barken »Beatrice« af Göteborg, som deltog i de navnkundige Kapsejladser med »Herzogin Cäcilie« af Mariehamn. I 1933 indtraadte han i Råvalls Rederier og var i 1935 Fører af Skoleskibet »C. B. Pedersen« af Göteborg, der to Aar senere forliste paa Atlanterhavet. Ved sin Død var han Fører af 4-mst. Skonnert »Marcia« af Råå.

## Sveriges Speditørforening

Sveriges Speditørföreningars Riksförbund har holdt Aarsmøde i Malmø. Bestyrelsen bestaar for det kommende Forretningsaar af Konsul *T. Lindwall*, Stockholm (Formand), Konsul *O. Forsblad*, Göteborg (Næstformand), og Direktørerne *R. Liljegren*, Stockholm, *O. Dhunér*, Göteborg, *Th. Bergström*, Malmø, og *H. Hdkansson*, Ystad.

## PERSONALIA

## 75 Aar

En i Skibsfartskredse kendt Sømand, Kaptajn *C. Mygind*, fyldte forleden 75 Aar.

Kaptajn Mygind, der er født i Marstal, begyndte Sølivet i Marstal-Skibene, og i 1893 tog han Navigationseksamen. Efter Marineltjenesten blev han Fører af Skonnert »Anna« af Holbæk og senere af den 3-mastede Skonnert »Skjold« af Marstal.

Ved Fiskeskipperskolens Oprettelse i 1902 i Frederikshavn blev han Forstander for denne Skole, og omtrent samtidig blev han Soretsmedlem, og nogle Aar senere blev han udnævnt til Stillingen som Statens Tilsynsførende for Sejl- og Dampskibe.

Kaptajn Mygind, der har været Medlem af Skipperforeningen fra 1904 og Æresmedlem siden 1938, er Medstifter af Fiskeriforeningen, og i 25 Aar har han været Kasserer for Sømandsforeningen af 1856.



»Husk at male Bunden med  
HEMPEL's Bundfarver.

## 70 Aar

Pensioneret Maskinmester *Louis Peter Mortensen*, Kongens Lyngby, fylder den 13. Juni 70 Aar.

Maskinmester Mortensen blev optaget i Maskinmestrenes Forening i 1899, da han kom ud at sejle i Rederiet *J. Lauritzen*, hvor han var til 1906. Fra 1906 til 1928 var Maskinmester *L. P. Mortensen* ansat ved Frederiksberg Kommunes Elektricitetsværk.

## 65 Aar

Den tidligere Formand for *Sømændenes Forbund*, *Chr. Borgland*, fylder i Morgen — Lørdag — 65 Aar.

*Chr. Borgland* blev i 1930 ved *Peter Bachs Død* valgt til Forbundets Formand, og han beklædte denne Post i ti Aar, da han trak sig tilbage paa Grund af svigtende Helbred. Han afløstes af *Th. Laursen*. *Borgland* sidder stadig i Bestyrelsen for *Sømændenes Forbund*, og han er Medlem af en Række Udvalg, saaledes af Forhandlingsudvalget.

## 40 Aars Jubilæum

Overmaskinmester *Ole Theodor Emil Olsen*, der er 69 Aar gammel, kan paa Torsdag fejre et sjældent Jubilæum, idet det er 40 Aar siden, at han blev ansat ved De Forenede Papirfabrikers største Virksomhed *Gamle Maglemølle* ved Næstved.

I sin Ungdom sejlede han med det daværende Thingvalla-Selskabs Damper *Thingvalla*, og senere virkede han som Montør i England, indtil han traadte ind i De Forenede Papirfabrikers Tjeneste.

## 25 Aars Jubilæer

Forvalter *K. Larsen*, der forleden fejrede 25 Aars Jubilæum i Frihavns Tjeneste, har i næsten hele denne lange Aarrække gjort Tjeneste paa Forvalterkontoret Østmolen Nord. Fra Kontorelev har han tjent sig op til Forvalterstillingen i denne Del af Havnen, der med sine moderne Pakhuse og Kraner repræsenterer den største Eksportations-Kapacitet.

\*

Paa Torsdag kan Maskinmester *Chr. Andersen Bahr* fejre sit 25 Aars Jubilæum paa Nykøbing F. kommunale Elektricitetsværk. Efter endt Eksamen sejlede han i Det Forenede Dampskibs-Selskab og Marinen, indtil han knyttes til Elektricitetsværket.

## Storebæltsoverfarten

Den 54-aarige Overskibsbyrøder *L. M. H. Haas*, Storebæltsoverfarten, er paa Grund af Svagelighed afskediget med Pension.

## Officielt

Det meddeles i *Statstidende*, at *M. B. Mathiesen* er udraadt af, og Grosserer, Konsul *Hugo Preben Pultz Sørensen*, Vejle, er indtraadt i Bestyrelsen for Aktieselskabet *Vejle Dampbaade*.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL ||| ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELEF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

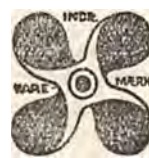
## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S

HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## DAMPSKIBSSELSKABET PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH  
Korresponderende RederBrug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

IVER C. WEILBACH & CO.  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN K.Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Innehavere

SØLVER &amp; SVARRER

Norsk stabsant. Kompassrettere

Forlang *W. Katalog*

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 8. Juni 1944.

Nr. 23.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnerter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Sæen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

### 935. Sverige. Ystad S. t. E. Undervandshindring.

*Position.* c. 55° 17',5 N. 13° 53',5 E., c. 8 Sm S. t. E. for *Ystad*.

*Detaller.* Et Skib rapporterer den 17. Maj 1944 at have rørt en Undervandshindring paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 22/1142. Stockholm 1944.)

### 936. Sverige. Kalmarsunds djuprånna. Omböjningen Fyr atter tændt. Midlertidigt Fyr slukket.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 16/763 1944 udgaar.

*Position.* 56° 39' 38" N. 16° 23' 05" E.

*Detaller.* Omböjningen Fyr i E.-Kanten af *Kalmarsunds djuprånna* er genopført og tændt. Det paa Fyrets Fundament midlertidigt etablerede Fyr er atter fjernet.

(U. f. s. Nr. 22/1141. Stockholm 1944.)

### 937. Sverige. Öland E.-Kyst. Bombkastnings- og Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* 15. Maj—31. Oktober 1944, om Dagen.

*Position.* Skydepladsen c. 56° 34',0 N. 16° 40',0 E., 0,97 Sm SE. for *Sandby Kirke*.

*Detaller.* Skydning fra Luftfartøj samt Bombkastningsøvelser foretages i ovennævnte Tid mod Maal, der slæbes parallelt med Kysten og i 500 m Afstand fra denne.

Fareomraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- |  |                              |
|--|------------------------------|
| a) <i>Alby (Alby)</i> c. 56° 29',0 N. 16° 34',8 E. | c) 56° 43',0 N. 16° 52',8 E. |
| b) <i>Långlöt Kirke</i> .                          | d) 56° 27',0 N. 16° 46',8 E. |

Sikkerhedshøjde: 5000 m.

(U. f. s. Nr. 22/1177. Stockholm 1944.)

### 938. Sverige. Gotland W.-Kyst. Skydeøvelser.

1. *Tidspunkt.* 15. Maj—31. August 1944, Mandage, Tirsdage, Onsdage, Torsdage og Fredage Kl. 0800—1700.

*Position.* *Stenkyrkehuk Fyr* c. 57° 49' N. 18° 28' E.

*Detaller.* Skydning fra Luftfartøj foretages paa ovennævnte Tid i Retning 290° mod Luftmaal, der slæbes mellem et Punkt 1,2 Sm NNW. for *Stenkyrkehuk* Fyr og et Punkt 0,8 Sm W. for *Lummehunds bruk* paa c. 57° 44',3 N. 18° 24',5 E.

Fareomraadet er Omraadet fra Kyststrækningen: *Kronoviken* paa c. 57° 42',0 N. 18° 22',0 E. — *Snipklint* paa c. 57° 50',7 N. 18° 34',2 E. indtil en Linie 6,5 Sm ud for Kysten.

Sikkerhedshøjde: 2000 m.

Under Skydning er et rødt Flag hejst paa *Stenkyrkehuk* Fyr.

2. *Tidspunkt.* 15. Maj—31. August 1944, Mandage, Tirsdage, Onsdage, Torsdage og Fredage Kl. 0800—1700.

*Position.* *Marsängen* c. 57° 31',0 N. 18° 06',7 E.

*Detaller.* Skydning fra Luftfartøj mod Maal paa *Marsängen* samt mod Slæbemaal foretages i ovennævnte Tid i Retning 270°.

Fareomraadet er Omraadet ud over Søen fra Linien: *Stafsklint*—*Vestergarn* Kirke indtil en Linie, der i 5,4 Sm Afstand løber parallelt med den.

Sikkerhedshøjde: 2000 m.

Under Skydning er et rødt Flag hejst paa *Marsängen*.

(U. f. s. Nr. 22/1178. Stockholm 1944.)

**939. Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholms Havn. Dykkerarbejder.**

*Position.* *Stadsgårdshammen* c. 59° 19',0 N. 18° 06',2 E.

*Detaller.* Udfor *Stadsgården* ved *Tegelviken* og E. efter foretages Rammings- og Dykkerarbejder fra Pontoner og Pramme i Anledning af Bygning af Kajanlæg.

Arbejdspladsen afmærkes med to store, forankrede Stager med Flag, der, delt efter en Diagonal, er halvt røde, halvt blaa.

Det henstilles at passere Arbejdspladsen med stærkt nedsat Fart, for at ikke den af Skibet frembragte Bølgebevægelse skal foraarsage Ulykkestilfælde eller virke hæmmende paa Arbejdet.

Arbejdet vil rimeligvis komme til at udstrække sig over nogle Aar.

(U. f. s. Nr. 22/1140. Stockholm 1944.)

**940. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvall og Söderhamn Indsejling. Lystønder genudlagt.**

*Positioner.* a) c. 61° 42' N. 17° 15' E.

b) c. 61° 16' N. 17° 14' E.

c) c. 61° 16' N. 17° 13' E.

*Detaller.* *Hansåkersgrundet*, *Lilla Ottergrundet* og *Branthällsudde* Lystønder er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 22/1138. Stockholm 1944.)

**941. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Havn. Tjuvholmssundet. Uddybningsarbejder.**

*Position.* *Tjuvholmssundet* c. 65° 32',5 N. 22° 11',5 E.

*Detaller.* Uddybningsarbejder vil i 1944 blive foretaget i *Tjuvholmssundet* i Sejløbet til *Luleå* Havn. Der skal iagttages største Forsigtighed under Passage af Uddybningsmaskine og Dykkerpramme. Uddybningsmaskinen fører de foreskrevne Signaler, jfr. Danske Lods I, Side 113, Tillæg Nr. 4.

(U. f. s. Nr. 22/1137. Stockholm 1944.)

**942. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/463 1944.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Nedennævnte Fyr er atter tændt: *Liljeudden* c. 65° 25' N. 22° 14' E. *Germandö-hällan*. *Germandö*. *Rödkallen* c. 65° 19' N. 22° 22' E.

(U. f. s. Nr. 22/1183. Stockholm 1944.)

**943. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen. Radiofyr atter i Virksomhed.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/391 1944 udgaar.

*Position.* c. 65° 19' N. 22° 22' E.

*Detaller.* *Rödkallen* Radiofyr er atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 22/1187. Stockholm 1944.)

**944. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.**

*Tidspunkt.* Den 28. Juni 1944 Kl. 1900—0700.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I ovennævnte Tidsrum foretages Skarpskydningsøvelser W. for Kolberg. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

mod Vest af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning  $299^\circ$  til Punktet:  $54^\circ 11',4$  N.  $15^\circ 22',4$  E.

mod Nord af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet  $54^\circ 13',4$  N.  $15^\circ 29',5$  E.

mod Øst af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalflag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Baaken paa E.-Molen. Om Natten vises samme Steder 3 Lys lodret for hinanden, det øverste rødt, de to nederste hvide.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalflag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

(N. f. S. Nr. 21/1111. Berlin 1944.)

**945. Tyskland. Warnemünde. Warnow. Oplysning om Uddybningsarbejder.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/79 1944.

*Position.* Warnemünde Havneindløb: c.  $54^\circ 11',2$  N.  $12^\circ 05',6$  E.

*Detaller.* Uddybningsarbejderne vil endnu vare c. 3 Maaneder.

Under Passage af Stederne, hvor Uddykning foretages, skal der udvises største Forsigtighed under Hensyntagen til de viste Signaler samtidigt med, at Farten sættes ned.

(N. f. S. Nr. 21/1112. Berlin 1944.)

**946. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak SE. Vrag afmærket.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 21/908 1944.

*Position.* c.  $54^\circ 29',3$  N.  $10^\circ 25',8$  E.

*Detaller.* Vraget, af hvilket en Mast rager op over Vandet, og som var sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>, som er udlagt c. 30 m N. for Vraget, og som er forsynet med N.-Topbetegnelse.

*Kort* Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 21/1114. Berlin 1944.)

**947. Tyskland. Kieler Fjord. Kolberger Heide. Vrag.**

*Position.* c.  $54^\circ 27',7$  N.  $10^\circ 18',9$  E.

(N. f. S. Nr. 21/1115. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

**948. Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.**

*Position.* Limhamn norra Fyr: c.  $55^\circ 36'$  N.  $12^\circ 56'$  E.

*Detaller.* Fra Limhamn norra Fyr bygges en Bølgebryder, som vil komme til at strække sig 250 m i NE.-lig Retning.

Bølgebryderens N.-Ende vil om Natten være afmærket med et Fyr, der viser grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1<sup>m</sup>, Endvidere udlægges 1 à 2 Stager med grønne Flag paa Stedet.

Man advares imod at besejle ovennævnte Omraade.

(U. f. s. Nr. 22/1151. Stockholm 1944.)

**949. Sverige. Sundet. Falsterbokanalen. Sejladsbestemmelser. Vagtskib flyttet. Taagesignaler indstillet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/108 1944, Punkt VI, 3.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Fyrskib *Nr. 17*, der var udlagt som Vagtskib i *Höllviken* paa  $55^{\circ} 31' 09''$  N.  $12^{\circ} 51' 00''$  E., er flyttet til  $55^{\circ} 28',5$  N.  $12^{\circ} 53',2$  E.

Taagesignaleringen i Vagtskibet er indstillet.

2. I Fyrskib *Nr. 28*, der er udlagt som Vagtskib i *Kämpingebukten* paa  $55^{\circ} 22' 00''$  N.  $12^{\circ} 59' 00''$  E., er Taagesignaleringen indstillet.

(U. f. s. Nr. 22/1175 og 22/1188. Stockholm 1944.)

**950. Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknude S. Vrag nedsprængt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/5 og 21/915 1944.*Position.*  $55^{\circ} 39' 40''$  N.  $10^{\circ} 02' 16''$  E.*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er nedsprængt til en mindste Dybde over Vraget af 15,2 m. En grønmalet Spidstønde er fastgjort til Vragresterne.*Kort* Nr. 114, 103, 150, 125 og 100.**951. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Afmærkning ved forbudt Omraade ikke paa Plads.***Tidligere E. f. S.* Nr. 14/743 1944.*Positioner.* a) c.  $55^{\circ} 03',6$  N.  $9^{\circ} 34',3$  E.b) c.  $55^{\circ} 03',7$  N.  $9^{\circ} 34',7$  E.*Detaller.* De i ovennævnte E. f. S. omhandlede røde Tønder med Dobbeltkegle-Topbetegnelse, der var rapporteret at være udlagt paa Positionerne a og b, findes ikke paa disse Pladser.*Kort* Nr. 151, 152 og 150.*Publikationer.* Havnelods, Side 180, Tillæg Nr. 3.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****952. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 18/827 1944.*Position.* c.  $55^{\circ} 56'$  N.  $11^{\circ} 50'$  E.*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 27. Maj 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.**953. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Roskilde Havn Indsejling. Varpetønde inddraget.***Position.*  $55^{\circ} 39'$  ( $08''$ ) N.  $12^{\circ} 04'$  ( $55''$ ) E.*Detaller.* Den sortmalede Varpetønde c. 100 m N. for *Roskilde Havn* er inddraget.*Kort* Nr. 116 A og 116.**954. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Göteborg Indsejling. Nyt Fyr tændt. Fyr og Lystønde inddraget.***Position.*  $57^{\circ} 41' 19''$  N.  $11^{\circ} 53' 02''$  E.*Detaller.* a) Lystønden *Älvsborgsfjorden Nr. 5* paa ovennævnte Plads er inddraget og erstattet med et paa samme Plads opført Fyr, som ogsaa benævnes *Älvsborgsfjorden Nr. 5* Fyr, og som viser rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,1 m. Fyrlanterne paa Duc d'Albe. Fyret lyser, som følger:  
1. Rødt i Pejll. fra  $260^{\circ}$  til  $80^{\circ}$ . 2. Grønt i Pejll. fra  $80^{\circ}$  til  $260^{\circ}$ .  
Brændetid: 6. Juli—6. Juni.b) *Ryanabbe* Fyr paa c.  $57^{\circ} 41'$  N.  $11^{\circ} 53'$  E. er nedlagt.

(U. f. s. Nr. 22/1152. Stockholm 1944.)

**955. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 20/878 1944.

*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.

*Detaller.* I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: I *Sølhunde-  
holm Lob*: 3,4 m, i *Gaaseholm Lob*: 2,5 m, i *Svaneholm Lob*: 1,4 m og i *Kobberø Lob*: 2,3 m.

Der er saaledes for Tiden 3,4 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**956. (T). Tyskland. Elben. Hamburg. Niederhafen midlertidigt spærret for Gennemsejling.**

*Position.* c. 53° 32',7 N. 9° 58',7 E.

*Detaller.* Hamburg Niederhafen er ved den tidligere *Überseebrücke* indtil videre spærret for Gennemsejling paa Grund af Bygningsarbejder.

E. og W. for det afspærrede Omraade vises følgende Spærresignaler:

O m D a g e n : 1 Kugle,  
1 Kegle med nedadvendt Spids, og  
1 Kegle med opadvendt Spids, højest lodret for hinanden.

O m N a t t e n : 1 rødt Lys,  
1 grønt Lys og  
1 hvidt Lys, vist lodret for hinanden.

Advarselsskilte er opsat ved W.-lige og E.-lige Indsejling til *Niederhafen*.

(Kgl. Danske Generalkonsulat i Hamborg, den 23. Maj 1944.)

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

**957. Danmark. Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden. Advarsel.**

*Detaller.* I Mørklægningstiden er al Sejlads til og fra Kysten eller Havnene i *Jylland* fra *Frederikshavn* til *Højer* Sluse forbudt. *Søgaende* Fiskere skal udfor nævnte Kyststrækning i Mørklægningstiden holde sig i en Afstand af mindst 10 Sm fra Kysten. De maa ikke løbe ud fra Land før efter Mørklægningstidens Ophør.

Fiskere, der kun fisker om Dagen, maa ikke løbe ud før Mørklægningstidens Ophør og skal vende tilbage til Havnene før Mørklægningstidens Begyndelse.

De, der overtræder ovenstaaende Bestemmelser, bliver beskudt uden Varsel og straffet efter de *tyske* Krigslove.

(N. f. S. Nr. 21/1153. Berlin 1944.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**958. Danmark. Møn Fyr SE. Vrag rapporteret.**

*Position.* c. 54° 51' N. 12° 43' E., c. 8 Sm SE. for *Mon Fyr*.

*Detaller.* Et Vrag rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads i 19 m Vand.

**959. Sverige. Ystad SE. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* 24. Maj—25. Juni 1944, Mandage, Tirsdage, Onsdage og Torsdage Kl. 0900—1600.

*Positioner.* *Revsrabben* c. 55° 25',2 N. 13° 50',5 E.

*Valleberga Kirke* c. 55° 25',8 N. 14° 03',8 E.

*Detaller.* Skydeøvelser foretages i nævnte Tid fra Luftfartøj mod Luftmaal SE. for *Ystad*.

Fareomraadet strækker sig 4,9 Sm ud over Søen fra Linien mellem Pynten i *Ystad* og et Punkt 1,1 Sm S. for *Valleberga Kirke*.

(U. f. s. Nr. 23/1223. Stockholm 1944.)

**960. (T). Sverige. Öland W.-Kyst. Borgholms Havn. Fortøjningstønde midlertidigt flyttet.**

*Position.* 56° 52' 54" N. 16° 38' 54" E.

*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads udlagte yderste, rødmalede Fortøjningstønde i *Borgholms Havn* er i Tiden 1. Juni—1. September 1944 midlertidigt flyttet til 56° 52' 53" N. 16° 38' 51" E., c. 10 m WSW. for den i Havnen udlagte yderste Stage uden Topbetegnelse. Tønden vil i ovennævnte Tid være sortmalet. Der udsendes ikke yderligere Meddelelse om Tøndens Tilbageflytning.

(U. f. s. Nr. 23/1195. Stockholm 1944.)

**961. Sverige. Kungsgrund SSW. Vraglystønde genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 19/858 1944 udgaar.

*Position.* 57° 39' 02" N. 16° 54' 16" E., c. 500 m E. for *Torsknallens Stage* med 2 Balloner.

*Detaller.* Vraglystønden c. 200 m W. t. S. for Vraget af Motorfartøjet *Luledå* er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 23/1194. Stockholm 1944.)

**962. Sverige. Vålgrund SE. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 16/765 1944 udgaar.

*Position.* c. 58° 34',8 N. 17° 25',3 E.

*Detaller.* Den SE. for *Vålgrund* udlagte Lys- og Fløjtetønde er atter paa Plads.

(U. f. s. Nr. 23/1193. Stockholm 1944.)



**963. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Stockholms Afmagnetiseringsstation midlertidigt lukket.***Tidspunkt.* 7.—14. Juni 1944.*Position.* c. 59° 20',1 N. 18° 10',9 E.*Detaller.* Stockholms Afmagnetiseringsstation er i ovennævnte Tidsrum lukket paa Grund af Eftersyn og Reparation.

(U. f. s. Nr. 23/1226. Stockholm 1944.)

**964. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Nordvalen Lystønde genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/207 1944.*Position.* c. 63° 32' N. 20° 48' E.*Detaller.* Nordvalen Lystønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 23/1192. Stockholm 1944.)

**965. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/198 1944 udgaar.*Position.* c. 65° 08' N. 22° 20' E.*Detaller.* Norströmsgrund Fyrskib er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 23/1191. Stockholm 1944.)

**966. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Rödkaallen. Lodstjeneste genoptaget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/199 1944 udgaar.*Position.* c. 65° 19' N. 22° 22' E.*Detaller.* Lodstjenesten ved Rödkaallen er genoptaget.

(U. f. s. Nr. 23/1190. Stockholm 1944.)

**967. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lodstjeneste genoptaget.***Position.* c. 65° 32' N. 23° 34' E.*Detaller.* Lodstjenesten ved Malören er genoptaget.

(U. f. s. Nr. 23/1225. Stockholm 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****968. (T). Sverige. Sundet. Barsebäck W. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.***Position.* 55° 45' 05" N. 12° 50' 57" E.*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads W. for Barsebäck udlagte Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 23/1203. Stockholm 1944.)

**969. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker inddraget for Eftersyn.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Nedennævnte Sømærker er inddraget for Eftersyn:a. *Knastegrund* Klokketønde c. 55° 02',7 N. 10° 14',2 E.b. *Knoldhjørne E.* Stumtønde c. 55° 03',6 N. 10° 14',0 E.c. *Langetangflak* Lystønde c. 55° 04',1 N. 10° 14',0 E.d. *Bjørne N.* Lystønde c. 55° 04',4 N. 10° 14',5 E.e. *Højen* Klokketønde c. 55° 05',0 N. 10° 14',9 E.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**970. (T). Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.**

*Position.* c.  $55^{\circ} 56',0$  N.  $10^{\circ} 47',5$  E.

*Detaller.* Huset paa *Bosserne* er blæst om.

**971. Danmark. Kattegat. Hals Barre S. Vrag.**

*Position.* c.  $56^{\circ} 54',8$  N.  $10^{\circ} 25',7$  E., c. 2,5 Sm S. for *Hals Barre Fyr*.

*Detaller.* Et Vrag rapporteres at være sunket i c. 10 m Vand paa ovennævnte Plads.

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
**Smøreoliepumper**  
**Brændseloliepumper**

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

ARTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusone»

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 24

FREDAG 16. JUNI 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Rapporterne om Udviklingen paa de oversøiske Markeder er stadig sparsomme, men af de faa Meddelelser der foreligger, synes det dog at fremgaa, at Befragtningsvirksomheden har været noget livligere i den nu forløbne Uge. Ikke alene har saavel Englændere som Amerikanere frigivet mere Tonnage end i de nærmest foregaaende Uger, men ogsaa neutral Tonnage er sluttet i større Omfang end i lange Tider.

Fra de amerikansk kontrollerede Trades foreligger der Rapporter om livlig Befragtningsvirksomhed i Kularten fra Hampton Roads. Der er frigivet et betydeligt Antal Skibe saavel til Vestindien, som til Sydamerikas Øst- og Vestkyst. Retur skal disse Skibe have Malm, Sukker eller Salpeter. Fra New York meldes iøvrigt, at Tonnageefterspørgslen stadig er lige stor. Der noteres saaledes en lang Række Ladninger af forskellig Art, saasom Malm fra Indien og Sydafrika til Northern Range, Papir og Malm fra New Foundland og Canada til U. S. Atlantic, Hørfro fra River Plate til New York o. s. v., men det kniber med at skaffe den tilstrækkelige Tonnage fra *War Shipping Administration*, og neutrale Skibe findes tilsyneladende ikke i Øjeblikket paa det nordamerikanske Marked. Der foreligger ingen Meddelelser om Rateændringer i de amerikansk-kontrollerede Trades.

For engelsk Regning noteres stadig Kul til Azorerne, Middelhavet o. s. v. til uforandrede Rater, ligesom der nu igen cirkulerer forskellige Kulladninger til Spanien og Portugal.

I de frie Trades har River Plate Markedet efter en lang Perodes Inaktivitet være meget livlig. Til Portugal er sluttet ikke mindre end 50.000 Tons neutral, hovedsagelig portugisisk Tonnage til Rater, der ligger mellem \$65 og \$67.50, men ogsaa til Spanien og Eire sluttedes der flere Skibe i den forløbne Uge; til sidstnævnte Destination gentoges \$95. Endvidere sluttedes, antagelig for Røde Kors Regning, en 8000 Tonner til Grækenland, men desværre oplyses intet om hvad der er betalt for denne Forretning. Endvidere noteres der stadig forskellige Kornlaster fra Buenos Aires og Bahia Blanca til Chile og Peru, ligesom der ogsaa fortsat søges Tonnage for en lang Række Stykgodsladninger til Venezuela/Colombia og Sydafrika.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig meget rolige, men man har Lov til at haabe paa, at der vil blive noget mere at gøre i Løbet af Sommeren, selv om man naturligvis ikke kan se bort fra den Mulighed, at den militære Udvikling i Østersøområdet kan medføre en Indskrænkning af Aktiviteten. Om de enkelte Trades foreligger der iøvrigt kun faa Rapporter. Kul og Koks fra Tyskland til Danmark sluttet stadig kun i begrænset Omfang. Trælastmarkedet fra Finland til Danmark har været noget livligere, og der er sluttet et ikke helt ringe Antal Skibe for saadan Beskæftigelse til uforandrede Rater. Ogsaa fra Sverige er der nu enkelte Trælastere i Markedet, men paa Grund af Valutaforholdene maa der regnes med, at det vil være uden større Betydning, hvad der skal afskibes fra Sverige til Danmark i indværende Sæson. Salpeterfarten fra Skiensfjorden til

danske Have kan stadig tage en Del Tonnage til noget højere Rater. Endvidere noteres forskellige Kaliladninger fra tyske Nordsøhavne til Danmark til Rater, der ligger omkring Kr. 15/16 for mellemstor Tonnage og Kr. 18/20 for mindre Skibe. For de øvrige Hjemmemarkeders vedkommende er Malmfarten fra Sverige til Tyskland den mest aktive. Fra Luleå er der foruden den normale Kontrakttonnage sluttet et ret stort Antal Skibe for enkelte Rejser, men ogsaa de mellemstenske Malmpladser kan absorbere ikke helt ubetydelige Tonnagemængder.

### NYT BESTYRELSESMEDLEM I D. F. D. S.

Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab har efter Højesteretssagfører *Fichs* Død suppleret sig med Højesteretssagfører *V. Holten-Bechtolsheim*.

### DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør *J. A. Kørbing* og Højesteretssagfører *Helge Eli Bech-Bruun* er indtraadt i Bestyrelsen for Det danske Luftfartselskab.

Direktør Kørbing er stærkt interesseret i Fremtidens Luftfart, hvilket kom til Orde i et Interview i *Dansk Søfarts Tidende* i Fjor. Direktøren omtalte her særlig den nationale Luftfart, som han sidestillede med den nationale Skibsfart.

### INTET UDBYTTE I STORE NORDISKE

Store Nordiske Telegrafskabselskab har udsendt Beretning og Regnskab for 1943. I Beretningen hedder det bl. a.:

Ligesom i det foregaaende Aar har Telegrafvirksomheden i hele 1943 været indskrænket til Driften af enkelte europæiske Forbindelser.

Som omtalt i Beretningen for 1942 er Selskabets japanske Koncession udløbet i Fjor. De af denne Koncession berørte Kabler er stadig landet i Japan, men Selskabet er fremdeles ude af Raadighed over saavel disse Kabler som Kablet, der forbinder Shanghai med Amoy og Hongkong. Selskabets kinesiske Koncession udløber, som ogsaa tidligere nævnt, med Udgangen af 1944. Det er for Tiden umuligt at udtale sig om Fremtidsudsigterne.

Afbrydelsen af Forbindelsen mellem Hovedkontoret og en Række Stationer i Udlandet bevirker ogsaa i Aar, at Driftsregnskabs Oplysninger om Aarets Resultater er ganske ufuldstændige.

Telegramindtægter er i Aar 663.000 Kr. større end i Fjor, hvilket i væsentlig Grad skyldes, at visse Indtægter af Trafik, befordret i 1939, nu er indgaaet.

Af skattetekniske Grunde er der paa Selskabets Anlæg afskrevet et Beløb af 646.000 Kr., som er debiteret Driftsregnskabet, og for 1941 og 1942 896.000 Kr., som er debiteret Sikringskonto for Anlæg og andre Aktiver. De paagældende Afskrivningsbeløb er paa Status optaget paa en nyoprettet Afskrivningskonto, der herefter beløber sig til 1.542.000 Kr.

Anlægskontoen fremtræder ogsaa i Aar med uændret Beløb, men da det under Hensyn til de usikre Udsigter for Selskabets Virksomhed ikke er muligt at skønne over Anlægets Værdi for Driften, er der Anledning til at gentage den i Fjor og i tidligere Beretninger anførte Bemærkning om, at Anlægskontoen ikke giver Udtryk for Anlægets Realisationsværdi.

De i Status opførte Konti er i stor Udstrækning opgjort paa Basis af Oplysninger, der ligger indtil 4 Aar

tilbage i Tiden, og Status giver derfor et mangelfuldt Udtryk for Stillingen ved Udgangen af Aaret 1943.

Bestyrelsen skønner det stadig ikke tilraadeligt at udbetale noget Udbytte. Det regnskabsmæssige Overskud foreslaas overført til Konto for senere Disposition.

Gevinst- og Tabskontoen balancerer med 4.249.961 Kr., ca. 550.000 Kr. mere end sidste Aar, hvilket altsaa skyldes de forøgede Telegramindtægter. Overskudet beløber sig til 85.000 Kr., der overføres til Konto for senere Disposition.

#### »BALTICA« GIVER 8 pCt.

Assurance-Compagniet Baltica Aktieselskabs Regnskab for 1943 udviser, efter at der er hensat yderligere 250.000 Kr. til Disposition for kommende Aars Regnskaber, et Overskud paa 1.200.903 Kr. eksklusive Overførsel fra forrige Aar. Desuden indeholder de særlige Driftsregnskaber for Livsforsikring et yderligere Overskud paa 415.081 Kr., hvoraf 349.142 Kr. henlægges til de Forsikredes Bonusfond. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar fastsættes til uforandret 544.000 Kr., svarende til 8 pCt. af den indbetalte Aktiekapital, samt at 136.000 Kr. tilskrives den indbetalte Aktiekapital med tilsvarende Nedskrivning af Aktionærernes Hæftelser.

De balliske Assurandører, Aktieselskabs Regnskab for 1943 udviser et Overskud paa 219.709 Kr. ekskl. Overførsel fra forrige Aar. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar fastsættes til uforandret 80.000 Kr., svarende til 8 pCt. af den indbetalte Kapital, samt at 20.000 Kr. tilskrives den indbetalte Aktiekapital med tilsvarende Nedskrivning af Aktionærernes Hæftelser.

#### DE SPAREDE TANTIEMER TILHØRER SELSKABERNE

Ifølge den første Udbytte- og Tantiëmebegrænsningslov af 30. Maj 1940 skulde Aktieselskaber m. fl. til Statskassen som Laan indbetale Forskellen mellem kontrakt- eller vedtægtsmæssige Tantiëmer og de efter Loven tilladte Tantiëmer for det Regnskabsaar, som Loven gjaldt for. Disse »Tantiëmelaan«, der havde en Løbetid paa indtil 3 Aar, er nu begyndt at komme til Udbetaling, og der er i den Anledning opstaaet Tvivl om, hvorvidt de Beløb, der tilbagebetales Selskaberne, tilhører disse eller de Funktionærer, hvis Tantiëme i sin Tid blev afkortet.

Handelsministeriet har nu i en foreliggende Sag udtalt, at Laanene saa vel som de deraf ydede Renter efter Ministeriets Opfattelse tilhører de paagældende Selskaber, da Loven af 30. Maj 1940 fortsat har Gyldighed for det Regnskabsaar, paa hvilket den fandt Anvendelse for hvert enkelt Selskab. Loven medfører altsaa en definitiv Nedsættelse af de Tantiëmer, som den berører, saaledes at det ikke er tilladt at udbetale de paagældende Beløb til vedkommende Bestyrelsesmedlemmer og Funktionærer.

Til Støtte for denne Antagelse anfører Handelsministeriet endvidere, at et Beløb, svarende til, hvad der ifølge Loven blev indbetalt til Statskassen, i Selskabets Regnskaber skulde opføres paa særlige Konti, og at disse Konti i Henhold til Udbyttebegrænsningsloven af 30. Juni 1941 skal overføres til en særlig Konjunkturfond, der kun maa anvendes til Dækning af Underskud.

#### FIRE OMKOMNE VED FORLIS

Motorkuffen *Jytte* af Næstved er forlist. Skibet sank paa faa Minutter. Den eneste overlevende er den 32-aarige Skibsfører *Ove Kraull Bønnelykke* fra Næstved.

Ved Forliset omkom Kaptajnens 28-aarige Hustru, *Adda Mary Bønnelykke*, Ægteparrets seksaarige Søn.

*Ib Frede*, samt Matros *Tage Rasmussen*, Næstved, og Jungmand *Johannes Fabricius* fra Marstal.

Kaptajn Bønnelykke blev slynget udenbords, men det lykkedes ham at komme om Bord i Skibets Jolle. Han blev senere optaget af Hundested-Kutteren *Lusina* H. 1903, der føres af Erhardt Rasmussen. Den redede Skibsfører blev indbragt til Grenaa Havn. Han var en Del forslaaet og blev senere ført til Grenaa Sygehus.

#### SVERIGES SKIBSTAB UNDER KRIGEN

Der foreligger nu fra svensk Side en Oversigt over Sveriges Krigstab fra Krigens Begyndelse og indtil Udgangen af Marts Maaned i Aar.

Der er krigsforlist ialt 186 Handelsskibe paa 527.721 Brutto Registertons. Ved disse Ulykker er 1109 Mennesker omkomne.

Desuden er krigsforlist 17 Fiskefartøjer paa 878 Brutto Registertons, og herved er 58 Mennesker omkomne.

Det samlede Tab af krigsforliste Skibe bliver derefter 203 paa ialt 528.599 Brutto Registertons og et samlet Tab af Menneskeliv ved disse Forlis paa 1167. Dertil kommer et yderligere Tab af 2 Menneskeliv ved en Minesprængning i Nærheden af en Fiskerhaad, 26 Mennesker paa svenske Skibe er omkomne ved Beskydning eller Bombardement, uden at de paagældende Skibe er gaaet tabt, og endelig er syv svenske Redningsmænd omkomne under Forsøg paa at redde krigsforliste Mennesker. Det samlede Tab af Menneskeliv indenfor Skibsfarten som Følge af Krigen er saaledes 1202.

De svenske Skibstab forøges yderligere ved, at 25 Skibe paa ialt 45.681 Brutto Tons er beslaglagt eller konfiskeret i Udlandet. Derved kommer man op paa et samlet Skibstab paa 228 Skibe paa ialt 574.280 Brutto Tons.

#### »SVENSK SJÖFARTSTIDNING«S AARSNUMMER

Svensk Sjöfartstidning, har udsendt sit Aarsnummer, der indeholder en Oversigt over Virksomheden indenfor Skibsfartens forskellige Grene i 1943, Artikler af kendte svenske Shippingmænd, statistiske Oplysninger og meget andet Stof af Interesse for dem, der beskæftiger sig med Skibsfarten.

Aarsnummeret har et smukt typografisk Udstyr.

#### STOR DONATION TIL SVENSK SKIBSBYGGER

Ved en Lunch i Göteborg, hvor Repræsentanter fra Broströmkoncernen, Grängesborgbolaget, Göta-verken, Rederiaktiebolaget Nordstjernan, Skandinaviske Banken og Transkoncernen var til Stede, blev der til Skibsbyggeren, Doktor Huggo Hammar i Anledning af dennes 80 Aars Dag overrakt et Beløb paa 100.000 Kroner til et Fond, der skal bære hans Navn.

Fondet skal anvendes til Fremme af videnskabelig Forskning indenfor Skibsbygning og paa Søfartens andre Omraader.

#### FORMANDSSKIFTE I SVERIGES ALLMÄNNA SJÖFARTSFÖRENING

Efter i 18 Aar at have beklædt Formandsposten i Sveriges allmänna sjöfartsförening paa en Maade, som er blevet mødt med den højeste Anerkendelse, har Kontreadmiral *Hans Ericson* nu fra den 1. Juni af Helbredshensyn frabedt sig Genvalg. Ogsaa her i Danmark har Admiralen mange Venner, som med Beklagelse vil modtage denne Efterretning og haabe, at det maa lykkes ham at genvinde sit Helbred, naar han nu bliver aflastet for en Del af det Arbejde, han har varetaget med saa stor Nidkærhed.

Til Admiral Ericsons Efterfølger som Formand for Sjöfartsföreningen er valgt Justitsraad *Algot Bagge*, Stockholm. Justitsraad Bagge er født i Stockholm 1875 og har gennemløbet en smuk juridisk Karriere. Fra 1921—29 var han Formand for Søløvskommissionen, og han har været den svenske Regerings Delege-

rede ved internationale Sørøtskonferencer og ved Haag-Konferencen for international Privatret. Han er Formand for Svensk förening för internationell sjö-rätt, Vicepræsident for International Law Association og Formand for dennes svenske Afdeling samt Præsident for det internationale Handelskammers Voldgiftsdomstol.

#### SVENSK LUFTFARTSELSKAB UDVIDER KAPITALEN

Gennem et Bankkonsortium, bestaaende af Enskilda Banken, Skandinaviska Banken og Handelsbanken, udbydes der 60.000 Præferenceaktier og 75.000 Stamaktier i Svenska Aeroplan Aktiebolag, eller til sammen nominelt 13,5 Millioner til Parikurs. Selskabets Aktiekapital er i Øjeblikket 21 Millioner Kroner. Der er fra og med Driftsaaret 1940—41 udbetalt 5 Procent i Udbytte, men Bestyrelsen foreslaar nu, at der udbetales 6 Procent for dette Driftsaar, der udløber med Udgangen af denne Maaned.

#### ENGELSK FORSKNINGSINSTITUT FOR SKIBS-BYGNING

For at udnytte alle de tekniske Fremskridt paa Skibsbygningens Omraade er nu oprettet et engelsk Forskningsinstitut. Dette Institut staar i snævert Samarbejde med Rederier og Værfter, og takket være dette Samarbejde er der indsamlet Oplysninger om alle Nyheder paa Skibsbygningsteknikens Omraade.

Lederen af dette Institut er Præsidenten for Burntisland Shipbuilding Co., *Wilfrid Ayre*.

#### HOLLANDSKE LUFTFARTSPLANER

Et hollandsk Luftfartsselskab, der har Sæde i London, har hos det amerikanske *Civil Aeronautic Board* søgt Koncession paa fire Luftruter, der delvis

skal gaa over amerikansk Omraade. Det drejer sig om følgende Ruter:

Amsterdam — New York over England — Irland — Newfoundland eller over Portugal — Azorerne — Bermuda.

Batavia — San Francisco over Manila — Guam — Wake — Midway — Honolulu eller over Australien — New Zealand — Suva — Palmyra — Honolulu.

Batavia — Manila over Surabaya — Tarakan.

Batavia — Tokio over Manila — Hongkong — Shanghai — Nagasaki og Osaka.

Andragendet omfatter saavel Passager- som Godstrafik.

#### BLUE STAR LINE HAR KØBT LAMPOR & HOLT

Lampor & Holt meddeler, at Blue Star Line's Tilbud om paa Fred. Leyland & Co.s Vegne at købe Lampor & Holts Aktier er blevet akcepteret.

#### PLANLAGT STANDARD-FRAGTSKIB

I denne Tid, da der saa ofte spørges om, hvilke Skibstyper det vil være praktisk at anvende efter Krigen, kan det have sin Interesse at se paa en engelsk Standardtype paa en Lastbaad paa 12.000 Tons d.w. Det første Skib af denne Type er ifølge svenske Kilder i denne Tid blevet færdigbygget paa et Værft paa Nordøstkysten. Senere er det Mening at fremstille Typen i store Serier til Brug efter Krigen.

Den nye Type faar en Brutto-Tonnage paa 9900, Netto-Tonnagen bliver 7150 og Lasteevnen 12.000 Tons. De fleste af Skibene vil som Fremdrivningsmaskineri faa Dampmaskiner med Udveksling, et mindre Antal skal udstyres med Dieselmotorer og en tredie Kategori med turboelektrisk Maskineri. Skibene bliver enkeltskruede med en Maskinkraft paa 6000 A.H.K. Farten paa fuld Last beregnes til 15 Knob.

## Oceangaende Betonskibe i De Forenede Stater.

Efter en Pause paa mere end tyve Aar er man i De Forenede Stater igen begyndt at gøre Brug af Betonskibe paa Grund af det store Tonnagebehov, som Krigen har medført.

For *U. S. Maritime Commission's* Regning bygges der i Øjeblikket saadanne Skibe, der har en Længde af 366 Fod mod Liberty-Skibenes 441 Fod, Bredden er 60 Fod, Dybden 40 Fod og Lastekapaciteten 6.000 Tons. Det meddeles, at en Del af disse Skibe allerede spiller en Rolle i Transporten af Krigsfornødheder. Størstedelen af Nybygningerne er Pramme, uden eget Maskineri, men Prammene skal ellers være indrettet som andre Skibe og skal kunne bugseres til hvilken som helst Havn i Verden.

Ligesom under forrige Krig har man taget Tilflugt til Betonskibene, fordi Tilvirkningen af Staalplader ikke rækker til den Mængde Skibe, som kræves til Krigens Behov. Hertil kommer, at mange Arbejdere er fortrolige med Anvendelsen af Beton, hvilket har til Følge, at Arbejdsstyrkerne rundt om paa Værfterne kan suppleres.

Byggeomkostningerne for et Betonskib er betydelig mindre end for et tilsvarende Staalskib, saaledes koster f. Eks. et Liberty-Skib af Typen E. C. 2 fra 1,8 til 2 Millioner Dollars, medens et Betonskib med to Tredjedele af dettes Lastekapacitet kan bygges for ca. 1 Million Dollars. Derimod regner man med, at Betonskibene er mindre økonomiske i Drift, fordi Skrogets Vægt er meget større end for Staalskibenes Vedkommende og derfor kræver større Maskinkraft, men i de fleste Tilfælde er Betonbygningerne jo Pramme. Endvidere er Manøvreringsevnen mindre.

Under og umiddelbart efter sidste Verdenskrig færdigbyggedes tolv Betonskibe til *U. S. Shipping*

*Board*, der dengang svarede til Maritime Commission, og adskilligt flere blev bygget til andre Stater og private Rederier. Størrelsen paa Shipping Boards Skibe varierede fra 3.000 Tons Lastskibe til 7.500 Tons Tankskibe. Disse sidste maalte over 450 Fod i Længden. Et af dem, *Faith*, sejlede til Vancouver, Honolulu, Chile, New York via Panamakanalen til London. Andre Betonskibe gjorde mange Rejser i Kystfarten eller var beskæftiget i den vestindiske og sydamerikanske Trafik.

Maritime Commissions nuværende Program omfatter 65 Tankpramme af armeret Beton, og senere skal der yderligere bygges 77, hver med en Lasteevne paa 40.000 barrels. Endvidere er 26 Pramme til Tørlast og beregnet til Farten mellem U. S. A. og Sydamerika under Bygning, samt 24 maskindrevne Skibe, hovedsagelig beregnet til Transport af Bauxit.

Der bygges nu i Amerika 50 Bugserbaade, af hvilke nogle bliver særdeles kraftige, til Bugsering af Betonprammene.

De Retningslinier, der følges ved Bygningen af Maritime Commissions Skibe, gaar ud paa en meget kraftig Beton-Armering, i Særdeleshed af Skibshunden.

Betonskibene bygges for Søsætning langskibs eller tværskibs, men ogsaa i særlige Bassiner, der minder om Tørdokke. Denne sidste Metode er at foretrække, fordi Skibet kan flyde fra Beddingen.

Betonskibene bygges paa Værfter ved Atlanterhavs-kysten, Golfen og Pacifickysten. Værfter i Kalifornien bygger Tankskibe i Bassiner, og den oprindelige Kontrakt paa 22 Tankskibe er blevet forøget. *Mac Evoy Shipbuilding Co.* i Georgia bygger 23 Tankskibe paa 6 Beddinger for Langskibssøsætning og *San Ja-*

cinto Shipbuilding Co. i Texas har fire Beddinger i Brug for Søsætning tværskibs. Pramme til tør Last, der er kontraheret i et Antal af 26, bygges af *Barrett & Hilp* i Bassiner ved San Francisco Bay.

De eneste Betonskibe med eget Fremdrivningsmaskineri, der endnu er kontraheret, er 24, som bygges af *McCloskey & Co.* i Bassiner i Florida.

## Suezkanalen har tredobbelt Jubilæum.

Suezkanalen, der betyder saa meget i den internationale Søfartstrafik, fejrer i Aar et tredobbelt Jubilæum, idet det er 90 Aar siden dens Skaber, den franske Ingeniør *Ferdinand de Lesseps*, forelagde sit Projekt for Khediven *Said Pascha*, 85 Aar siden at Anlæggelsen begyndte og endelig 75 Aar siden, at Indvielsen fandt Sted.

Planerne om en Vandvej mellem Det røde Hav og Nilen er ikke ligefrem af ny Dato. Allerede den gamle *Faraos Necho* byggede en Kanal omtrent, hvor den nuværende Kanal gaar. Arbejdet blev fuldendt af Perserkongen *Dareios* og videre udbygget under Romervældet af *Trajan* og derefter endelig af Araberne, men fra omkring Aar 700 og helt op til Midten af forrige Aarhundrede hvilede Forfaldet og Glemselen over Kanalzonen.

Det var *Lesseps* Plan at gennemskære hele Suezlangen og aabne en Forbindelse mellem Port Said ved Middelhavet og Suezbugten ved Det røde Hav, hvilket vil sige en Vandvej paa henved 166 Kilometer. Bygningen var i sig selv besværlig nok, fordi Kanalen skulde skære sig igennem knastørre Ørkenstrækninger, delvis tørlagte Strandsøer og desuden gaa igennem Højder som *Kantara* og *el-Gisarplateauet*. Det gjaldt om at faa Kanalen bygget i en Bredde og Dybde, der virkelig tillod de ocean-gaaende Skibe at passere, og det gjaldt om at vælge saa kort en Strækning som mulig. I færdig Stand blev Kanalen et straalende Ingeniørarbejde.

Suezkanalen har en Vanddybde paa 11—12 Meter og ved Overfladen en Bredde paa 95—160 Meter og ved Bunden 45—100 Meter. Gennemsnittligt varer Turen gennem Kanalen 15 til 20 Timer. En stor Fordel er det, at Kanalen er fuldstændig fri for Sluseanlæg.

Men vanskeligere end Arbejdet var det at faa Projektet ført igennem. *Lesseps* var Franskmand, og bag ham stod der franske Interesser. Mod disse stod de engelske Interesser, og saa var der endelig Ægypten og Khediven at tage Hensyn til. Det drejede sig jo om at aabne en international Vandvej gennem en fremmed Magts Omraade — en Stat, som oven i Købet stod under tyrkisk Overhøjhed.

To Aar efter at *Lesseps* havde forelagt sine Planer for *Said Pascha*, var Koncessionen i Orden. Englænderne havde fra første Færd knurret en hel Del, fordi man frygtede, at Kanalen kunde blive en Trusel for de engelske Imperieinteresser. Det var den daværende engelske Udenrigsminister, Lord *Palmerston*, der havde gjort sig til Talsmand for denne Idé, og det blev en dyr Historie for England. Trods alt kom Koncessionen i Stand, og i Kanalselskabet, som skulde forvalte Koncessionen, som var givet paa 99 Aar, fik Franskmandene 21 af de 32 Pladser. I Fortsættelse heraf blev hele Tarifpolitikken franskbetonet og skadelig for Englands Trafikinteresser.

Det viste sig hurtigt, at Kanalen var en fin Spekulation, og den blev en rig Indtægtskilde for Selskabet og for Khediven. Men Byggeomkostningerne havde ogsaa været meget betydelige — 19 Millioner Pund Sterling, hvoraf 12,8 Millioner var skaffet ved Aktietegning og næsten hele Resten af Khediven.

England begyndte for Alvor at fortryde Modstanden mod Kanalen, men fik snart sin Chance. Khediven kom i Pengevanskeligheder, og den nye engelske Udenrigsminister *Disraeli* købte resolut hans Aktier, repræsenterende

Da den forrige Verdenskrig bragtes til Afslutning, var der endnu ikke færdigbygget noget Betonskib i Amerika, men nu anvender De Forenede Stater allerede saadanne Skibe paa Krigsskuepladserne. Saaledes anvendes nogle Tankpramme som Olianlæg for Flaaden, og for ganske nylig har man taget nogle Pramme til Tørlast i Brug.

44 pCt. af Aktiekapitalen, for 4 Millioner Pund. Med Erhvervelsen af denne Aktiepost kunde England sætte først tre og senere syv Medlemmer ind i Direktionen og desuden faa Indflydelse paa Takspolitikken. Ved Anerkendelsen af Ægyptens Uafhængighed i 1922 forbeholdt England sig Ret til i uformindsket Omfang at sikre sine Interesser ved Kanalen. Naar man tager i Betragtning, at Rejsen fra Bombay til London, takket være Kanalen, formindskes med 21 Dage, forstaar man, at denne Vandvej er af vital Betydning for Englands Verdensherredømme.

Ifølge Koncessionen skulde Kanalen være tilgængelig for alle Nationers Handelskibe og Afgiften ens for alle Skibe. I Aaret 1888 blev der mellem England, Frankrig og Tyrkiet sluttet en Konvention, efter hvilken Kanalen og en Zone paa begge dens Sider skulde være neutralt Omraade. Denne Konvention er senere tiltraadt af en Række andre Magter.

Kanalafgifterne har altid været meget høje, hvilket har givet Anledning til en hel Del Utilfredshed. Denne gjorde sig særlig gældende hos Italienerne, der havde deres østafrikanske Imperium. Under Krigen med Abessinien maatte italienske Skibe saaledes betale 600 Millioner francs i Afgifter. Man har fra mange Sider stillet Spørgsmaal, hvorfor det skulde være dyrere at passere Suezkanalen end Panamakanalen, men Selskabet og dets Aktionærer har ikke været tilbøjelige til at sætte Taksterne ned, som jo giver Guld i Udbytte. I 1920 var Afgiften otte Guldfrancs pr. Ton, men senere blev den sat ned og var lige før Krigens Udbrud 5s 9d pr. Ton. En Kul-last paa ca. 7.000 Tons koster saaledes rundt regnet i Kanalafgift 1.100 Pund.

Men trods de høje Afgifter blev Trafiken livlig paa Suezkanalen, idet Rederierne maatte tage større Hensyn til den kortede Rejsetid end til selve Udgifterne. I sit første Driftsaar passeredes Kanalen af 486 Skibe paa 486.000 BRT. Aaret før den anden Verdenskrig — 1938 — passeredes den af 6.171 Skibe paa over 34 Millioner BRT. Følgende Statistisk fra Aaret 1937 viser de vigtigste Trafikanter:

	Antal Skibe	Mill. BRT
Storbritannien .....	2.073	17,25
Italien .....	1.175	6,87
Tyskland .....	534	3,31
Holland .....	432	2,80
Frankrig .....	280	1,82
Norge .....	338	1,66
Japan .....	158	0,97
Grækenland .....	230	0,88
Danmark .....	148	0,67
U. S. A. ....	95	0,56
Sverige .....	67	0,35

Tallene under den nuværende Krig er ikke kendte, men man kan gaa ud fra, at der er sket en meget stærk Nedgang. Det er i hvert Fald nu ikke saa meget Handelskibene som Krigsskibene, der benytter Genvejen gennem Suez mellem Middelhavet og Det røde Hav. I alle Tilfælde er det symptomatisk, at Kanalselskabet under Afrika-Krigen kom ud for en økonomisk Krise og maatte afskedige 1.200 af sine Tjenestemænd og Arbejdere.



**ODENSE MASKINISTSKOLE**

Den 8. August paabegyndes nye Kursus som følger:

**Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen med Afslutning Juni/Juli 1945.**

**Dagkursus til Elektro-Installatørprøven for Maskinister med Afslutning April 1945.**

Oplysninger om Undervisningsplanerne, Statsunderstøttelse m. m. faas ved Henvendelse til Skolen, Tlf. 827.

Forstanderen.

**FRA SØ, HAVN OG VÆRFT****DØDSFALD**

Mangeaarig Skibsfører i Dampskibsselskabet »Heimdals«, Kaptajn *Anders P. Pedersen*, Mørkøv, er død, 65 Aar gammel. Han var født i Mørkøv, hvor hans Fader var Skovfoged, og sin praktiske Uddannelse fik han i danske, engelske og Nova Scotia-Sejlskibe. Efter i 1905 at have taget sine Eksaminer fra Fanø Navigations-skole kom han i 1906 ind i Rederiet »Heimdals«, hvor han blev Skibsfører i 1926. Han efterlader Enke.

\*

En af Gl. Skagens kendte Redningsmænd, Brandfoged *Marinus Christensen*, er død, 68 Aar gammel. I 32 Aar, fra 1910—42, var han ansat i det nørrejdyske Redningsvæsen, de sidste 10 Aar som Baadformand. Han har deltaget i talrige farlige Strandinger og har været med til at redde ca. 130 Menneskeliv. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og havde flere udenlandske Redningsmedaljer.

**Et Fiskerikort**

Det kongelige Søkort-Arkiv har i disse Dage udsendt et Fiskerikort over Nordsøens sydlige Del. Ved Udgivelsen af dette Kort har Søkort-Arkivet samarbejdet med Frederikshavn Fiskeriforening.

**Regnskabet for Neksø Havn**

Neksø Byraad har behandlet Havnens Regnskab for 1943—44, der slutter med et Overskud paa 17.288 Kr. mod et budgetteret Underskud paa 19.000 Kr. Indtægterne udgør 105.123 Kr., hvoraf Havne- og Bropege har indbragt 87.836 Kr. Havnens Aktiver udgør 1.225.000 Kr., hvoroverfor der staar faste Laan paa 104.000 Kr., Udgiftsrestancer paa 29.000 Kr. og Pensionsfonden paa 69.000 Kr. Til Havneudvidelsen er anvendt 126.471 Kr.

**Ingen Thuro-Flaade mere**

Efter at Skonnerten *Lise*, der tilhørte Skibsfører N. E. Fisker, Thuro, er forlist, er der af den forhen saa stolte Thuro-Flaade kun eet registreringspligtigt Skib tilbage, nemlig 3-mst. Motorskonnert *Johanne*. For en Menneskealder siden var 94 større og 6 mindre Sejlskibe hjemmehørende paa Thuro. Deraf er langt de fleste bortsolgt, men mange er forlist.

**Sønderborg Havn**

Sønderborg Byraad har behandlet Havnens Regnskab for 1943—44, der formår sig væsentlig gunstigere end paa-regnet, idet Underskudet, som var budgetteret til 33.000 Kr., kun har været 20.000 Kr. Havne- og Bropege har indbragt 87.000 Kr. imod budgetteret 90.000 Kr., men til Gengæld er Indtægten ved Afgift paa Vand blevet ikke mindre end 30.000 imod de 12.000 Kr., som man havde regnet med.

**Nyt Skorstensmærke**

Akts. *Dansk Paketrederi*, København, har ladet indregistrere nyt Skorstensmærke og Kontorflag, der beskrives saaledes: Rød Skorsten med smal, sort Top. Paa hver Side Bogstaverne TH, sammenslyngede i Hvidt. Kontorflaget er et Stutflag med rødt Felt i hvid Ramme. I det røde Felt samme Tegn som i Skorstensmærket, Bogstaverne TH, sammenslyngede i Hvidt. Endelig er ogsaa indregistreret en tilsvarende, trekantet Stander.

**To Motorsejlere under Bygning i Holbæk**

Paa Skibsværftet i Holbæk, hos Skibsbygger A. Nielsen, er der for Tiden to større Fragtmotorsejlere under Bygning. De skal begge være færdige til at stilles i Fart i Løbet af Sommeren. De to Skibe er ens af Størrelse, de er hver beregnet til at bære en Last af 180 Tons d.w. ved en Register-tonnage af knap 100 Brutto. De skal ligeledes hver for sig udstyres med 120/140 HK. Vølund-Raaolie-motor med Koldstart.

Det af Skibene, der er længst fremme, bygges til Skibsreder Anthon Høeg, København, der i Forvejen ejer Motorskonnerten *Lizzi* af Marstal. Ved Stabelafløbningen fornylig fik Nybygningen af Rederens Frue Navnet *Gerda Høeg*.

Det andet Skib skal leveres til et nyt Rederi i Odense, Rederiaktieselskabet af 17. September 1943, for hvilket Skibsreder Poul Trolle, Odense, er bestyrende Reder.

**Postvæsenet lejer Færgen »Fredericia«**

Post- og Telegrafvæsenet forhandler i Øjeblikket om Køb af Motorfærgen *Fredericia*, som tilhører det tidligere Færgeselskab »Fredericia—Strib«. Færgen er i Øjeblikket paa Bedding, og derefter vil den foreløbig blive lejet af Postvæsenet paa ubestemt Tid til Anvendelse paa Ruten Esbjerg—Fanø.

*Fredericia* (tidligere *Vemmenæssund*), er en Skruefærge af Træ, bygget i Svendborg 1925. Den maaler 40 Brutto Tons og har en Motor paa 68 HK.

**Bjerget efter et halvt Aars Forløb**

Aktiebolaget Arafarts s.s. »Granada« af Stockholm, der i December i Fjor blev sænket under et allieret Luftangreb paa Bremen, er nu hævet og af en tysk Bugserbaad indbragt til Øresundsvarvet i Landskrona for Reparation. »Granada« laster 2510 Tons d.w.

**PERSONALIA****75 Aar**

Tidligere mangeaarig Skibsfører i Dampskibsselskabet Norden, Kaptajn *Chr. J. P. Blom*, fyldte forleden Dag 75 Aar. Kaptajn Blom er født i Aarhus og sejlede oprindeligt i Krydstoldfart mellem Aarhus og Nyborg. Senere mønstrede han ud med danske og tyske Sejlskibe paa Langfart, og efter først i Halvfemsene at have taget sine nautiske Eksaminer tog han ud som Styrmand med Barken *Kronprinsesse Louise* og senere med den russiske Damper *Livonia*, der sejlede under dansk Flag. Aar 1900 traadte han ind i Norden, hvor han i 1915 avancerede til Skibsfører om Bord i Damperen *Normannia*, som han førte indtil dens Forlis i Atlanterhavet i 1924. Senere førte han Damperen *M. C. Holm*, indtil han i 1930 gik i Land.

**60 Aar**

Paa Mandag — den 19. Juni — fylder Skibsfører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn *S. A. Winther*, 60 Aar. Kaptajn Winther blev ansat i Rederiet i 1912 og allerede i 1915 blev han Skibsfører. Han kan saaledes se tilbage paa næsten 30 Aars Tjenestetid som Fører. Siden 9. April 1940 har Kaptajn Winther sejlet i Hjemmeskibene.

**50 Aar**

Kontorchef *H. P. Olsen*, der fyldte 50 Aar i Gaar, blev ansat i Øresundsselskabet paa sin 16 Aars Fødselsdag. Gennem Aarene har han været beskæftiget i alle Afdelinger af det stadig voksende Selskab, og i 1932 blev han udnævnt til Kontorchef og Leder af den daglige Administration.

Efter at Statsbanerne fra Nylaar har overtaget alle Aktier i Selskabet, er Kontorchef Olsen flyttet over til Søfartschefens Kontor i Sølgade, hvor han særlig varetager Personalesager vedrørende det Personale, der ligesom han selv er overført fra Øresundsselskabet til D. S. B.

**Vandbygningsvæsenet**

Efter Ansøgning har Ministeriet meddelt Havnebetjent under Vandbygningsvæsenet *Sonnich Engsted*, Esbjerg, Afsked fra Vandbygningsvæsenets Tjeneste paa Grund af Alder og med Pension fra Udgangen af Juli Maaned.

**Offielet**

Det meddeles i *Statstidende*, at Landsretssagfører *Torben Malling Stein* afløser sin Fader, afdøde Højesterets-sagfører *J. T. Stein*, som Bestyrelsesmedlem i Aktieselskabet Københavns Bunkerkul Depot.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGHNS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 8,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt. Modereret Fartøjsafgift: for Butefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

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

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flejtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodepenge efter Dybtaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandaafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste 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 Hyttetønde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sælskibe 20—60 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakter af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 85,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Ødr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,80 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besjæles og saa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis ind- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sælsk. 24 Øre, Sælsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Dump- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforudt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ildrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 5 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobt. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibesmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 15. Juni 1944.

Nr. 24.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtill Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

### 972. Danmark. Møn Fyr SSE. Oplysning om Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/958 1944.

Position. c. 54° 46' N. 12° 40',5 E., c. 11 $\frac{3}{4}$  Sm 158° fra Møn Fyr.

Detaller. Pladsen for det i ovennævnte E. f. S. omhandlede Vrag, af hvilket Toppen af begge Master samt Skorstenen rager op over Vandet, rapporteres at være som ovenfor anført. Vanddybden paa Stedet er 18—19 m.

### 973. Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoburgs rev. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 15/757 1944 udgaar.

Position. c. 56° 51',5 N. 18° 07',5 E.

Detaller. Hoburgs rev Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 24/1235. Stockholm 1944.)

### 974. Sverige. Gotland E.-Kyst. Slite S. Bombekastningsøvelser.

Tidspunkt. 1. Juni—31. August 1944.

Position. *Svanäsudde* c. 57° 39',3 N. 18° 48',0 E.

Detaller. Bombekastningsøvelser foretages i ovennævnte Tid mod et Maal, udlagt 0,4 Sm SE. for *Svanäsudde*, som ligger 3,8 Sm S. for *Slite*.

Fareomraadet begrænses af en Cirkel med Radius 2,2 Sm og Centrum i Maalet.

(U. f. s. Nr. 24/1272. Stockholm 1944.)

### 975. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden. Arbejder med Dykker.

Position. c. 58° 46',3 N. 17° 51',0 E.

Detaller. I indeværende Aar foretages visse Dykkerarbejder paa begge Sider af Sejløbet W. for Stagen med Ballon N. for *Klubbstens grund* og i Nærheden af denne. Før Arbejdet paabegyndes, vil der blive udlagt nogle Bojer, og et Arbejdsstillads, der rager c. 3 m op over Vandet, vil blive opført. Om Natten bliver Stilladset belyst. Om Dagen er det forsynet med de for Uddybningsmaskiner foreskrevne Signaler.

Det henstilles til de søfarende at passere Stilladset med mindst mulig Fart og at rette sig efter Signalerne.

(U. f. s. Nr. 24/1234. Stockholm 1944.)

**976. Sverige. Stockholms Skærgaard. Nämndöfjärden. Sømærke inddraget.***Position.* 59° 12' 17" N. 18° 43' 37" E.*Detaller.* Stagen med Kryds paa *Linjeskeppsgrundet* er inddraget.

(U. f. s. Nr. 24/1233. Stockholm 1944.)

**977. Sverige. Stockholms Skærgaard. Långholmsfjärden. Sømærke flyttet.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Stagen med Kost paa 59° 22' 30" N. 18° 22' 50" E., SW. for *Båtsholm*, er flyttet c. 150 m i Retning 122° til 59° 22' 26" N. 18° 22' 59" E., S. for en 2 m Grund.

(U. f. s. Nr. 24/1232. Stockholm 1944.)

**978. Sverige. Stockholms Skærgaard. Husaröleden. Sømærke flyttet.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Stagen med Kost paa 59° 31' 19" N. 18° 50' 08" E., SE. for *Lång-Fambanken*, er flyttet c. 150 m i Retning 250° til 59° 31' 18" N. 18° 50' 00" E.

(U. f. s. Nr. 24/1231. Stockholm 1944.)

**979. Estland. Moonsund. Oplysninger om Vrag.**a) *Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1561 1943.*Position.* c. 58° 53' 33" N. 23° 09' 18" E.*Detaller.* Pladsen for det i ovennævnte E. f. S. nævnte Vrag, der er afmærket med en Vragvager, udlagt c. 50 m E. for Vraget, er som foran anført.b) *Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1654 1943, Punkt 6.*Position.* c. 58° 53' 39" N. 23° 11' 12" E.*Detaller.* Vragvageren er udlagt ved Vraget.

(N. f. S. Nr. 21/1121. Berlin 1944.)

**980. Estland. Riga Bugt. Pernau. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 58° 21',9 N. 24° 27',6 E.*Detaller.* Dybden paa Barren ud for Indsejlingen til Havnen er kun 4,7 m.

For Tiden kan kun Skibe med indtil 4,6 m Dybgaaende anløbe Havnen.

(N. f. S. Nr. 22/1170. Berlin 1944.)

**981. Letland. Riga Bugt. Domesnäs W. Oplysning om Vrags Plads.***Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1660 1943.*Position.* c. 57° 47',2 N. 22° 21',6 E.*Detaller.* Pladsen for det i ovennævnte E. f. S. omhandlede Vrag er som ovenfor anført.

(N. f. S. Nr. 23/1289. Berlin 1944.)

**982. Letland. Backofen NW. Oplysning om Vrags Plads.***Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1662 1943.*Position.* c. 57° 17',1 N. 21° 19',7 E.*Detaller.* Pladsen for det i ovennævnte E. f. S. omhandlede Vrag er som ovenfor anført.

(N. f. S. Nr. 23/1235. Berlin 1944.)

**983. Tyskland. Frisches Haff. Pillauer Rinne E. Vrag afmærket.***Position.* c. 54° 36',2 N. 19° 56',3 E., i 4,3 m Vand.*Detaller.* En Pram, der er sunket paa ovennævnte Plads, og som delvis rager op over Vandet, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Lys med Fire-Formørkelser hver 16<sup>s</sup>. Vraglystønden er forsynet med E.-Topbetegnelse og er udlagt c. 50 m E. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 22/1224. Berlin 1944.)

**984. Tyskland. Rügenwaldermünde Havn. Dybde i Indsejling atter normal.***Tidligere E. f. S.* Nr. 9/580 1944 udgaar.*Position.* c. 54° 26' N. 16° 23' E.*Detaller.* Dybden i Indsejlingen til *Rügenwaldermünde* Havn er atter normal.

(N. f. S. Nr. 22/1163. Berlin 1944.)

**985. Tyskland. Plantagenetgrund W. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S. Nr. 21/903 1944.**Position. c. 54° 41',1 N. 12° 32',9 E.**Detaller. Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 18<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 10<sup>s</sup>, som er udlagt c. 50 m E. for Vraget, og som er forsynet med E.-Topbetegnelse.**Anm. Skibe, der følger Tvangsruten paa NE.-lig Kurs, skal under Passagen holde Vraglystønden om Bagbord; Skibe med SW.-lig Kurs skal holde Vraglystønden om Styrbord. Kort Nr. 187 og 188.*

(N. f. S. Nr. 22/1164. Berlin 1944.)

**986. Tyskland. Plantagenetgrund NW. Vrag.***Position. c. 54° 46',2 N. 12° 30',8 E.**Detaller. Et Vrag, af hvilket to Master og en Lossebom rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.**Anm. Vraget er muligvis identisk med det i E. f. S. Nr. 24/972 1944 nævnte Vrag.***987. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt. Skydeøvelser.***Position. Wismar c. 53° 54' N. 11° 28' E.**Detaller. I Wismar Bugt foretages indtil videre hver Tirsdag, Torsdag og Fredag Skydeøvelser fra Wismar Havneomraade. Den daglige Skydetid er Kl. 0700—0900 og Kl. 1800—2000.*

Fareomraadet over Søen er en Sektor med Toppunktet i Wismar Havn og Radius 5,5 Sm. Sektorens Ydergrænse gaar omtrent gennem følgende Punkter:

- a) *Hohen-Wieschendorf* Pynt.
- b) *Timmendorf* Fyr.
- c) *Kirchdorf*.
- d) *Damekow*.

Sikkerhedshøjde: 4000 m.

Under Skydning vises Signaler herfor paa Signalmasterne paa Kysten ved Lodsstationen *Timmendorf* paa *Poel* og ved Lodsstationen i *Wismar* Havn. Saavidt muligt bliver Skibe paa Søen advaret af Patrouillefartøjer.

Naar der skydes, er al Sejlads og Ophold forbudt i ovennævnte Fareomraade.

(N. f. S. Nr. 21/1113. Berlin 1944.)

**988. Tyskland. Kieler Bugt. Wester-Markelsdorf WNW. Vrag.**a) *Position. c. 54° 33',7 N. 10° 45',5 E.*b) *Position. c. 54° 34',3 N. 10° 48',2 E.*

Vraget paa Position b frembyder ingen Hindring for Sejladsen.

(N. f. S. Nr. 22/1165. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****989. Danmark. Sundet. København. Sydhavnen. Sømærke udlagt.***Position. 55° 39' (12") N. 12° 33' (40") E., i Løbet til Gl. Frederiksholms Havn, udfor Landvindingsgade og c. 10 m S. for den N.-lige Kant af Løbet.**Detaller. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa ovennævnte Plads.*

Kort Nr. 134 og 133.

*Publikationer. Havnelods, Side 125.*

**990. (T). Sverige. Sundet. Sejladsbestemmelser. Landskrona—Hälsingborg. Afmærkning midlertidigt forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/108 1944.*Detaller.* I. Ved Ruten *Malmö—Kullen* er paa Strækningen *Landskrona—Hälsingborg* udlagt følgende Sømærker af Hensyn til Drivgarnsfiskeriet:

- a) En sort- og hvidmalet Lystønde paa 55° 56' 00" N. 12° 44' 21" E.
- b) En — - — Stage — 55° 58' 00" N. 12° 43' 06" E.
- c) En — - — Lystønde — 56° 00' 00" N. 12° 41' 48" E.

II. Følgende Sømærker inddrages:

- 11. Stagen paa 55° 54' 36" N. 12° 44' 30" E.
- 12. Lystønden — 55° 55' 33" N. 12° 43' 12" E.
- 13. Lystønden — 55° 59' 48" N. 12° 41' 18" E.

*Anm.* Anduvning af *Rå* og *Kopparverkets* Havne sker fra Lystønden paa 56° 00' 00" N. 12° 41' 48" E.

(U. f. a. Nr. 24/1271. Stockholm 1944.)

**991. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vordingborg E. Oplysning om kendeligt Punkt.***Position.* 55° 00' (16") N. 11° 58' (14") E.*Detaller.* *Nyraad* Møllens Vinger er fjernet.*Publikationer.* Danske Lods III. Side 223.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****992. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NNE. Vrag rapporteret.***Position.* c. 56° 39' N. 10° 55',7 E., c. 8 Sm 24° fra *Gerrild Fyr*.**993. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/171 1944.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det i ovennævnte E. f. S. omhandlede minespærrede Omraade inden for de yderste Skær mellem Breddeparallerne 57° 15' N. og 58° 25' E. er udvidet til at omfatte hele det *svenske* Territorialfarvand mellem nævnte Breddeparaller.

Besejling af Omraadet kan kun foregaa om Dagen og med Lodshjælp. Omraadet kan kun anduves Nord fra og Syd fra.

(Sveriges Radio, den 11. Juni 1944.)

**994. (T). Sverige. Kattegat. Skagerrak. Fyr midlertidigt slukket.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Fyr er slukket indtil videre:

<i>Malö</i>	c. 57° 20' N. 11° 58' E.
<i>Fjordskär</i>	c. 57° 21' N. 12° 01' E.
<i>Måholmen</i>	c. 57° 35' N. 11° 45' E.
<i>Buskär</i>	c. 57° 38' N. 11° 41' E.
<i>Stora Oset</i>	c. 57° 45' N. 11° 37' E.
<i>Hättan</i>	c. 58° 11' N. 11° 23' E.
<i>Gäven</i>	c. 58° 16' N. 11° 21' E.
<i>Gulskären</i>	c. 58° 17' N. 11° 24' E.
<i>Svensholmen</i>	c. 58° 19' N. 11° 22' E.
<i>Ramsvik</i>	c. 58° 19' N. 11° 25' E.

(Sveriges Radio, den 11. Juni 1944.)

**995. (T). Sverige. Kattegat. Torekov Fiskerihavn. Dybde aftaget.***Position.* c. 56° 26' N. 12° 38' E.*Detaller.* I Indsejlingsrenden til *Torekov* Fiskerihavn er Dybden aftaget fra 3,6 m til 3,25 m.

Indsejlingen vil blive oprenset Efteraaret 1944.

(U. f. s. Nr. 23/1204. Stockholm 1944.)

**996. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär. Skydeøvelser.***Tidspunkt.* 22. Juni 1944 Kl. 1000—1800.*Positioner.* *Rörvik* c. 57° 24',8 N. 11° 55',9 E. *Onsala Sandö* c. 57° 25',0 N. 11° 52',2 E.*Detaller.* Skarpskydningsøvelser foretages i ovennævnte Tid fra *Rörvik* i SW.-lig Retning. Fareomraadet er en Cirkelsektor med Spidsen i *Rörvik* og med Radius 5,4 Sm. Sektoren begrænses af Radier gennem henholdsvis *Boskär* (0.27 Sm SW. for *Onsala Sandö*) og *Hallands Svartskär*.

Skydning afbrydes under Skibes Passage af Fareomraadet. Det er forbudt unødvendigt at opholde sig i Fareomraadet.

(U. f. s. Nr. 24/1273. Stockholm 1944.)

**997. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Göteborg Indsejling. Magnetisk Maalestation oprettet.***Position.* c. 57° 41' N. 11° 53' E., mellem Fyrbaakerne *Älvsborgsfjorden Nr. 5* og *Nr. 6*.*Detaller.* En magnetisk Maalestation er oprettet paa ovennævnte Plads, der afmærkes med to hvide Advarselsskilte, opsat ved Sejløbets S.-Side henholdsvis 400 m W. og 400 m E. for Stedet. Skibe, der foretager Maalinger, fører Signalfaget *D* samt 2 sorte Kugler, lodret for hinanden. Passerende Skibe anmodes om saavidt muligt at holde af Vejen for saadanne Skibe. Møde eller Overhaling maa helst ikke finde Sted mellem ovennævnte Fyrbaaker; passerende Skibe maa i al Fald her holde sig saa tæt til Kanten af Sejløbet som muligt.

(U. f. s. Nr. 23/1205. Stockholm 1944.)

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****998. Norge. Sogn og Fjordane. Kinn S. Spærret Omraade. Oplysning.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/265 1944, Punkt 2 udgaar.*Position.* c. 61° 30' N. 4° 46' E.*Detaller.* Ovennævnte E. f. S. udgaar, da det deri nævnte Omraade indgaar i Omraadet, der er omhandlet i E. f. S. Nr. 2/270 1944.

(E. f. S. Nr. 10/373. Oslo 1944.)

**999. Norge. Hagelsund. Forbud mod Ankring og Fiskeri.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I *Hagelsund* er Ankring og Fiskeri forbudt inden for følgende Grænser:

M o d N o r d: Forbindelseslinien mellem Punkterne c. 60° 32' 46" N. 5° 16' 05" E. og 60° 32' 56" N. 5° 16' 45" E.

M o d S y d: Forbindelseslinien mellem Punkterne c. 60° 32' 01" N. 5° 16' 31" E. og 60° 32' 25" N. 5° 17' 27" E.

(N. f. S. Nr. 22/1228. Berlin 1944.)

**1000. Norge. Rogaland. Boknfjorden. Falkeidflæet. Grund rapporteret.***Position.* 59° 15' 52" N. 5° 31' 36" E., 0,73 Sm 270° fra *Arviksund* Fyr.*Detaller.* En Grund med 7 m Vand rapporteres at ligge paa ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 10/389. Oslo 1944.)

**1001. Norge. Stavanger. Ulnesgrund. Sømærke ombyttet.***Tidligere E. f. S. Nr. 25/1080 1943.**Position. 58° 59' 10" N. 5° 43' 01" E.**Detaller. Stagen ved 6,4 m Grunden er ombyttet med en Tønde med sort og rød, vandret stribet Ballontopbetegnelse.*

(N. f. S. Nr. 22/1227. Berlin 1944.)

**1002. Norge. Egersund Anduvning. Oplysning om Grund.***Tidligere E. f. S. Nr. 12/676 1944.**Position. Kveldskaret: c. 58° 25',8 N. 5° 59',7 E.**Detaller. 6 m Grunden lige W. for ovennævnte Plads ligger c. 10 m fra Land paa 6 m Kurven.*

(N. f. S. Nr. 22/1185. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****1003. Sverige. Falsterbokanalen. Søfartskontrol.***Tidligere E. f. S. Nr. 19/854 1944.**Position. Falsterbokanalens S.-lige Indsejling: c. 55° 24' N. 12° 57' E.**Detaller. Fra den 1. Juni 1944 gælder følgende Regler for Søfartskontrollen ved Falsterbokanalen.*

1. Naar Stopsignal er hejst eller afgivet fra de i Nærheden af Kanalens Endepunkter forankrede Fyrskibe, skal Skibene stoppe op og afvente Visiteringspatrouillen, som kommer om Bord fra et Bevogtningsfartøj.
2. Som Stopsignal anvendes Signaler efter den internationale Signalbog; om Natten vises et rødt Lys paa Fyrskibene.
3. Efter afsluttet Visitation, fortsættes Rejsen efter det af den visiterende Befalingsmand givne Direktiv, hvilket blandt andet omfatter Pligt til at føre visse Signaler under Passage af Kanalen i Henhold til Bestemmelserne i E. f. S. Nr. 19/854 1944. Med udenlandske Skibe og i særlige Tilfælde ogsaa med svenske Skibe følger Kontrolpersonale under Sejladsen gennem Kanalen.
4. Afgives ikke Stopsignal fra Fyrskibene, fortsætter Skibene Rejsen mod Indsejlingen til Havnebassinene, hvorefter Visitation foretages i Nærheden af disse. Stopsignal gives her enten ved Signaler eller ved mundtlige Ordre fra Bevogtningsfartøj.
5. Skibe, som ikke øjeblikkeligt adlyder Stopsignalet, eller som ikke følger den visiterende Befalingsmands Forskrifter, udsætter sig for Beskydning uden Varsel.

(U. f. S. Nr. 23/1228. Stockholm 1944.)

**1004. Rettelse til E. f. S.**E. f. S. Nr. 23/951 1944. Sidste Linie (*Publikationer*) flyttes til E. f. S. Nr. 23/953 1944.**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korts eller  
Bogs Nr.*Tyskland:*

N	Nautischer Funkdienst. 1944. Grosse Ausgabe.
N	— — — — — Kleine Ausgabe.
N	Nautischer Funk-Sprechdienst. 1944.
N	Zeitsignale, Særtryk af Nautischer Funkdienst. 1944.



## Tillæg.

### I. Østersøen.

1005. (T). Sverige. Bottniske Bugt. St. og L. Korssten W. Sømærker midlertidigt udlagt. Pälzen W. Sømærke flyttet.

*Position.* Se nedenfor.

- Detaller.* 1. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa hver af følgende Pladser:
- 60° 12' 17" N. 18° 50' 11" E., W. for *St. Korssten* og NW. for en 8,6 m Grund.
  - 60° 11' 42" N. 18° 49' 25" E., W. for *L. Korssten* og NW. for en 8,3 m Grund.
2. Den røde Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa 60° 11' 11" N. 18° 49' 18" E. er flyttet til 60° 11' 07" N. 18° 49' 13" E.

*Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1536 og Nr. 46/1580 1942.*

(U. f. s. Nr. 24/1230. Stockholm 1944.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1006. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* Den 15. og 16. Juni 1944 Kl. 0900—1700 og den 17. Juni 1944 Kl. 0900—1200.

*Position.* *Vallda Sandö* SW.-Pynt: c. 57° 29',0 N. 11° 54',7 E.

*Detaller.* Skydeøvelser mod Luftmaal foretages til nævnte Tider fra *Vallda Sandö* SW.-Pynt, c. 1½ Sm SW. for *Särö* Kirke.

Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö* SW.-Pynt, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie gennem *Yttre Tistlarna* og mod Vest af en Linie, der gaar 10,8 Sm fra *Vallda Sandö*.

Det er under Skydning tilladt at passere Fareomraadet, derimod er unødvendigt Ophold i Omraadet forbudt, naar der skydes.

(U. f. s. Nr. 24/1280. Stockholm 1944.)

1007. Sverige. Skagerrak. Askerö Fjord. Orust—L. Askerö—St. Askerö. Luftledning udspændt. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.

*Positioner.* a) Landingsplads *Orust*: 58° 05' 50" N. 11° 43' 44" E.

b) — *L. Askerö*: 58° 05' 41" N. 11° 44' 12" E.

c) Sundet *L. Askerö—St. Askerö*: 58° 05' 35" N. 11° 45' 36" E.

- Detaller.* 1. Mellem Punktet a) paa *Orust* og Punktet b) paa *Lilla Askerö* er over *Ris-holmar* udspændt en Luftledning (Stærkstrømskabel) med en mindste Højde af 21,4 m.
2. Mellem *Lilla* og *Stora Askerö* er ved c) udlagt et Stærkstrømskabel, afmærket ved Kabelskilte.
3. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 50 m fra det i Punkt 2 nævnte Kabel.

(U. f. s. Nr. 24/1243. Stockholm 1944.)

1008. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Oslo. Vragafmærkning udlagt.

*Position.* 59° 54' 12" N. 10° 44' 08" E., i *Pipervik*.

*Detaller.* 1. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er udlagt paa ovennævnte Plads.

2. En Vragvager er udlagt c. 40 m NE. for Vraglystønden.

(N. f. S. Nr. 23/1251. Berlin 1944.)

**1009. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Meffjordbåen S. Bombekastningsomraade.**

*Positioner.* a) c.  $59^{\circ} 18',5$  N.  $10^{\circ} 34',0$  E.  
 b) c.  $59^{\circ} 18',5$  N.  $10^{\circ} 36',5$  E.  
 c) c.  $59^{\circ} 16',0$  N.  $10^{\circ} 36',5$  E.  
 d) c.  $59^{\circ} 16',0$  N.  $10^{\circ} 34',0$  E.

*Detaller.* Et Bombekastningsomraade er begrænset af Linier gennem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 23/1252. Berlin 1944.)

**1010. Norge. Skagerrak. Grønholmgap. Afspærringsbestemmelse.**

*Positioner.* a)  $58^{\circ} 44',6$  N.  $9^{\circ} 18',0$  E.  
 b)  $58^{\circ} 44',4$  N.  $9^{\circ} 18',3$  E.  
 c)  $58^{\circ} 44',1$  N.  $9^{\circ} 18',0$  E.

*Detaller.* Det er forbudt at passere Linien gennem ovennævnte Punkter. Skibe, der ikke retter sig efter Forbudet, bliver beskydt.

(N. f. S. Nr. 23/1253. Berlin 1944.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1011. Tyskland. Ems. Skydeøvelser.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Indtil den 30. Juni 1944 foretages Skydeøvelser i *Emsomraadet* og i *Dollart*.

Fareomraade: *Emsomraadet* med *Dollart* fra Forbindelseslinien *Pelkum—Pogum* indtil Linien mellem Punkterne:  $53^{\circ} 26' 06''$  N.  $6^{\circ} 51' 54''$  E. og  $53^{\circ} 29' 04''$  N.  $7^{\circ} 01' 42''$  E.

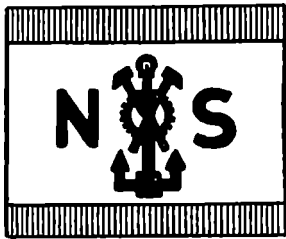
Daglig Skydetid: Kl. 0600—1200 og Kl. 1400—2000.

Skydningen afbrydes under Skibes Passage af Omraadet.

(N. f. S. Nr. 23/1290. Berlin 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

### Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Forenings Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Forenings Næstformand	Labore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

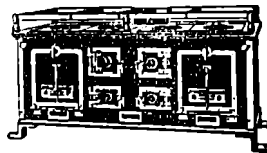
TELF. ODENSE 1859

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

### ASSENS

## ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

### KOLDING

## A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE

KOLDING

BEFRAGTNING — KLARERINGS — EKSPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORBING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

### FAABORG

## P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

### MARIAGER

## P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

### FREDERICIA

## JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAEGT 1879)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

### RANDERS

## CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

### HOBRO

## CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

### SVENDBORG

## E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.  
Privat 1030

Telegr. Ad.  
»Hude.  
Svendborg

### KALUNDBORG

## JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

## A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 25

FREDAG 23. JUNI 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Udbuddet af Ladninger paa de oversøiske Markeder er stadig lige stort, men til Trods herfor har Befragtningsvirksomheden i den forløbne Uge været den mindste i lange Tider. Om Grunden til denne Tilbageholdenhed fra de kontrollerende Myndigheders Sider foreligger der ingen Oplysninger, men de militære Operationer, der allerede er i Gang i mindre Skala i Normandiet, og som antagelig i Sommerens Løb vil blive efterfulgt af en eller maaske flere større allierede Operationer paa det europæiske Kontinent, har utvivlsomt en Andel heri. De tyske Hærberetninger omtaler allerede Kampene i Normandiet og paa Cherbourg-Halvøen som Materielslag af samme Dimensioner som forrige Verdenskrigs allerstørste, og da de Allierede skal have alle deres Fornødenheder bragt over Søen, ligger det i Sagens Natur, at uhyre Tonnagemængder maa reserveres for disse Transporter.

Om de enkelte oversøiske Markeder foreligger der iøvigt kun sparsomme Efterretninger. Amerikanerne har frigivet enkelte Skibe for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og de nordlige Havne i Brasilien, men for langt den største Del af de udbudte Ladninger var det umuligt at finde Tonnage. Fra Brasilien skal disse Skibe laste Malm tilbage til Northern Range, og de i Vestindien lossende Skibe skal have Sukker retur. Malmfragterne fra Brasilien til U. S. Atlantic var uforandrede, men i Sukkerfarten har der fundet en mindre Revision Stød, idet Raten til Golvhavnene er reduceret fra 32 Cts. til 30 Cts. pr. 100 lbs. Krigstillæget i denne Trade er derimod uforandret 27 pCt. — Paa det amerikanske Marked noteres iøvrigt en lang Række Ladninger af forskellig Art, saasom Hørfre fra River Plate til New York, Salpeter fra Chile til Golfen og Northern Range, Malm fra Indien og Sydafrika til Northern Range, Malm og Avispapir fra New Foundland til U. S. Atlantic, men ingen af disse Trades har faaet Tonnage tildelt i den forløbne Uge.

Englænderne noterer stadig de sædvanlige Kullaster fra Wales og Østkysten til Azorerne og Middelhavet til uforandrede Rater, ligesom der ogsaa kan placeres Tonnage for Salt fra Spanien og Aden til Calcutta og for Kul fra Durban til Suezomraadet, det østlige Middelhav og Vestafrika til uforandrede Rater. Den mest bemærkelsesværdige Nyhed fra Londonmarkedet er dog den Forhøjelse af Timecharterraterne, der har fundet Sted. Allerede for flere Maaneder siden meddelte vi i disse Spalter, at Søfartsministeriet var gaaet med til at forhøje Raterne i aaben Fart med 10 pCt., men der forelaa paa daværende Tidspunkt intet om en Forhøjelse af Timecharterraterne. Meddelelse herom foreligger nu, og det viser sig, at Forhøjelsen har faaet tilbagevirkende Kraft fra 1. Oktober 1943.

Tillægget andrager for den største Størrelse, d.v.s. Skibe over 9500 Ts. dw. 3 d. pr. Ton dw. og for den mindste Størrelse, d.v.s. Skibe mellem 1000 Ts. dw. og 1500 Tons dw. 9 d. pr. Ton dw. — En Damper over 9500 Ts. dw. faar herefter 7/11 d. pr. Ton dw. pr. Maaned og en Damper mellem 1000 Ts. dw. og 1500 Ts. dw. 25/8 d. pr. Ton dw. pr. Maaned. Raten for Motorskibe er uforandret 10 pCt. højere.

For de frie Markeders Vedkommende er Tonnageefterspørgselen stadig lige stor. River Plate søger Tonnage for Korn til saavel Spanien og Portugal som til Eire. Buenos Aires/Portugal betales sidst med \$ 67.50 og til Eire med \$ 95. Buenos Aires/Callao indikerer den uforandrede Rate af \$ 40, og samme Rate noteres for en Ladning Korn fra Buenos Aires til Mexico. Iøvrigt kan der stadig placeres Skibsrum for forskellige Stykgodsladninger til Venezuela/Colombia og til Sydafrika. Nominelt er Raterne uforandrede, men et passende neutralt Skib kan højst sandsynligt opnaa betydeligt mere.

I vore hjemlige Farvande er Markederne en Smule livligere. Det har bl. a. været noget lettere at skaffe Sten for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, og Trælastmarkedet, især fra Finland, har ligeledes vist større Interesse for Tonnage.

### AKTIEUDVIDELSEN I DANSK-FRANSK

Aktieudvidelsen i *Det dansk-franske Dampskibsselskab* skal nu søges lovfæstet i Selskabets Vedtægter, idet der er indkaldt til ekstraordinær Generalforsamling paa Tirsdag. Paa Generalforsamlingen skal der endvidere vælges en Kommitteret.

Paa den ordinære Generalforsamling i Marts afgav Bestyrelsen en Erklæring, hvori det hed, at man vil søge den eksisterende Bemyndigelse til uden Samtykke af Generalforsamlingen at forhøje Aktiekapitalen fra 3 til 4 Millioner Kroner udvidet op til 6 Millioner Kroner, men at man ikke havde til Hensigt indenfor en overskuelig Fremtid helt at udnytte denne Bemyndigelse. Formaalet er at styrke Selskabets Stilling, ogsaa med Henblik paa Remplacering af Tonnagetabene under Krigen ved i Aarets Løb — under Forudsætning af Nationalbankens Samtykke — at udvide Kapitalen med 1½ Million Kroner, der vil blive tilbudt de gamle Aktionærer til en Kurs paa omkring 105 Procent.

### DANSK-SVENSK FORHANDLINGER OM ØRESUNDSFARTEN

Generaldirektørerne *Dahlbeck* og *Knutzen* med deres nærmeste Medarbejdere samt Overdirektør *Emers*, Søfartschef *Neergaard* og Trafikchef *Terkelsen* har været samlet til et Møde i Malmø sammen med den administrerende Direktør for det svenske Rederiaktieselskab Øresund, Distriktschef *Valentin*. Forhandlingerne drejede sig om Driften af de to Selskaber Øresund.

Mødet i Malmø fandt Sted for, at den svenske og den danske Bestyrelse for Øresundsselskaberne kunde forhandle om Regnskabet for det forløbne Aar. Hvad Fremtiden angaar, vil man søge gennem Sejlplanen at tage Hensyn til, at Farten bliver saa rationel som muligt. Man vil bort fra tidligere Tiders Parallel-Sejlads, Turene skal fordeles bedre, d.v.s. de maa ligge tæt paa de aktuelle Tider og mindre tæt paa de ikke-aktuelle Tider af Dagen.

### KOLLISIONSSAG FOR HØJESTERET

Højesteret har der været Procedure i en stor Erstatningssag i Anledning af en Kollision. Sagen, der var til Behandling ved Sø- og Handelsretten i November 1942, er af *Ångbåts A/B Ferm* i Gøteborg rejst mod *Dampskibsselskabet D.F.K.* i København.

Den 18. November 1940 ca. Kl. 4,50 skete der paa

Holtenaus Red en Kollision mellem Ångbåtsaktiebolaget Ferns Damper »Forsvik« og Dampskibsselskabet D.F.K.s Damper »Dania«. Begge Skibe, der var lastede med Kul og Koks, kom fra Holtenau Slusen og var paa Vej til henholdsvis Visby og Stettin. Ved Kollisionen blev begge Skibe beskadiget, og »Forsvik« stødte som Følge af Kollisionen sammen med den finske Damper »Ellen«, som laa for Anker. »Ellen« sank, og det svenske Rederi har til det finske Rederi maattet betale 150,000 svenske Kroner i Erstatning.

Ferm paastod D.F.K. dømt til at betale en Erstatning paa 185,415 svenske Kroner, idet det svenske Rederi mente, at hele Skylden tilfalder »Dania«. D.F.K. hævdede derimod, at Skylden udelukkende var »Forsvik«s, og man paastod Frifindelse samt tilkendt 32,696 Kr. 46 Øre i Erstatning for den Skade, »Dania« har været ude for.

Sø- og Handelsretten kom til det Resultat, at »Dania« nærmest laa stille, da Sammenstødet skete, og mente, at »Forsvik« burde have regnet med, at det ikke kunde passere mellem Ankerliggerne. D.F.K. fik derfor Medhold i sin Paastand, blev frifundet og fik 32,696 Kr. 46 Øre i Erstatning, medens Sagsøgerne dømtes til at betale 5000 Kroner i Sagsomkostninger.

Det svenske Rederi appellerede til Højesteret, hvor Højesteretssagfører *Schiørring* har procederet for Omstødelse af Sø- og Handelsretsdommen. For D.F.K. har Højesteretssagfører *Gorrissen* nedlagt Paastand paa Stadfæstelse.

Højesteret har nu enstemmigt med ni Stemmer stadfæstet Sø- og Handelsrettens Dom og paalagde Dampskibsselskabet »Ferm« Sagens Omkostninger for Højesteret med 4000 Kr.

#### DANSKE GENSTANDE PAA SØKORT- UDSTILLINGEN

Den smukke Udstilling, der — som tidligere omtalt — i denne Tid afholdes paa Sjöhistoriska Museet i Stockholm i Anledning af 300-Aaret for det første svenske Søkort, vækker stor Beundring hos de nautisk-interesserende Danske, der har haft Lejlighed til at se den. Paa Udstillingen findes ogsaa et Par Genstande af speciel dansk Interesse. Den ene er en Rekonstruktion af det gamle, nordiske »Leidarsteinn«-Kompas, som Kaptajn Carl V. Sølvér har udført til det svenske Museum.

Den anden Genstand, hvortil vi sigter, er en Sejlsadsbeskrivelse fra sidste Halvdel af det 13. Aarhundrede, hørende til Kong Valdemars Jordebog paa Rigsarkivet i København. Denne Tekst er den ældste kendte Sejlsadsbeskrivelse fra Østersøen af nordisk Oprindelse. Det er ikke Originalen, der er udstillet, men en fotografisk Facsimile, ledsaget af en fuldstændig svensk Oversættelse. Paa Væggen er ophængt et Kort over det Farvand, Sejlsadsbeskrivelsen omhandler, med de i Beskrivelsen omtalte Steder særligt fremhævede. Samtidig udstilles Modellen af et i Kalmar Fjord fundet Skib, som stammer fra samme Tid som Beskrivelsen.

#### BALTISK LLOYD

Forsikringselskabet Baltisk Lloyd's Regnskab for 1943 udviser, efter at der er hensat yderligere 10,000 Kr. til Disposition for kommende Aars Regnskaber, et Overskud paa 89,792 Kr. ekskl. Overførsel fra forrige Aar. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar fastsættes uforandret til 52,500 Kr. svarende til 7 pCt. af Aktiekapitalen.

#### DØDSBUDSKABER FRA UDLANDET

Gennem Udenrigsministeriet er der, efter hvad »Maskinmesteren« meddeler, indløbet Efterretning om, at Maskinmester *Poul Predbjørn Kofoed* den 12. Februar i Aar er omkommet ved en Krigsulykke. Han er blevet begravet i Portland, Maine, U.S.U.

Maskinmester Kofoed var født i Odense i 1911. Efter Uddannelse paa Odense Staalskibsværft og Maskinmestereksamen kom han ud at sejle med A. P. Møllers Skibe, sidst med »Susan Mærsk«, fra hvilket Skib han dog var afmønstret, inden det forliste. Han skildres som en meget dygtig ung Mand.

Han efterlader sig i sit gamle Hjem i Odense sin Moder, der er Enke, og en Søster. Under Opholdet i Amerika havde han forlovet sig og var maaske gift, de Ulykken indtraf.

#### NYE SØMANDSHJEM I FREMMEDE HAVNE

Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne, der som bekendt er en fælles dansk-norsk-svensk Forening, har i disse Dage udsendt sin Aarsberetning for 1943.

Beretningen indledes med en Omtale af de Vanskeligheder, der som Følge af Materiale- og Valutavanskeligheder har været ved at foretage Reparations- og Udbedningsarbejder paa Foreningens forskellige Sømandshjem. Alle større Arbejder er derfor blevet udsat og staar nu som den første af Foreningens Opgaver efter Krigen.

Til de Hjem, der har været lukket, maa Foreningen være forberedt paa at yde store Udbetalinger til Reparationer, inden de kan tages i Brug igen. Dertil kommer, at Foreningen maa genopbygge to Sømandshjem, som er nedbrændt, nemlig Hjemmene i Rotterdam og Cardiff. Desuden ligger Planerne til et nyt Sømandshjem i Antwerpen færdige.

Foreningen havde før Krigen Virksomhed i Gang i otte Havnebyer. Man maa imidlertid være forberedt paa — hedder det — at der efter Krigen kan blive Brug for skandinaviske Sømandshjem i andre Havnebyer. For at kunne gennemføre disse Opgaver maa Foreningen staa økonomisk stærkt. Der rettes derfor Opfordring til enhver om at yde Foreningens Arbejde sin Støtte, idet det betones, at Foreningens Opgave er at hjælpe skandinaviske Søfolk, der trænger til Hjælp, medens der ikke lægges an paa at drive Sømandshjemmene som Forretning.

#### DOBBELTJUBILÆUM I »SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY«

Den 1. Juli er det 25 Aar siden, at Direktør A. O. Andersen og Skibsreder Poul Carl stiftede *Scandinavian Steel & Shipping Agency*, der fik den daværende Inspektør i Lloyds *A. Th. Poulsen* som Forretningsfører og *Emil Robertson Zester* som Prokurist.

Forud for Stiftelsen havde der været gjort meget betydelige Forarbejder af Inspektør A. Th. Poulsen og Prokurist Zester. De oprindelige Indehavere af Firmaet udløstes efterhaanden af A. Th. Poulsen, som fra 1929 blev Firmaets Encindehaver og ledede det til sin Død i 1937. I nogen Tid førte Zester Firmaet videre for Boet, indtil det den 1. Oktober samme Aar blev overtaget af den nuværende Indehaver, Civilingeniør *A. Lønberg-Holm*.

Igennem det kvarte Aarhundrede har Firmaet vundet sig et ualmindeligt godt Navn i Shipping-Kredse overalt i Skandinavien. Det repræsenterer en lang Række af Verdens førende Virksomheder, og den indsigtfulde Ledelse har i Aarene mellem de to Krige ført Virksomheden frem til et højt Stade.

Sammen med det ansete Firma juberer saaledes ogsaa Prokurist Zester, der oprindeligt var uddannet i Kolonial-, Korn- og Foderstofbranchen. Nogle Aar havde han haft forskellige Agenturer i Olie, Tran og Fedt. Fra 1899 var han i ti Aar ansat hos Dispachør With og derefter i ti Aar i Rederiet Carl.

Prokurist Zester har i det kvarte Aarhundrede udført et meget stort og paaskønnet Arbejde for sit Firma. Han har været med til at arbejde det op fra første Færd og repræsenterer saaledes de Traditioner, det bærer.

## DE SVENSKKE MALMLEJER OG DERES KAPACITET

Det svenske *Kommerskollegium* og *Sveriges geologiske Undersøgelse* har rettet en alvorlig Advarsel mod forceret Malmbrydning, idet man hævder, at hvis Eksporten gennemføres i samme Tempo som i Aarene fra 1933 til 1942, vil Lejerne være udtømt i Løbet af 45 Aar.

Samtidig opfordrer man indenlandske Foretagender til at intensivere Undersøgelserne efter yderligere Malmforekomster, og begge de to Institutioner anbefaler Skattelettelser for at stimulere disse Undersøgelser.

Det udtales videre, at det vilde være en Lettelse for den indenlandske Industri, hvis de Gruber, der er i udenlandsk Eje, kunde føres over paa svenske Hænder. Det var paa et fagligt Møde i Falun i Vinter, at der blev slaaet Alarm for første Gang, og den Udtalelse, der nu er fremsat, er Resultatet af en Undersøgelse, som blev iværksat paa den svenske Regerings Initiativ. Det er aabenbart, at den forcerede Eksport nu under Krigen er betinget af Nødvendigheden af at faa Kul ind i Landet mod Malm, der anses for Sveriges fornemste Byttevare.

Det er særlig de mellemsvenske Malmlejer, der trues med at blive udtømt, hvorimod der er nok af Laplandsmalm for en overskuelig Fremtid.

## FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Götaverken har der været Søsætning paa et Last- og Passagermotorskib, som Værftet bygger til Rederiaktiebolaget Nordstjernan i Stockholm. Nybygningen, der fik Navnet *Venezuela*, svarer stort set til Skibene *Argentina* og *Suecia*, som Værftet tidligere har bygget til Rederiet.

Det har følgende Dimensioner: Længde overalt 455 Fod, Bredde 56 Fod 6 Tommer, Dybde 37 Fod 3 Tommer og Dybgang paa Sommerfribord 26 Fod 2 Tommer. *Venezuela* bygges til Lloyds Registers højeste Klasse og er forsynet med Passagerkamre.

Skibet skal udrustes med to sekscylindrede, enkeltvirkende, 10-Takts Dieselmotorer af Götaverkens nyeste Konstruktion. Motorerne, som udvikler 8.800 indicerede Hestekræfter, kommer til at give Skibet en Fart af 16 $\frac{1}{2}$  Knob paa fuld Last.

*Venezuela* er paa 7.400 Tons d.v.

## NEDSÆTTELSE AF KRIGSRISIKOPRÆMIERNE

De af den britiske Regerings Krigsriskokontor Diværksatte Nedsættelser af Krigsriskopræmierne for Transporter over Atlanterhavet andrager ifølge »Svensk Sjöfarts Tidning« 40 pCt. paa Nordatlantehavet og 25 à 35 pCt. for Fart paa Sydamerika og Sydafrika. Desuden nedsættes Præmierne for Fart paa de østlige Middelhavshavne med 20 à 25 pCt.

## Samvirke indenfor den nordiske Skibsfart.

Ved Sveriges Ångfartygs Assuransförenings Aarsmøde holdt Foreningens Præsident, Generalkonsul *Gunnar Carlsson* en interessant Tale, hvori han berørte Skibsfartens Fremtidsudsigter.

Generalkonsulen udtalte bl. a., at den svenske Handelsflaade under de fem Krigsaar var blevet betydelig decimeret. Situationen vilde have været endnu mere foruroligende, hvis man ikke, takket være den svenske Værftsindustri høje Ståde, havde fundet Muligheder for at bygge nye Skibe for i en vis Udstrækning at erstatte de lidte Tab. Hvis de svenske Værfter faar nok Materiale til at fortsætte Nybygningsvirksomheden med, og hvis Forholdene for Landets Vedkommende ikke ændres væsentligt, vil Sverige gaa ud af Krigsaarene med en moderniseret Flaade, som burde have Forudsætninger for at kunne forsvare Sveriges Plads i Konkurrencen. Generalkonsulen hævdede, at den svenske Rederinæring indtager en stærk Stilling med velkonsoliderede Foretagender.

Taleren fremhævede, at Fremtidsudsigterne dog ikke maatte bedømmes altfor lyse, hverken for den svenske Skibsfart eller Skibsfarten i Almindelighed. Trods uhørt store Tab befinder Verdenstonnagen sig i uafbrudt Stigning i et Omfang, som bevirker, at man med Vished kan sige, at Verdenhandelsflaaden ved Krigen Slutning ikke alene overgaar Førkrigstidens Handelsflaade, men ogsaa kommer til at overstige Verdenshandelens Tonnagebehov. Værrer er det, at Størstedelen af denne Flaade ikke er i Hænderne paa de tidligere Søfartsnationer, men paa en Nation, hvis Erfaringer paa dette Omraade saa godt som udelukkende er baseret paa ren Statsdrift eller paa statsunderstøttede Rederiforetagender, hvor helt andre Principper end de rent kommercielle har været udslagsgivende for Driften. Hvorvidt Forholdene efter Krigen bliver de samme, er naturligvis vanskeligt at sige, men meget tyder paa, at det bliver Tilfældet.

Generalkonsul *Carlsson* udtalte, at dette var den ene store Fare. Den anden er, at de tidligere ledende Søfartsnationer: England og Norge sikkert ikke kan lade sig nøje med Indkøb af Liberty- eller Victory-Skibe. Der bliver sikkert Tale om en forceret Nybygningsvirksomhed af Skibe af høj Standard uden Hensyn til det aktuelle Behov, men kun med Hensyn

til Ønsket om at generobre tidligere Positioner blandt Verdens Søfartsnationer. En saadan Udvikling, understregede Generalkonsul *Carlsson*, kan ikke undgaa at føre til et Tonnageoverskud, som før eller senere kan komme til at betyde en Depression uden Sidestykke, for man maa ikke glemme, at selv om de i Amerika byggede Skibe ikke er af samme Kvalitet som f. Eks. de svenske eller de Flaader, der bliver bygget af andre europæiske Nationer, saa er de dog gode nok til at transportere de Bulkklaster, der er udslagsgivende for det almindelige Fragtmarked. Dette endda ganske bortset fra Spørgsmaalet om Statsstøtte eller ikke. Ganske vist har man allerede nu fra De Forenede Stater hørt Røster, der betonede Nødvendigheden af gennem internationale Overenskomster at regulere Fragtmarkedet og holde det paa et økonomisk Niveau, men de Shippingmænd, der fulgte de internationale Konferencer om disse Spørgsmaal i Mellemkrigstiden, kender kun altfor godt Værdien af saadanne Sammenkomster. Smukt formulerede, men i sig selv intetsigende Resolutioner.

Generalkonsulen haabede ikke, at nogen af denne temmelig pessimistiske Udredning havde faaet den Opfattelse, at han vilde gøre gældende, at Situationen tager sig haabløs ud, eller at man ikke har andet at gøre end at lægge Hænderne i Skødet. Det var ingenlunde hans Mening, men han ansaa det for klogt ikke at overse eller bagatellisere de Vanskeligheder, som ligger forude.

Paa Spørgsmaalet om, hvad man kan gøre for at møde og modvirke disse Vanskeligheder, udtalte Generalkonsul *Carlsson*, at det var nødvendigt, at alle gode Kræfter samvirkede, saaledes at Statskontrollen, som alle indrømmede var nødvendig under de nu herskende Forhold, blev ophævet snarest muligt. Den er nemlig ikke berettiget, naar Forholdene igen begynder at blive normale. Naar Kampen om den fredelige Trafik kan begynde, er det af største Vigtighed, at det ikke bliver embedsbetonede, teoretiske Spekulationer, men praktiske Erfaringer, som Rederinæringens Folk sidder inde med, der dirigerer.

Som et Svar Nummer to understregede Generalkonsul *Carlsson* Nødvendigheden af Samarbejde og Sammenhold blandt Erhvervets Mænd, ikke blot indenfor

egne Landegrænser, men ogsaa med de nordiske Nabolande. Saa snart Forholdene tillader det, skal man knytte de Baand, der tidligere holdt de nordiske Redersammenslutninger sammen. Det har ved mange tidligere Lejligheder vist sig, at de ved enig Opræden har været en Magtfaktor, man maatte regne med, hvorimod hver enkelt særskilt vilde være blevet negligeret eller overset. De nordiske Lande kommer maaske til at starte den kommende Kamp under uens Omstændigheder, men tilfældige Fordele eller Situationer bør ikke faa os til at glemme, at vi stort set arbejder under ligeartede Forhold, og at vi ogsaa i de Tider, der kommer, faar samme Interesser at arbejde for.

Et saadant nordisk Samarbejde, udtalte Generalkonsul Carlsson, forudsætter ikke alene et Samarbej-

de indenfor Rederieringen, men ogsaa blandt de Næringsgrene, der er knyttet intimt til Rederivirksomhederne, som Skibsbygningen og Søforsikringen.

Generalkonsulen sluttede sin Tale med at sige, at Frihed fra Statsindgreb og Enighed og Samvirke blandt nærbeslægtede Interesser indenfor Sverige og indenfor Norden er den vigtigste Forudsætning for at komme gennem de Storme, der truer. Hvis disse Forudsætninger opfyldes, var det Talerens faste Overbevisning, at Sverige ikke blot har alle Forudsætninger for at ride disse Storme af, hvor stærke de end er, men ogsaa i fredelig Konkurrence at føre svensk Søfart op paa et Niveau, saa at Landet kommer til at indtage en smuk Position blandt Verdens søfarende Nationer.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Uheld under Kullosning

Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, havde ved Sø- og Handelsretten paastaet Kulimportkompagniet *Alliance*, København, dømt til at betale 4436 Kr. i Erstatning for Reparation ombord paa tremastet Motorskonnert »Dannebrog«. Skibet lossede i Januar Maaned i Aar Brunkul i København, og under dette Arbejde fik Grabben fat i et Jernknæ. Der opstod Skade, hvis Reparation kostede ovennævnte Beløb.

Kulfirmaet paastod Frifindelse, idet man ikke mente at have Ansvar, da der ikke var udvist Ugtsomhed.

De af Retten udmeldte Skøns mænd udtalte, at Jernknæet, der var blevet anbragt siden »Dannebrog« sidst lossede ved »Alliance«s Plads, ikke har været beskyttet paa saadan Maade, at Grabben var ude af Stand til at fiske det. Paa Grundlag af dette Skøn, og da Losningsmandskabet ikke var advaret om, at Skibets Indretning var ændret, blev »Alliance« frifundet, og Skibsreder Sørensen dømt til at betale »Alliance« 350 Kr. i Sagsomkostninger.

### Afsluttende Prøve paa Søfartsskolen i Kogtved

Paa Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved afholdes i Dagene den 6. og 7. Juli Afgangsprøve for Eleverne paa Foraarsholdet. Drengene vil blive prøvet i Roning og Sejlads med Øvelsesbaade, samt i Knobning og Tovværksarbejder samt Morsning og andre praktiske Ting, de har lært under deres tre Maaneders Ophold paa Skolen. Der vil ogsaa blive afholdt Prøve i teoretiske Fag som Navigation, Søvejsregler samt Dansk, og endelig skal Eleverne vise deres Færdighed i Svømning og Bjærgning.

De 25 Elever, som Foraarsholdet omfatter, afslutter deres Ophold paa Skolen den 8. Juli, hvorefter de skal ud at sejle, fortrinsvis med mindre Motorsejlere, for at de kan faa den Sejlskibstid, som kræves til Styrmandseksamen.

Den 12. Juli begynder et nyt 3 Maaneders Kursus paa Skolen. Ansøgninger om at komme i Betragtning kan sendes til Rederiet J. Lauritzen, Hammerensgade 1, København K. Eventuelle Ansøgere skal helst have Mellemskole- eller Realeksamen, og de skal kunne svømme.

### Svaneke Havn

Svaneke Havns Regnskab for 1943—44 er afsluttet med et Driftsoverskud paa 1578 Kr. Budgettet viste et Underskud paa 4446 Kr. Havne- og Broenge har indbragt 19,521 Kr., og Driftsregnskabet samlede Balance er paa 23,436 Kr. Status balancerer med 287,451 Kr. og viser et Overskud paa 229,551 Kr.

### Marstal-Sømand forulykket

Fhv. Vægter *Knud Knudsen* og Hustru har modtaget den sørgelige Meddelelse, at deres unge Dattersøn, *Valentin Knudsen*, er forulykket. Han var for kort Tid siden taget ud at sejle. Han var opdraget hos Bedsteførelde i Marstal, og for kun en Maanedstid siden log han ud at sejle. Han mistede for faa Dage siden sin Moder, og for de gamle Bedsteførelde er det en tung Sorg at miste baade Datter og Dattersøn i Løbet af saa kort Tid.

### Søfartsklubben og Søfartens Bibliotek

Søfartsklubben og Søfartens Bibliotek har i den forløbne Sæson gennemført ialt 9 Underholdningsaftener for hjemmenværende Søfarende og for Besætningerne fra Skibe i Havnen. De har været besøgt af ialt 430 Gæster eller gennemsnitlig 48 pr. Gang. Programmet har været fastlagt af et Udvalg bestaaende af Skibsreder *Knud Lauritzen* (Formand), Underdirektør *H. Garde* og Kaptajn *E. Juel-Hansen*. Dansk Dampskibsrederiforening har igen i Aar betalt Udgifterne, og Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn *Juel-Hansen*, har dirigeret Aftenerne, som alle er afholdt i Søfartsklubbens nye Lokaler, Nyhavn 63. Andre

faste Punkter i Programmet har været Klavermusik af Frøken *Käthe Petersen* og Fællessang under Ledelse af Kommunalærer *Fritz Rudloff* akkompagneret af Pianist *Per Andersen*. Iøvrigt har Programmet omfattet Film, Lysbillede og Foredrag. Som Talere har medvirket *Maschinmeser Fr. Vedsø*, cand. theol. *John Rasmussen*, Kaptajn *E. Juel-Hansen*, Kommunalærer *J. Stig Hansen*, Forfatteren *Knud Andersen*, Kaptajn *S. A. Vangtorp*, cand. juris *K. Strandgaard* og Rektor *H. Hartvig Møller*.

### Røde Kors-Skib forlist

Det svenske Gesandtskab i Ankara har givet det svenske Udenrigsministerium Meddelelse om, at det svenske Skib »Fenja«, der sejlede for Røde Kors, er sunket mellem den Kalymos og den tyrkiske Kyst. Besætningen blev reddet.

Det svenske Skib, der sejlede med en Ladning Korn fra St. John til Saloniki, er sandsynligvis løbet paa en Mine.

### Marstal-Skipper idømt Bøde for slet Sømandsskab

Ved Retten i Nykøbing S. har gennem længere Tid verseret en Sag mod Skibsfører *Thyssmer*, der er Fører af Motorskonnerten »Signe« af Marstal, som for nogen Tid siden forliste ved Sjællands Rev. Sagen har været behandlet adskillige Gange, men hver Gang udeblev Skibsføreren, og tilsidst blev det nødvendigt at udfærdige en Anholdelsesbeslutning mod ham.

Dommen gik ud paa, at *Thyssmer* skal betale 200 Kr. i Bøde for slet Sømandsskab, og fordi han ikke straks, da han kom i Land, havde begæret Søforhør, samt fordi han var udeblevet fra Retten gentagne Gange.

### Lønning til en Rorkarl, som ikke findes

Hver Gang Nordby Sogneraad paa Fanø skal behandle Budgettet, støder man paa en Post paa 128 Kr., kaldet »Rorkarlslønning«. Der er ikke mere nogen »Rorkarl«, og man faar intet for Pengene, der bliver betalt til Toldvæsenet. Alligevel skal Kommunen stadig udrede Pengene.

Sogneraadet har flere Gange gjort energiske Bestræbelser for at faa afskaffet denne Post, men det har hidtil været umuligt. Den stammer fra Tiden før 1741, da Fanø blev købt af Kronen. Dengang paahvilede det Beboerne at befordre den kongelige Toldvisitor, naar han besejlede Farvandet i Embeds Medfør. Denne Forpligtelse ændredes i 1804 til en Udredning af 96 Rigsbankdaler Søl af Nordby Kommune til at lønne en Rorkarl for. Siden da gaar Posten igen i Nordbys kommunale Regnskaber, og der er ingen Udsigt til, at de næste Hundrede Aar vil formaa at aflive den.

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901



**Er Redningsmateriale i Orden?**

Vi kan levere Dem prima Redningskranse, anerkendt af Handelsministeriet, malet og klar til Brug. Kr. 106,00

**Mazantis Værft,**  
Odense. Tlf. 670.

**Christian den Fjerdes Skibsværft**

Med sagkyndig Støtte fra Nationalmuseet vil der i Sommer blive foretaget en indgaaende Undersøgelse af den historiske Slotso i Nakskov Fjord. Paa Øen, der ikke tidligere har været undersøgt af Fagfolk, findes Ruinerne af Slottet Engelborg, som Kong Hans anlagde i 1510 som Værn mod Lybækkerne, samt Resterne af et Skibsværft, som Kong Hans ogsaa anlagde, og som senere Christian IV gjorde til et af Datidens største Orlogsværfter. Undersøgelserne beregnes at skulle staa paa i hele Juli Maaned, og Udgravningen skal under stadigt Tilsyn fra Nationalmuseet foretages af Elever fra Nakskov Gymnasium.

**»Agda«-Katastrofens Ofre**

Et Lig, der for en halv Snes Dage siden skyllede i Land paa Samsø og blev begravet som ukendt, er nu ved Hjælp af et Ur blevet identificeret som Liget af Matros *Harald Petersen*, Endelave, der omkom ved »Agda«-Katastrofen. Herefter har man fundet alle denne Ulykkes Ofre paa nær eet.

**Sømandsmissionens Sommerlejr**

I Onsdags afsluttedes »Indenlandsk Sømandsmission«s anden Sommerlejr i Aar for Sømandsbørn og Sømandshustruer, hvis Mænd enten er omkommet eller sejler i det fremmede. Paa disse to Lejre har der været 275 Deltagere. I Morgen fortsættes der med 5 fjorten Dages Ophold med ca. 25 Deltagere i hver ved Roskilde Fjord.

Fra mange Sider er der blevet skænket betydelige Gaver i Form af Konserves, Kød og Flæsk. Den sidste Gave er skænket fra »Andelsslagteriernes Fælleskontor«, der har stillet for 1000 Kr. Slagterivarer til Raadighed for »Indenlandsk Sømandsmission«.

**Svensk Havneudvidelse**

De svenske Statsbaner agter snarest efter Krigen at bygge nye og større Færgelejer i Trelleborg, og Havnebestyrelsen belaver sig i den Anledning paa at flytte Piererne og forlænge de ydre Moler. Havnen vil derved faa store Arealer til Raadighed for Olieimport, og det overvejes at opføre et stort Tankanlæg, som vil koste flere Millioner Kroner.

**Finske Skibe til Sverige**

Søfartsraad Gustaf Erikson i Mariehamn og flere andre finske Skibsredere nærer ifølge »Svensk Sjöfarts Tidning« Planer om at overføre et Antal af deres Skibe til Sverige. Forhandlingerne herom med Myndighederne er dog stødt paa Vanskeligheder, da man har erklæret, at Finland selv har Brug for al tilgængelig Tonnage.

**PERSONALIA****75 Aar**

Fredag den 30. Juni fylder Dispachør *L. N. Hvidt* 75 Aar.

Dispachør Hvidt, der blev juridisk Kandidat i 1894 og fire Aar senere Dispachør, beklæder en lang Række Tillidshverv. Han er saaledes Næstformand i Foreningen til Søfartens Fremme, Medlem af Bestyrelsen for Dansk Forening for international Søret, Medlem af Dispachør-Eksamenskommissionen, Medlem af Bestyrelsen for International Law Associations danske Afdeling og Æresmedlem af Den almindelige danske Skibsførerforening.

**70 Aar**

I Onsdags fyldte en af Fyrvæsenets Veteraner, fhv. Fyrmester *S. Gaarn Jensen*, 70 Aar. Han begyndte som Skibsdreng i det gamle Kobbergrund Fyrskib i 1890. Efter senere at have sejlet nogle Aar som Matros i store Sejlskibe kom han tilbage til Fyrvæsenet som Matros i Schultz Grund Fyrskib i 1899. I 1907 blev han overflyttet til Landfyrene som Fyrpasser ved Ndr. Rønner Fyr — se-

# S. A. THE ENGINEERING CO.

## Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

nere Rubjærg Knude Fyr, hvorfra han i 1914 kom tilbage til Ndr. Rønner Fyr som Assistent. Efter Tjeneste som Assistent ved Vesborg og Hirtshals Fyr udnævntes han i 1928 til Fyrmester af 2. Grad med Tjeneste ved Anholt Fyr, hvorfra han i 1933 kom til Lyngvig Fyr. I 1940 tog *Gaarn Jensen*, der er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, sin Afsked p. G. af Alder.

**50 Aar**

I Mandags fyldte Kontorchef ved Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri *Aage Gregersen* 50 Aar.

Kontorchefen, der er Søn af Kunstmaleren Axel Vilhelm Gregersen, fik sin første Uddannelse hos Sophus Berendsen Akts. og blev i 1916 knyttet til Helsingør Skibsværft som Sekretær. Kontorchef Gregersen, der er meget dygtig og i Besiddelse af stor Arbejdsevne, blev udnævnt til Kontorchef for fjorten Aar siden.

Han har i Tidens Løb beklædt mange Tillidshverv og er blandt andet Bestyrelsesmedlem for Frederikssund Skibsværft, som nu sorterer under Helsingør Skibsværft.

\*

I Dag — Fredag — fylder Stabschefen ved Kystdefensionen, Kommandørkaptajn *H. J. F. Frederiksen*, 50 Aar.

**Ny Havnefoged i København**

Københavns Havnevæsen har besluttet at genoprette Havnefogedstillingen i Nyhavns Distrikt, omfattende Nyhavn, Kvæsthusbroen og Larsens Plads. Havneassistent *L. H. Rose*, der har haft Distriktet, er nu blevet udnævnt til Havnefoged.

Havnefoged Rose blev i 1923 Havneassistent efter i en Aarrække at have sejlet som Styrmand i C. K. Hansens Rederi. Siden 1940 har han gjort Tjeneste i Nyhavns-Distriktet.

**25 Aars Jubilæum**

Skibsprovianteringshandler *Laur. Møller*, der har Forretning i Frilagerbygningen, Amaliegade 48, fejrede forleden Dag sit 25 Aars Jubilæum.

**Storebæltsoverfarten**

Styrmand af 1. Grad ved Storebæltsoverfarten *Martin Nielsen Blagaard* er fra den 1. August konstitueret som Skibsfører af 1. Grad ved Statsbanerne med Tjeneste ved Storebæltsoverfarten.

Styrmandsaspirant *A. Stoumann*, Storebælts Overfarten, er fra 1. Juli ansat som Styrmand af 2. Grad.

**Marstal Navigationsskole**

Marstal Navigationsskole har afsluttet Eksamen. Til Styrmandseksamen var indstillet 6 Elever, hvoraf 5 bestod: *A. Herup*, Marstal, fik 87 Points, *R. A. Stærke Pedersen*, Ærskøbing, 116, *K. I. Rasmussen*, Ommel, 155, *K. G. Berthelsen*, Nørresundby, 165, og *O. E. Christensen*, Marstal Landsogn, 182 P. (Maksimum 203, Minimum 87 Points).

Radiotelegrafisteksamen med Certifikat af 1. Kl. (Tillægsprøve) blev bestaaet af *L. E. Hansen*, Marstal Landsogn, 9 Points (Maksimum 16, Minimum 8), og med Certifikat af 2. Kl. *Ib Olsen*, Marstal, 54, *H. E. Lindholm*, Marstal, 77 Points (Maksim. 80, Min. 32).

Lindholms Eksamen er den højeste, som endnu er taget ved Radiotelegrafisteksamen i Marstal.

**Søværnet**

Maskin-Kvartermester af 2. Grad i Reserven *Niels Peter Rasmussen* er efter Ansøgning meddelt Afsked af Søværnets Reserve fra Udgangen af Juni 1944.

**Officielt**

*O. Christensen* er udtraadt af, og *Møller* og *Bager Christian Møller Larsen*, Omø, er indtraadt i Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Skjelskør Aktieselskab.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGER

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL** ||| **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

**MOGENS EYHOLM**

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

### DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

### Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusona

Telefon Central 12057

### PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

DAMPKIBSSELSKABET

### PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### Brug Holzappel's International skibsfarver



til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

## TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

A/S

### EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195\*

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Red og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe

Patent Menje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.

Telefon: Central 13779.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 22. Juni 1944.

Nr. 25.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

### 1012. Tyskland. Greifswalder Bodden Anduvning. Spærret Omraade.

*Positioner.* a) c.  $54^{\circ} 10' N. 13^{\circ} 42' E.$  c) c.  $54^{\circ} 14',5 N. 13^{\circ} 54' E.$   
b) c.  $54^{\circ} 12',2 N. 13^{\circ} 42' E.$  d) c.  $54^{\circ} 05' N. 13^{\circ} 54' E.$

*Detaller.* Al Sejlads og Fiskeri er forbudt inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 24/1293. Berlin 1944.)

### 1013. Tyskland. Greifswalder Bodden. Gross-Stubber. Baake ødelagt.

*Position.* c.  $54^{\circ} 14',0 N. 13^{\circ} 36',1 E.$

*Detaller.* Gross-Stubber Baake er ødelagt; den vil ikke blive genopført foreløbig.

Kort Nr. 201.

(N. f. S. Nr. 24/1294. Berlin 1944.)

### 1014. Tyskland. Greifswalder Bodden. Klein-Stubber. Vrag.

*Position.* c.  $54^{\circ} 14',5 N. 13^{\circ} 39',8 E.$

(N. f. S. Nr. 24/1295. Berlin 1944.)

(So Tillæg.)

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

### 1015. Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Skudehavn S. Kloakledning under Udførelse.

*Positioner.* a)  $55^{\circ} 42' (46'') N. 12^{\circ} 36' (11'') E.$

b)  $55^{\circ} 42' (42'') N. 12^{\circ} 36' (31'') E.$

*Detaller.* Som Bærepæle for en Kloakledning nedrammes en dobbelt Pælerække fra E.-Enden af *Stubbelobgade* (Punkt a) til *Z-Bølgebryderens* S.-Ende (Punkt b).

De E.-ligste c. 65 m af ovennævnte Strækning benyttes normalt til Gennemsejling af mindre Fartøjer; under Arbejdets Udførelse vil det være nødvendigt at indskrænke Gennemsejlingsaabningen, hvor Pælene dog alle i Løbet af c. 1 Maaned vil blive kappet under Havbunden.

Kort Nr. 134 og 133.

Publikationer. Havnelods, Side 123.

1016. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Letten. Sømærke midlertidigt ikke paa Plads.  
Annulleret.

1017. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Duc d'Alber fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/118 1944 udgaar.

Position. c. 54° 52' N. 11° 45' E.

Detaller. De 4 Duc d'Alber ved *Guldborgbroens* Gennemsejlingsaabning er fjernet og vil ikke blive genopført.

Publikationer. Danske Lods III, Side 218. Havnelods, Side 80.

1018. (T). Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde i Indløb aftaget.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/123 1944.

Position. c. 55° 29',6 N. 11° 10',6 E.

Detaller. Dybden i Indløbet til *Mullerup* Havn er aftaget til c. 2,9 m.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1019. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Sømærker midlertidigt udlagt.

Positioner. a) 55° 30' (04") N. 10° 34' (11") E.

b) 55° 29' (37") N. 10° 33' (39") E.

c) 55° 29' (52") N. 10° 33' (08") E.

d) 55° 30' (37") N. 10° 32' (28") E.

Detaller. Paa hver af ovennævnte 4 Pladser er midlertidigt udlagt en sort Stage.

1020. (T). Danmark. Skagerrak. Svinkløv Baake midlertidigt fjernet.

Position. 57° 09' (54") N. 9° 18' (06") E.

Detaller. *Svinkløv* Baake er midlertidigt fjernet.

1021. Norge. Skagerrak. Gamle Hellesund. Kvalsholmsbåen Fyr forandret.

Position. c. 58° 08',6 N. 8° 17',1 E.

Detaller. *Kvalsholmsbåen* Fyr er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>.

(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1944.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1022. (T). Norge. Stavangerfjord. Tungenes Fyr midlertidigt slukket.

Position. c. 59° 02',1 N. 5° 35',2 E.

Detaller. *Tungenes* Fyr holdes slukket indtil Midten af Juli Maaned paa Grund af Reparation.

(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1944.)

1023. Danmark. Skallingen. Svenske Knolde. Redningsstation nedlagt.

Position. 55° 29' (54") N. 8° 15' (48") E.

Detaller. *Svenske Knolde* Redningsstation (Bistation) er nedlagt.

Stationens Roredningsbaad opbevares som Reservebaad indtil videre.

Kort Nr. 95, 94, 93 og 91.

Publikationer. Danske Lods I, Side 83, 84 og 86. Danske Lods II, Side 20 og 224.

**1024. Danmark. Esbjerg. Trafikhavn. Sunket Pram fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 11/659 1944 udgaar.*Position.* 55° 27' (58") N. 8° 26' (21") E.*Detaller.* Jernprammen, der var sunket midt for den SE.-lige Tværkaj i *Esbjerg Trafikhavn*, er fjernet.**1025. Tyskland. Elben. Stör Munding S. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 14/736 1944 udgaar.*Position.* 53° 49' 02" N. 9° 22' 16" E.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vraglystønden er inddraget.

(Kgl. Dansk Generalkonsulat i Hamborg, den 8. Juni 1944.)

**1026. Holland. W.-Schelde. Pas van Terneuzen. Forbud mod Ankring.***Positioner.* a) 51° 21' 00" N. 3° 44' 30" E. c) 51° 22' 10" N. 3° 47' 20" E.

b) 51° 22' 10" N. 3° 44' 30" E. d) 51° 21' 00" N. 3° 47' 20" E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 24/1328. Berlin 1944.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****1027. Danmark. Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Jyllands Kyst. Mineomraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Omraadet inden for 1 Sm Afstand fra Kysten af *Jylland* fra c. 55° 00' N. 8° 20' E., udfor *Højer*, over *Hanstholm* og *Skagen* til c. 57° 15' N. 8° 35' E., S. for *Søby*, er spærret paa Grund af Miner.

De i dette Omraade værende Havneindsejlinger er minefrie inden for en Vinkel af 30° paa hver Side af Anduvningskursen.

(N. f. S. Nr. 24/1319. Berlin 1944.)

**1028. Danmark. Bekendtgørelse angaaende en Tilføjelse til Lodstaksterne.**

Marineministeriet har under den 2. Juni 1944 udstedt følgende Bekendtgørelse:

Ministeriet har fastsat Regler for Betalingen af Kabellodsninger ved *Frederikshavn*.Nærmere Oplysning herom og om de for Betalingen af lignende Lodsninger ved *København* gældende Regler faas ved Henvendelse til *Lodsdirektoratet*, *Overgaden o. V. 60*, *København K.*

Ved „Kabellodsninger“ forstaaes Lodsninger for Afmagnetisering og Kontrollering af Skibenes Minekabler.

**1029. Rettelse til E. f. S.**

E. f. S. Nr. 24/986 1944. Positionen rettes til: 54° 46',2 N. 12° 40',8 E.

**Tillæg.****I. Østersøen.****1030. Danmark. Stevns Fyr S. t. E. Skibsfartshindring rapporteret.***Position.* c. 55° 10',5 N. 12° 29',5 E., c. 7 Sm 170° fra *Stevns Fyr*.*Detaller.* En mastelignende Genstand, der ragede c. 0,3 m op over Vandet, er observeret paa ovennævnte Plads.

Hindringen er muligvis identisk med den i E. f. S. Nr. 9/597 1944 nævnte.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1031. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr ENE. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 3/402 og Nr. 5/480 1944.*

*Position. 56° 07' 07" N. 11° 21' 13" E.*

*Det i ovennævnte E. f. S. omhandlede Vrag er fjernet.*

*Kort Nr. 103, 102 og 100.*

**1032. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Oplysning om Dybde. Midlertidig Afmærkning udlagt.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 9/591 1944.*

*Position. c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.*

*Detaljer. Mindste Dybde udfør Indsejlingen til Tyborøn Havn er nu 4,0 m.*

Pullen inden for *Kanalmolens* Hoved er tiltaget noget, saaledes at Vanddybden inde i Havnen ved N.-Siden af Indløbet er aftaget til c. 3,0 m. Iøvrigt er Vanddybden inden for Indløbet ikke under 3,8 m.

Ved nævnte Pulle er i c. 2,1 m Vand midlertidigt udlagt 3 sorte Spidstønder med hvide, korte Stager.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR.CYLINDER



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

 Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
 » 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

 PROTECTION & INDEMNITY  
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
 STRIKEFORSIKRING
Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s

HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SIMONSEN & MØLLER

 STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING  
 ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

# PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Elnarehip


 Viking  
 Kompasser  
 Viking  
 Loddemaskiner  
 Chronometre  
 Sekstanter  
 Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER &amp; SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlans III. Katalog



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 26

FREDAG 30. JUNI 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Efterhaanden som de Allieredes militære Operationer udvikler sig i stadig stigende Omfang bliver Forsyningstjenesten en alt mere dominerende Faktor i Krigsbilledet. For Russernes Vedkommende produceres formentlig langt den overvejende Del af det nødvendige Krigsmateriel i selve Landet, men i de godt to Aar den amerikansk-russiske »Lend-lease« Overenskomst har været gældende, er det dog alligevel betydelige Kvantiteter Gods af forskellig Art, der er afskibet fra U. S. A. til Rusland, nemlig omkring 10.5 Mill. Tons. Det siger sig selv, at Transporten af saa betydelige Godsmængder over saa lange Distancer, som det drejer sig om, ikke har været uden Indflydelse paa de Allieredes Tonnagesituation, saa meget mere som Englænderne og Amerikanerne til deres respektive Fronter selv maa transportere alle Fornødheder over Havet.

I Betragtning af disse Forhold er det klart, at nogen Lettelse i Tonnagestillingen paa de oversøiske Markeder næppe kan ventes foreløbig. Tværtimod der vil utvivlsomt blive haardt Brug for al den Tonnage, de Allierede kan lægge Haand paa i den kommende Tid. Ratemæssigt set vil dette dog næppe faa nogen Indvirkning paa Fragtmarkedet udover for de faa neutrale Baades Vedkommende.

Om Udviklingen i den forløbne Uge foreligger der kun faa Meldinger. Amerikanerne har frigivet nogle flere Skibe for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Brasilien. Disse Skibe skal som sædvanlig laste Malm og Sukker tilbage til Northern Range eller Golfen. I Malmfarten fra Indien og Sydafrika til U. S. Atlantic er der stadig meget livlig Efterspørgsel efter Tonnage, men de amerikanske Skibsfartsmyndigheder har kun frigivet faa Skibe for saadanne Rejser. Endvidere er der sluttet enkelte Skibe fra River Plate til Northern Range for Hørfø og forskellige blandede Laster. Saavidt vides har der ingen Rateændringer fundet Sted i de amerikanske Trades.

For engelsk Regning har der været noget livligere Befragtningsvirksomhed i Kulfarten fra Østkysten og Wales til de sædvanlige Bunkerhavne i Atlanter- og Middelhavet, ligesom Kuleksporten fra U. K. til Spanien og Portugal ogsaa har nydt godt af noget rigeligere Tonnagetilgang. Kul fra Durban til Suez og til Vestafrika er igen sluttet til uforandrede Rater og det samme gælder for Salt fra Aden til Calcutta.

Fra River Plate meldes om uforandret stort Tonnagebehov. Korn Buenos Aires/Lissabon indikerer uforandret \$67.50 og til Eire noteres \$95. Endvidere kan der placeres Tonnage til saavel Callao til \$40 og til Havne i den mexicanske Golf til samme Rate. For de sidstnævnte Lasters Vedkommende forlyder det, at de amerikanske Skibsfartsmyndigheder vil stille Tonnage til Disposition.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større Ændringer. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der kun været begrænset Aktivitet. Enkelte danske Baade er sluttede for Kul eller Koks fra Tyskland til Sverige, ligesom der stadig kan placeres nogle faa Skibe i Trælastfarten fra Finland og Sverige til Danmark. I Salpeterfarten fra Skiens-

fjorden til danske Havne har Efterspørgslen været noget bedre og Raten ligger nu tæt op til Kr. 20 pr. Ton for mindre Tonnage og Kr. 18 à Kr. 19 for større Baade.

### DANSK SKIBSFARTS PLACERING EFTER KRIGEN

Paa Dagbladet »Børsen«s Forlag udkom forleden den nye Udgave af Greens Danske Fonds og Aktier, Bind I, der omfatter Fonds, Banker, Assurance, Trafik og Ejendomsselskaber.

I Forordet skriver Redaktør H. Stein bl. a. med Henblik paa Skibsfarten i Tiden efter denne Krig, at det er af vital Betydning for Landet, at dansk Skibsfart som international Transportformidler og som valutaskabende Erhverv saa snart som muligt igen bringes paa Fode. Det er tidligere paavist, at det Offentlige ikke kan sige sig fri for et alvorligt Medansvar for, at Handelsflaaden gennem en Aarrække før Krigen har været stagnerende. Skal det nu lykkes at bringe den frem til et saadant Omfang, at dansk Skibsfart skal kunne indtage og hævde sin gamle Plads i de søfarende Nationers Række, saa kræves det først og fremmest, at der paa dette som paa andre Omraader ikke lægges unødige Hindringer i Vejen for Initiativet og Lysten til at gøre en Indsats. Desuden maa man for at fremme Formaalet uden Smaalighed tillade de fornødne skattefrie Henlæggelser og Afskrivninger, derunder skattefrie Afskrivning af »Krigsoverprisen« paa ny Tonnage, og Statsmagten bør yderligere gøre en positiv Indsats for at lette og fremme selve Skibsbygningen.

### VEDTÆGTS-ÆNDRINGEN I DANSK-FRANSK SKAL FOR NY GENERALFORSAMLING

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har holdt ekstraordinær Generalforsamling om en Ændring i Selskabets Vedtægter. Ændringen gaar ud paa, at Bestyrelsen faar Bemyndigelse til, hvis det findes paakrævet, at udvide Aktiekapitalen fra de nuværende 3 Millioner til 6 Millioner Kroner.

Det blev fra Ledelsens Side betonet, at der endnu ikke var truffet nogen Beslutning om, hvornaar og i hvilken Udstrækning den eventuelle Bemyndigelse vilde blive anvendt. Der viste sig ingen Opposition paa Generalforsamlingen. Den var imidlertid ikke beslutningsdygtig, saa Forslaget vil komme for en ny Generalforsamling i Midten af Juli, og her vil simpel Stemme flerhed være afgørende.

### SMAASKIBENE OG TRANSPORTVANSKELIGHEDERNE

Handelsministeriet har anmodet Grossererersocietets Komite om over for en gros Handelen herhjemme at understrege, at det for Landets Transportsituation er af afgørende Betydning, at Varer, der kan forsendes søværts, befordres paa den Maade, uden Hensyn til, om man ellers normalt plejede at forsende saadanne Varer pr. Bane. Særlig gælder dette for Varer, der skal forsendes fra en Havneby til en anden — dog undtagen de vestjyske Havnebyer —, naar enten Forsendelsen er af et saadant Omfang, at Smaaskibe kan anvendes, eller at der for Stykgodsets Vedkommende foreligger tilstrækkeligt mange Afsendere til, at deres Varer i Fællesskab kan fylde en mindre Baad. Ogsaa paa de Ruter, der nor-

malt trafikeres af Rutebaade, vil Stykgods-Forsendelserne pr. Skib kunne udvides.

Baggrunden for denne Henvendelse fra Handelsministeriet er de stadig voksende Vanskeligheder med Fremskaffelsen af det Transportmateriel, der skal benyttes til Godsforsendelserne.

Handelsministeriet har, under Hensyn til den alvorlige Situation, forhandlet med Fragnævnet om hele Transport-Problemet. Det er derigennem oplyst, at Smaaskibene ikke for Tiden udnyttes fuldt ud, mens Statsbanerne kæmper med betydelige Vanskeligheder m. H. t. at kunne skaffe Godsvogne, Lokomotiver o. s. v. i fornødent Omfang.

#### STORE NORDISKE

Det store nordiske Telegrafelskab har afholdt Generalforsamling med Højesteretssagfører *Oluf Petersen* som Dirigent.

Bestyrelsens Formand, Kammerherre *O. C. Scavenius*, aflagde Beretning, og Generalforsamlingen gav enstemmigt Decharge for Regnskabet, der viser en Indtægt paa 4.250.000 Kr. og en Udgift paa 4.165.000 Kr.; til Konto for senere Disposition overføres 85.000 Kroner.

Som Medlem af Bestyrelsen genvalgte Kammerherre *O. C. Scavenius*.

#### ASSURANCE-COMPAGNIET »BALTICA«

Assurance-Compagniet Baltica har afholdt ordinær Generalforsamling.

Formanden, Højesteretssagfører *Frits Bülow*, aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar og fremlagde det reviderede og deciderede Regnskab.

Selskabets Brutto-Præmieindtægt i samtlige Brancher beløb sig i 1943 til 34,221,213 Kr. mod 34,022,884 Kr. i 1942, hvoraf 21,340,932 Kr. for egen Regning; af Brutto-Præmierne vedrører 5,542,453 Kr. Livsforsikringsvirksomheden.

De samlede betalte Skæder for egen Regning andrager 9,046,700 Kr. Til Præmie- og Skadesreserver er der ialt henlagt 47,763,220 Kr.

Den direkte danske Sø- og Transportforsikring viser en mindre Tilbagegang.

Balticas samlede Genforsikringsvirksomhed har trods de store Vanskeligheder, som Tiden har medført for al international Forretning, paany bragt et forholdsvis godt Overskud, selv om Resultaterne i de enkelte Lande har været stærkt svingende.

Skadesreserverne viser saavel for den hjemlige som for den udenlandske Forretning en udpræget Sligning, hvilket særlig gælder Sø- og Brandforsikringen, og Aarsagen hertil maa søges i de usædvanlige Forhold, som Krigen medfører.

Kursreguleringen af Selskabets Fondsbeholdning — bortset fra Livsforsikring — har medført en Nedskrivning paa 25,162 Kr., hvoraf 25,000 Kr. overføres fra Kursreguleringsfonden.

Driftsregnskabet balancerer med 63,273,831 Kr. Efter at den ult. 1942 under Driftsregnskabet hensatte Reserve til kommende Aars Disposition paa 2,000,000 Kr. er blevet forhøjet med 250,000 Kr., udviser Driftsregnskabet et Overskud excl. Overførsel fra forrige Aar paa 1,200,903 Kr. Desuden indeholder de særlige Driftsregnskaber for Livsforsikring et yderligere Overskud paa 415,081 Kr., hvoraf 349,142 Kr. henlægges til de Forsikredes Bonusfond.

Der udbetales 544,000 Kr. til Aktionærerne, svarende til 8 pCt. af den indbetalte Aktiekapital; desuden overføres til indbetalt Aktiekapital 136,000 Kr. med tilsvarende Nedskrivning af Aktionærernes Hæftelser. Overførslen i ny Regning andrager 456,933 Kr.

#### DE BALTISKE ASSURANDØRER

De Baltiske Assurandører A/S har afholdt ordinær Generalforsamling.

Formanden, Højesteretssagfører *Frits Bülow*, aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar samt fremlagde Regnskabet.

Selskabet har i det forløbne Aar drevet Virksomhed i Brand-, Ulykkes- og Søforsikring samt Reassurance i Livsforsikringsbranchen, og Regnskabet for 1943 udviser en Præmieindtægt for samtlige Afdelingers Vedkommende af 3,734,480 Kr., heraf for egen Regning 1,925,954 Kr. De samlede Erstatninger for egen Regning andrager 988,149

Kr. Til Præmie- og Skadesreserver er der ialt henlagt 3,970,604 Kr.

Medens Søforsikringen som Følge af en gunstig Afvikling af tidligere Aars Forretning har givet et bedre Resultat end i Fjor, viser Brandforsikringen, der i ikke ringe Grad paavirkes af de herskende Forhold, Nedgang i Overskudet.

Den samlede Fonds-, Bank- og Kassebeholdning udgør pr. 31. December 1943 4,811,324 Kr.

Driftsregnskabet balancerer med 7,241,547 Kr. Overskudet excl. Overførsel fra forrige Aar udgør 219,708 Kr. Det blev vedtaget at udbetale 80,000 Kr. til Aktionærerne, svarende til 8 pCt. af den indbetalte Aktiekapital, samt at tilskrive Kontoen for indbetalt Aktiekapital 20,000 Kr.

Selskabets samlede Kapitalreserve ud over den indbetalte Aktiekapital andrager 1,705,241 Kr.

#### DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE 1943/44

»Svensk Sjöfartstidning«, der for nylig holdt sit 40-Aars Jubilæum, i hvilken Anledning et rigt holdigt Særnummer med Artikler af ledende Personligheder inden for Skibsfarten blev udsendt, bringer i dette Nummer en Oversigt over de forskellige svenske Rederier og Rederikoncerner, hvis Flaader enkeltvis overstiger 10.000 Tons d.w. Oversigten angiver Handelsflaadernes Størrelse ved Aarsskiftet 1943/44 og medtager kun Skibe paa 200 B.R.T. og derover.

Det fremgaar af denne Oversigt, at Broströmkoncernen ialt disponerer over 45 Skibe paa 290.004 Tons d.w., deraf er de 3 Passagerskibe paa 31.007 B.R.T. Indenfor Koncernen har Aktiebolaget Tirling de fleste Skibe, nemlig 15 paa 103.051 Tons d.w. Svenska Amerika Mexico Linien har 11 Skibe paa 68.834 Tons d.w. Endvidere disponerer Svenska Amerika Linien over 3 Skibe, nemlig Damperen »Drottningholm« paa 11.285 B.R.T., Motorskibet »Gripsholm« paa 18.815 B.R.T. og Damperen »Kastelholm« paa 907 B.R.T. Rederiaktiebolaget Motortank har 1 Motortankskib paa 12.835 Tons d.w., Ångbåtsaktiebolaget Ferm 4 Skibe paa 21.945 Tons d.w., Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet 10 Skibe paa 86.074 Tons d.w. og endelig disponerer Rederiaktiebolaget Motorfart over den 1.450 Tons d.w. store Motorsejler »Albatross«.

Rederiaktiebolaget Nordstjernan i Stockholm havde ved Aarsskiftet ialt 24 Skibe paa 188.160 Tons d.w. Af disse var ikke mindre end 4 leveret i Aaret 1943.

Trans-Rederierne i Göteborg havde tilsammen 20 Skibe paa 179.126 Tons d.w. Disse fordeler sig med 11 Skibe paa 77.518 Tons d.w. til Rederiaktiebolaget Transatlantic, 3 Skibe paa 27.678 Tons d.w. til Rederiaktiebolaget Transpacific, 2 Skibe paa 25.280 Tons d.w. til Rederiaktiebolaget Transoil, 1 Skib paa 9.350 Tons d.w. til Rederiaktiebolaget Trans-ex, 1 Tankskib paa 16.540 Tons d.w. til Rederiaktiebolaget Transmark, 1 Motortankskib paa 10.170 Tons d.w. til Rederiaktiebolaget Transocean og endelig 1 Motortankskib paa 12.590 Tons d.w. til Rederiaktiebolaget Tankoil.

Svea-Rederierne i Stockholm er paa Listen opført med 58 Lastskibe paa 117.415 Tons d.w. og 16 Passagerskibe paa 14.123 B.R.T. Af disse sidste er det ældste bygget i 1871 og det nyeste i 1921. Af Lastskibene var der imidlertid 3, der var bygget i 1943. Indenfor Svea-Rederierne disponerer endvidere Rederiaktiebolaget Saturnus over det i 1939 byggede Motortankskib »Saturnus«, medens Rederiaktiebolaget Staffan, Gävle, disponerer over 6 smaa Motor-skibe paa 3090 Tons d.w.

Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund disponerer over 12 Skibe paa 88.720 Tons d.w. Af disse var 3 bygget i 1943, og 2 Aaret forud.

Malmros-Rederierne i Trelleborg havde 7 Skibe paa 79.085 Tons d.w., hvoraf 2 var Nybygninger fra 1943 og 4 fra 1941.

Salén-Rederierne i Stockholm disponerede over 13 Skibe paa 54.262 Tons d.w., hvoraf 3 er registreret for Rederiaktiebolaget Westindia, 3 for Rederiaktiebolaget Jamaica, 2 for Rederiaktiebolaget Pulp, 3 for Rederiaktiebolaget Strim, mens de sidste 2 er registreret for mindre Rederier.

Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd havde 21 Skibe paa 52.797 Tons d.w., med 2 Nybygninger fra 1943.

Rederiaktiebolaget Rex i Stockholm havde 13 Skibe paa 52.495 Tons d. w.

Om de svenske Tankrederier oplyses det, at Waller-Rederierne i Göteborg havde 3 Tankskibe paa 39.120 Tons d.w. fordelt paa hver sit Rederi.

John Larsson Rederierne i Stockholm havde 6 Skibe paa 33.275 Tons d.w., heraf 3 Tankskibe paa 15.220 Tons d.w. under Rederiet Bellatrix, 2 Tankskibe paa 14.855 Tons d.w. under Rederiaktiebolaget Ericus og endelig 1 Dampner paa 3200 Tons d.w. under Rederiaktiebolaget Bris.

Rederiaktiebolaget Iris i Stockholm havde 8 Dampere paa 29.740 Tons d.w., Reuter-Rederierne i Göteborg 8 Skibe paa 29.081 Tons d.w., Rederiaktiebolaget Soya i Stockholm 5 Skibe paa 28.065 Tons d.w., Ara-Rederierne i Stockholm 8 Skibe paa 24.050 Tons d.w., De Ingelssonske Rederier i Helsingborg 8 Skibe paa 23.550 Tons d.w. og endelig Gorthon-Rederierne i Helsingborg 7 Skibe paa 23.300 Tons d.w.

Endvidere er der 12 svenske Rederier, hvis Handelsflaader er paa over 10.000 Tons d.w.

#### SVERIGES KRIGSFORLISTE SKIBE

Paa Svenska Flaggans Dag holdt Kommandør Elis Björklund en Tale, hvor han hædrede Mindet om de svenske Søfolk, der havde sat Livet til paa Havene under Krigen.

Kommandøren oplyste i sin Tale, at den svenske Handelsflaades Tab siden Efteraaret 1939 og til Dato nu var opgjort til over 235 Skibe paa mere end 575.000 BRT. og 1.208 omkomne Søfolk.

De værste Tab har ramt:

Grängesbergbolaget . . . . .	17	Skibe paa	81.000	Tons
Nordstjernen . . . . .	9	»	48.000	»
Ostasiatiska Kompaniet..	7	»	40.000	»
Transatlantic . . . . .	8	»	35.000	»
Sveabolaget . . . . .	12	»	32.000	»
Angf. A-B. Tirfing . . . . .	6	»	31.000	»
Sv.-Am.-Mexico Linjen ..	8	»	28.000	»
Svenska Lloyd . . . . .	16	»	22.000	»

#### SVENSK SPECIALTONNAGE FOR DEN KANARISKE FRUGTFART

Rederiaktiebolaget Transatlantic har nu besluttet at udvide og modernisere sin gamle Fart paa de kanariske Øer. Før Krigen betjentes denne Fart af de af Selskabets Skibe, der var beskæftiget i Sydamerika-Farten, som paa Ud- og Hjemrejserne anløb Øerne for Losning og Lastning af tilgængelig Last. Denne Kombination med Sydamerika-Farten viste sig imidlertid paa flere Maader at være uheldig.

Af denne Grund ønsker Rederiet nu Tilbud paa to Skibe, der skal bygges specielt til den kanariske Fart. De nye Skibe skal laste 2,750 Tons og have en Fart af 16 Knob, hvilket betyder, at Skibene kan gøre Rejsen fra Göteborg til Øerne paa 6 Døgn. Skibene skal indrettes og udstyres som moderne Frugtskibe med Henblik paa Bananlasterne fra Øerne. Desuden skal der være Plads til et mindre Antal Passagerer. Det er Hensigten, at Skibene foruden de kanariske Øer skal betjene visse betydningsfulde Havne i Vestafrika.

Det er Rederiets Hensigt at bestille yderligere to af denne Slags Skibe, saaledes at der kan blive Afsejling fra Göteborg hver fjortende Dag.

#### OGSAA MASKINOFFICERSELEVER PAA »ABRAHAM RYDBERG«

Sveriges Redareförening har i en Skrivelse til Rydberg'ska Stiftelsen henstillet, at Stiftelsen ved Planerne om et nyt Skoleskib efter det solgte *Abraham Rydberg* tager under Overvejelse, om det nye Skib ikke burde konstrueres, saaledes at der var Mulighed for Uddannelse af baade vordende Dæksofficerer og Maskinofficerer.

Foreningen peger paa, at Sejlskibene dominerede, da Stiftelsen blev oprettet, og at det derfor var rimeligt, at den ved sin Uddannelse af Sømænd fortrinsvis tog sig af Dæksbesætningen; men at de maskindrevne Skibe nu i mange Aar har været fremherskende, og at det føles som et Savn, at de unge Maskinofficerer ikke har Adgang til Skoleskibsudannelse paa Linie med Navigatørerne.

#### STORE HAVNEPLANER I GÖTEBORG

Havnebestyrelsen i Göteborg har besluttet at søge Kommunen om en Bevilling paa 15,4 Mill. Kr. til Udførelse af et nyt Frihavns-Bassin med Kajer, Skure og Jernbanespor. Arbejdet skal udføres i tre Etaper og vil tage fem Aar. Det projekterede Bassin er Bassin Nr. 2 i Generalplanen af 1934, og det skal uddybes til 9,5 m. Arbejdets første Etape vil koste 450.000 Kr. og ønskes udført snarest. 2. og 3. Etape, der kræver mere Materiale, end man for Tiden har til Raadighed, vil koste henholdsvis 6,5 og 8,45 Mill. Kr.

#### FRA SVENSKE VÆRFTER

Motorskibet *Innaren*, som Eriksberg verkstad har bygget til Rederiaktiebolaget Transpacific, har været paa Prøvetur.

Skibet, der er af moderne Shelterdæk-Type, er bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning. *Innaren* er af samme Type som Motorskibene *Vingaren*, *Glimmaren* og *Bullaren*, bygget ved Værftet til Transatlantics Nordamerikafart, samt *Vaalaren* og *Gullmaren* til Sydamerika-Farten.

*Innaren* er paa 6.260 Tons d.w. paa 23 Fod 9 Tommer Dybgang, og Farten er 14,5 Knob paa Last. Hoveddimensionerne er Længde 381 Fod, Bredde 51 Fod 6 Tommer, Dybde til Hoveddæk 25 Fod 6 Tommer og Dybde til Shelterdæk 35 Fod 6 Tommer.

Maskineriet bestaar af to 2-Takts enkeltvirkende »solid injection« Dieselmotorer af Trunktypen, der udvikler 5.100 indicerede Hestekræfter.

\*

Fra Öresundsvarvet har der været Søsætning paa et Lastmotorskib, som bygges for Aktiebolaget Transmarin. Det nye Skib, der fik Navnet *Bernhard Ingelsson* efter Selskabets Stifter, er af aaben Shelterdæktype. Det er bygget til Lloyds Registers højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde 375 Fod, Bredde 53 Fod, Dybde til Shelterdæk 34 Fod og Dybgang paa fuld Last 23 Fod 2½ Tomme. Lastevnen er 6.000 Tons.

Maskineriet bestaar af en 7 cylindret enkeltvirkende 2-Takts Dieselmotor paa 4.800 indicerede Hestekræfter af Götaverkens Fabrikat.

Farten bliver 15 Knob paa fuld Last.

\*

Kalmar Varv har leveret Motorsejleren *Ferjo* til Rederiaktiebolaget Eystrasalt i Västervik.

*Ferjo* bliver paa 425 Tons d.w. og har følgende Hoveddimensioner: Længde 40 Meter, Bredde 8,4 Meter og Dybde 3,85 Meter. Dybgangen paa Sommerfribord bliver 3,5 Meter. Den er bygget af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse med Isforstærkning. Bruttotonnagen er 328 og Nettotonnagen 219 Tons. Den faar tre Staalmaster, rigget med 350 Kvadratmeter Sejl. Maskineriet bestaar af en 225 HK. Bolinder-Raoliemotor.

## TO SVENSKЕ FØDSELS-DAGE

Den tidligere Direktør for Svenska Amerika Liniens Passagerafdeling *Alfred Sjöberg*, fyldte i Søndags 70 Aar. Direktør *Sjöberg*, der for et Aars Tid siden trak sig tilbage fra sin Tjeneste i Dampskibsselskabet, hvortil han havde været knyttet i en meget lang Aarrække, er ogsaa velkendt i Danmark, som han gæstede flere Gange om Aaret, naar Liniens Skibe kom til København.

Skibsinspektør og Stuverichef i Transconcern, Kaptajn *C. D. Loid*, der er Formand for »Södra Sveriges Stuvareförbund«, fyldte i Søndags 60 Aar.

## STORE LÆGTERE I U. S. A.

Til U. S. Maritime Commission har et Værft i Los Angeles leveret en Lægter, der er bygget af Træ og er 157 Meter lang. Det hævdes at være den største Lægter af Træ, der nogensinde er bygget i Amerika.

Der skal yderligere leveres fjorten saadanne Lægtere til U. S. Maritime Commission.

## DE AMERIKANSKE VÆRFTER

Skibsværfterne i De Forenede Stater leverede tilsammen i Løbet af 1943 1.896 Skibe paa tilsammen 19,2 Millioner Tons d. w.. De tilsvarende Tal var for 1942 746 Skibe paa tilsammen 8,09 Millioner Tons d.w., hvoraf 597 var Liberty-Skibe. I 1943 byggedes 1.238 Libertyskibe, 252 Tankskibe, af hvilke 57 var af Liberty-Typen, 16 Malmskibe og 200 andre Lastskibe m. m.

De amerikanske Skibsværfter beskæftigede i 1943 700.000 Mennesker paa 70 store Værfter.

Siden 7. December 1941 er der ved amerikanske Værfter søsat sammenlagt 3.342 Skibe og i Løbet af dette Aar er hidtil 42 Victory-Skibe, 338 Liberty-Skibe og 48 Specialskibe samt 220 Skibe af forskellige Typer blevet søsat.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Underslæbet hos Havnearbejderne

Tidligere Kasserer i Havnearbejdernes Fællesforbund, *Hans Andersen*, blev som bekendt i sin Tid dømt for Underslæb. Forbundet havde tegnet en Forsikring og krævede derefter ved Landsretten Forsikringsselskabet dømt til at erstatte det paagældende Beløb, men ved den afsagte Dom blev Selskabet frifundel, idet Havnearbejdernes Fællesforbund fandtes at have givet Selskabet urigtige Oplysninger om Revisionen.

I Henhold til Police af 30. December 1940 forsikrede Forsikrings-Aktieselskabet Nornan Havnearbejdernes Fællesforbund imod det direkte pekuniære Tab, der paaførtes Forbundet af *Hans Andersen* i dennes Egenskab af Kasserer indtil et Beløb af 10.000 Kr. derved, at *Andersen* maatte gøre sig skyldig i Underslæb. Forinden Forsikringens Overtagelse havde Forbundet ved dets daværende Formand, *Vald. Petersen*, besvaret en Række Spørgsmaal og bl. a. oplyst, at der fandt Revision Sted een Gang om Maanedn.

Den 17. Juni 1942 meddelte Forbundet Forsikringsselskabet, at det ved en den 16. Juni afsluttet Revision var konstateret, at Kasserer *Andersen* havde en Kasse-mangel paa ca. 3300 Kr. Der blev faa Dage efter indgivet Politianmeldelse mod *Andersen*, og ved Københavns Byrets Dom af 21. September 1942 blev han domt for Underslæb og tilpligtet at udrede 3482 Kr. i Erstatning til Forbundet.

Under Anbringende af, at Forsikringsselskabet uden Grund har vægret sig ved at erstatte Forbundet det ved Underslæb lidte Tab, rejste Forbundet ved Landsretten Sag mod Nornan, som krævedes dømt til at betale nævnte Beløb. Nornan paastod Frifindelse mod Betaling af 225 Kr., der uger Tilbagebetaling af den erlagte Præmie for Aaret 1942. Selskabet anførte, at der forinden Forsikringens Tegning er givet urigtige Oplysninger. Ved Kassererskiftet i 1940 blev der indført kvartaarlig Revision, men der blev hverken før eller efter Besvarrelsens Afgivelse foretaget Revision hver tredje Maaned.

Landsretten gav Forsikringsselskabet Medhold og afsagde Dom i Overensstemmelse med dets Paastand. Selskabet skal saaledes betale de 225 Kr., men blev iøvrigt frifundel. Sagsøgerne skal betale Nornan 300 Kr. i Sagsomkostninger.

## Et dystert Minde

Det var i Gaar — Torsdag — 40 Aar siden, at D.F.D.S.s Udvandrer-skib »Norge« løb paa Rockall-Klippen i Nord-

## HVAD ER ET LIBERTY-SKIB VÆRD?

I amerikanske Søfartskredse diskuterer man livligt, hvilken Pris den amerikanske Regering efter Krigen vil sætte paa Liberty-Skibene, naar de skal overføres til private amerikanske Rederier.

Byggeomkostningerne beløber sig gennemsnitlig til 2 Millioner Dollars pr. Skib. I Fagkredse mener man, at 0,8 Millioner Dollars skal afskrives som Meromkostninger foraarsaget af Krigen, hvorefter der er 1,2 Millioner til Rest. Man mener at vide, at den amerikanske Regering er villig til at overdrage Skibene til en Pris, der udgør kun Halvdelen af dette Beløb, altsaa for 0,6 Millioner Dollars for at stabilisere Skibspriserne, saa man undgaar de store Prissvingninger, der fandt Sted i Tiden efter forrige Verdenskrig. Endvidere har man til Hensigt at skaffe de amerikanske Redere en konkurrencedygtig Flaade — i alle Tilfælde hvad Anskaffelsesprisen angaar.

Liberty-Skibene har under Driften været udsat for en Del Havarier, som i en vis Udstrækning kan føres tilbage til Fejl i Svejsningen. Ved Reparationer har man kunnet afhjælpe 70—80 Procent af disse Skader. Ved Leverancen af nye Skibe har det vist sig, at 3 Procent var behæftet med større og 6,5 med mindre Brudskader.

## OPBYGNING AF EN NEW FOUNDLANDSK HANDELSFLAADE

De ti første Fragtskibe, som er bygget for den New Foundlandske Regerings Regning, er nu løbet af Stablen. Dermed er Grunden lagt til en New Foundlandsk Handelsflaade.

De ti nye Skibe er paa hver 330 Tons og udstyret med Dieselmotorer.

atlanten, fik slaet Hul i Bunden og sank med 629 Mennesker.

Fhv. Skibsfører *K. Mogensen*, Thisted, der var med, fortæller i Thisted Amts Tidende:

Kl. 4 om Morgenen lød nogle frygtelige Brag, alle strømmede op paa Dækket, og der blev Panik ved Redningsbaadene. Den første blev overfyldt af ca. 100 Mennesker, saa Daviderne brast, og alle styrtede i Havet. Jeg kom op i Skibsjollen, men da vi havde faaet 17 Mand op, var der ikke andet at gøre end at ro væk. Rundt paa Vandet flød Mennesker og raable om Hjælp, og »Norge« Agterskib, der kort efter forsvandt i Dybet, var fyldt med Mennesker.

Vi var næsten nøgne og havde hverken Vand eller Mad, og roede 6 Døgn, før vi blev set af en Trawler og udmattet indbragt til Aberdeen.

## Dødsfald

Fhv. Kaptajn i D. F. D. S. *J. P. Pedersen* er død, 77 Aar gammel.

Kaptajn *Pedersen*, der var født i Magleby Sogn paa Møn, kom i 1883 til Søs med Skoleskibet »Georg Stage«. Han sejlede med forskellige Sejlskibe i Langfart, indtil han i 1887 tog Styrmands- og Skibsførereksamen. Han var derefter Styrmand i større Sejlskibe og til Orlogs, og afsluttede denne Tjeneste som Reserveløjtnant. I 1898 blev han ansat i D. F. D. S. som 2. Styrmand i Amerikadamperen »Thingvalla«. I 1901 blev han 1. Styrmand, og i 1915 kom som Fører af forskellige Skibe baade i Langfart og navnlig i Ruten paa Vestnorge. Kaptajn *Pedersen*, der i en Del Aar var Styrmand i de store Amerikabaade, blev ogsaa Fører i disse Skibe, men fra 1926 overtog han Rutedamperen »Cimbria« i Farten København—Randers, en Stilling, han havde, indtil han i 1932 faldt for Aldersgrænsen.

## Nyt Legat for Redningsmænd

Under 12. Juni 1944 har Marineministeriet ad mandatum udfærdiget kongelig Stadfæstelse paa Fundatsen for *Skibsfører Lauritz Villiam Dams Legat*.

Legatet, der bestyres af Redningsvæsenet ved dets Bestyrer, uddeles til trængende Efterladte, Enker eller Børn af Mænd i Kongeriget Danmark, der har sat Livet til under Forsøg paa at redde Menneskeliv ved Skibsførlis; under særlige Omstændigheder kan Legatets Indtægter eller en Del deraf uddeles til Personer, der er blevet helt eller

## Ledig Lodsstilling.

Ved København Lodseri forventes en Lodsstilling at blive ledig fra 1. Oktober d. A. Fortrinsvis Afgang til at komme i Betragtning har Navigatorer med Skibsførerbevis, og som ikke er fyldt 32 Aar. Skriftlig Ansøgning med fornødne Oplysninger indsendes til Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K. og modtages indtil den 25. Juli d. A.

Lodsdirektoratet, den 22. Juni 1944.

delvis erhvervsudygtige under Forsøg paa at redde Skibbrudne eller i Havsnød værende Mennesker, samt saadanne Enker eller Børn.

Legatportionerne udbetales hvert Aar paa Kaptajn Lauritz V. Dams Fødselsdag den 26. April, og Regnskabet vil være at revidere af een af Marineministeriet dertil udpeget Revisor.

Kaptajn Dam, der var født i Rønne i 1886, sejlede i D. F. D. S. fra 1893 til 1932, fra 1911 som Skibsfører — væsentlig i Indenrigs-Farten, og han afgik ved Døden den 15. Maj 1933. Legatet er oprettet i Henhold til Kaptajn Dams Enke, Fru Olga Dams Testamente, Fruen afgik ved Døden i December 1943, og Ægteparret efterlod sig ingen Børn.

### Ny Skibsmægler

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har meddelt K. Backhausen Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Odense med Forpligtelse til at have Forretningslokale eller i Mangel heraf Bopæl i nævnte By.

### Aflyst Mindehøjtidelighed

Paa Grund af den indførte Spærretid har Marineforeningen set sig nødsaget til at aflyse Mindehøjtideligheden i Morgen — Lørdag — for Kong Christian den IV. som Søkongen paa 300 Aarsdagen for Slaget paa Kolbergerheide.

### Solgt Paketrute

Skibsreder A. H. Petersen, Svendborg, har solgt Paketruten København—Svendborg—Sønderborg og vice versa samt M.S. »Svendborg« til sin Søn, Skibsfører Jonas Petersen, der i flere Aar har ført »Svendborg«. Iøvrigt sker der ingen Forandringer med Ruten, der som hidtil ekspederes af Provins-Paketten i København og Mægler A. E. Sørensen, Svendborg.

### Skibssalg

Skibsreder Erik Henriksen, Rudkøbing, har solgt Motorkonnerten »Fæno«, 150 t. d.w., bygget 1915, forsynet med 135 HK. Dieselmotor til Kaptajn Ryge Larsen, Aalborg.

Kaptajn H. E. Møller, Roskilde, har solgt Motorkonnerten »Bente«, 170 Tons d.w., bygget 1931, forsynet med 130 HK. Vølund Motor til Skibsreder Jens Hansen, Rudkøbing.

### Skibe, der limes sammen

I Sverige er man begyndt at bygge Træskibe efter en ny og meget interessant Metode, der minder meget om den Maade, hvorpaa man allerede i længere Tid har bygget Flyvemaskiner af Træ, idet Skibene ligesom Flyvemaskinerne limes sammen.

Den nye Skibsbygnings-Metode, der kaldes »H. S. B.-Systemet«, har den Fordel, at man ved Skibenes Bygning kan bruge Fyrretræ af sædvanlige Handelsdimensioner. Derved bliver Skibene billigere, idet man undgaar at skulle benytte dyrere Træsorter af usædvanlige Dimensioner. Man har heller ikke Brug for de Stykker naturvokset, krogget Træ, som ofte maa søges lang Vejs fra, naar man skal bygge Træskibe paa den traditionelle Maade.

Træets Holdbarhed sikres ved en Imprægnering med Arsenik. Herved siges Fyrretræet at blive praktisk talt uimodtageligt for Raaddenskab, og man regner med, at Skibene vil kunne faa samme Levelid, som om de var bygget af Eg og Bøg. Karakteristisk for de nye Skibe er det ogsaa, at baade den tværskibs og langskibs Afstivning sker ved Hjælp af sammenlignede Bjælker, hvis Styrke og Bæreevne let kan beregnes.

Skibe efter H. S. B.-Systemet bygges i en lukket Hal. De forskellige Dele til Skibene fremstilles i færdige Enheder, saaledes at Værftet nærmest faar Karakter af en

Monteringshal. Ved Levering af et større Antal Skibe af ensartede Typer kan der naturligvis paa denne Maade opnåes en betydelig Prisbesparelse.

Bygningen foregaar paa den Maade, at man ved Bordklædningen foruden Bolte og Nagler anvender en speciel vandfast Lim, hvorved Bordene baade forbindes indbyrdes og limes til Spanter og Bundstokke. Bunden kommer derved til at danne en sammenhængende Skal, som siges at være af meget stor Holdbarhed. Kølen bestaar af Planke, der er stillet paa Højkant og limet sammen. Derimod findes intet Kølsvin, idet Skibets Langskibs-Styrke er baseret paa Bundbjælkerne og paa en langskibs Bjælkekonstruktion inden for Spanterne i Garneringen.

## PERSONALIA

### 80 Aar

Maskinmesterforeningens mangeaarige Inkassator, flv. Maskinmester R. Rasmussen fylder paa Mandag 80 Aar. Maskinmester Rasmussen har været et fremtrædende Medlem indenfor Foreningen og var i en Periode af fem Aar Vært i dens Restauration.

### 75 Aar

Den tidligere Havnefoged i Svaneke Julius Hansen fyldte i Søndags 75 Aar. Han beklædte Stillingen som Havnefoged i Aarene fra 1914 til 1936.

### 70 Aar

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn Th. J. Madsen fylder i Morgen — Lørdag — 70 Aar. Kaptajn Madsen, der gik i Land i 1936, var sidst Fører af Damperen København.

Kaptajn Rasmus Kræmer, der er Fører af Motorskibet Emmy af Svendborg, fylder i Morgen 70 Aar. Kaptajn Kræmer er utvivlsomt Danmarks ældste aktive Skipper.

### 60 Aar

Maskinchef i A. P. Møllers Rederi, Robert Henriksen fyldte i Onsdags 60 Aar. Maskinmester Henriksen, der for Tiden er Maskinchef om Bord i Damperen Jacob Mærsk, blev knyttet til Rederiet i 1925 og blev fem Aar senere Maskinchef.

Overmatros i Læsø Trindel Fyrskib K. M. Clausen, der fylder 60 Aar i Dag — Fredag —, er Læsøbo — som saa mange af Fyrvæsenets Folk — og han har været ansat i Læsø Trindel Fyrskib i 31 Aar, siden 1934 som Overmatros.

### 50 Aar

Skibsfører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn Th. Meyer, fylder i Morgen — Lørdag — 50 Aar.

Ligeledes i Morgen fylder Skibsfører i Ove Skovs Rederi, Kaptajn A. L. Andersen 50 Aar. Kaptajn Andersen er Fører af Damperen Hanne.

### 25 Aar i Veritas

Chefen for »Det norske Veritas« københavnske Afdeling, Ingeniør Axel Bork kan i Morgen fejre sit 25 Aars Jubilæum indenfor Institutionen.

Ingeniør Bork fik sin praktiske og teoretiske Uddannelse paa Skolen for Maskin- og Skibsbygning paa Orlogsværftet. Fra 1901 til 1909, da han blev udnævnt til Marineingeniør, gjorde han Tjeneste paa Værftets forskellige Afdelinger. Han var i nogle Aar beskæftiget med Panserskibsbygning, ligesom han var kontrollerende Ingeniør ved Bygningen af Ubaadsmotorer. Da Bygningen af norske Skibe ved danske Værfter tog det store Opsving efter sidste Verdenskrig, tiltraadte Ingeniør Bork sin nuværende Stilling.

### 25 Aars Jubilæer

En lang Række 25-Aars Jubilæer fejres i Morgen paa Store Bælt-Overfarten. Det er Overskibsfyrbøderne N. J. Nielsen, H. P. V. Petersen og J. C. F. Larsen, Overmatros R. K. K. Rude, Bromand A. Sørensen samt Matroserne K. A. Christensen og M. N. Hansen, der jubilerer.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer



### Medlemsliste

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa      | A/S »Motortramp«, Stensved.                 |
| D/S »Activ«, Korsør.                | D/S »Myren«.                                |
| D/S af 1912.                        | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.      |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | D/S »Nautic«.                               |
| D/S »Als«.                          | Navitas A/S.                                |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                               |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                      |
| D/S »Bes«.                          | Alfred Olsen Transport Co.                  |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Orient«.                               |
| A/S Christiansholms Fabriker.       | D/S »Orion«.                                |
| C. Clausen, Svendborg.              | D/S »Pacific«.                              |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Phønix«, Esbjerg.                      |
| D/S »Dania«.                        | Poseidon Shipping Comp. A/S.                |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Progress«.                             |
| D/S »Draco«.                        | Partrederiet s.s. Runø.                     |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                 |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Samsø«.                                |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Solnæs«.                               |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.        |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Svendborg«.                            |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Oluf Svendsen.                              |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | Hans Svenningsen.                           |
| Det Forenede Bugserselskab A/S.     | A/S Em. Z. Svitzers Bjeragnings-Entreprise. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg.                  |
| D/S »Hafnia«.                       | A/S Tankskibsrederiet.                      |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.      | Jens Toft A/S.                              |
| D/S »Heimdal«.                      | D/S »Torm«.                                 |
| D/S »Hetland«.                      | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,        |
| Rhederi M. Jehsen A/S., Aabenraa.   | Odense.                                     |
| D/S »Jutlandia«.                    | D/S »Trio«.                                 |
| D/S »Jyden«, Esbjerg.               | D/S »Vendila«.                              |
| Rederi A/S Kosmos.                  | D/S »Vesterhavet«.                          |
| A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.      | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.              |
|                                     | D/S »Viking«.                               |

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 29. Juni 1944.

Nr. 26.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snarere Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1033. Sverige. Gotland W.-Kyst. Burgsvik NW. Marboda Fyr. Oplysning om Plads.

*Position.* Marboda nedre Fyr: 57° 08',0 N. 18° 13',2 E.

*Detaller.* Marboda nedre Fyrs Position er som ovenfor anført.

Marboda øvre Fyr ligger 60 m 60° fra Forfyret.

Fyrene er overet i Pejling 60°.

(U. f. s. Nr. 25/1285. Stockholm 1944.)

1034. Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby. Radiomaster opføres.

*Tidspunkt.* Slutningen af Juni Maaned 1944.

*Position.* c. 57° 37',5 N. 18° 17',2 E.

*Detaller.* I den S.-lige Del af Visby opføres to 50 m høje Radiomaster.

Paa hver af Mastetoppene anbringes et rødt, dobbelt Hindringslys med Flamme-højde 97,6 m.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 25/1280. Stockholm 1944.)

1035. (T). Sverige. Sejlløbet Södertälje—Sävösund—Oxelösund. Lystønde midlertidigt slukket.

*Position.* c. 58° 45' N. 17° 24' E.

*Detaller.* Västra Stendörren Lystønde er slukket efter Paasejling. Den vil snarest atter blive tændt.

(U. f. s. Nr. 25/1338. Stockholm 1944.)

1036. Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm. Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.

<i>Positioner.</i>	a)	Landingssted	Liljeholmen	59° 18' 52" N. 18° 01' 54" E.
	b)	—	Årsta strand	59° 18' 55" N. 18° 02' 04" E.
	c)	Pålsundet		59° 19' 11" N. 18° 01' 53" E.
	d)	Landingssted	Långholmen	59° 19' 25" N. 18° 01' 59" E.
	e)	—	Norr Målarstrand	59° 19' 43" N. 18° 02' 04" E.

*Detaller.* Kabler er udlagt

- 1) over *Sundet* mellem *Liljeholmen* a) og *Årsta strand* b),
- 2) over *Pålsundet* c) umiddelbart E. for *Långholmsbroen* og
- 3) over *Riddarfjärden* mellem *Långholmen* d) og *Norr Mälarstrand* e).

Kablerne er ved Landingsstederne afmærket med Kabelskilte.

Det er forbudt at ankre saa nær ved de udlagte Kabler, at der opstaar Fare for, at disse beskadiges.

(U. f. s. Nr. 25/1284. Stockholm 1944.)

**1037. (T). Sverige. Bottniska Bugt. St. Läget E. Sømærker midlertidigt udlagt.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* To Sømærker er midlertidigt udlagt paa følgende Pladser:

- a) 60° 12' 25" N. 18° 49' 44" E., E. for *St. Läget*: en sort Stage med Ballon.
- b) 60° 11' 20" N. 18° 49' 06" E., W. for en 7,2 m Grund: en rød Stage med 2 nedadvendte Koste.

(U. f. s. Nr. 25/1283. Stockholm 1944.)

**1038. Sverige. Bottniska Bugt. Piteå Indsejling. Sømærker inddraget.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Følgende Sømærker er inddraget:

1. Den røde Stage paa 65° 17' 05" N. 21° 28' 44" E., E. for den gravede Rende i *Munksundet*.
2. Stagen paa 65° 18' 29" N. 21° 28' 00" E., W. for den gravede Rende ved *Lövholmen*.

(U. f. s. Nr. 25/1282. Stockholm 1944.)

**1039. Sverige. Bottniska Bugt. Karlsborg. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 12. Juni—31. Juli 1944.

*Position.* *Karlsborg* c. 65° 47',7 N. 23° 17',2 E.

*Detaller.* Skydeøvelser foretages i ovennævnte Tid i *Skærgaarden* S. for *Karlsborg*, SE. for *Nederkalix*.

Fareomraadet strækker sig til en Linie 7 Sm S. for og parallel med Linien *Rörviksuddén—Halsön*.

(U. f. s. Nr. 25/1339. Stockholm 1944.)

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

**1040. Danmark. Sundet. København. Skudehavn. Oplysning om Havnearbejder.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 13/688 og 15/738 1943.

*Position.* Anlægsbroen i *Skudehavn* SW.-lige Del: 55° 42' (52") N. 12° 35' (56") E.

*Detaller.* I *Skudehavn* SW.-lige Hjørne er en ny, c. 130 m lang Ophalerbedding under Udførelse c. 45 m W. for ovennævnte Anlægsbro, udfor *A/S Nordbjærg og Wedell's* Baadeværft. Dybden ved Beddingens Yderende er c. 6 m; i Afstanden 84 m fra Hovedbolværket langs *Skudehavns* S.-Side er Dybden paa Beddingen 4,0 m, og herfra aftager den jævnt ind mod Land.

Den førnævnte Baadebro er forlænget til 85 m fra Land.

Ophalerbeddingen c. 15 m E. for Broen er forlænget til 100 m fra Land. Vanddybden paa den forlængede Strækning er mindst 4,0 m.

En ny Duc d'Albe er opført udfor sidstnævnte Beddings E.-Side og c. 90 m fra Bolværket i Stedet for den N.-ligste af de to i E. f. S. Nr. 13/688 nævnte Duc d'Alber, som er fjernet.

*Kort* Nr. 134 og 133.

*Publikationer.* Havnelods, Side 123.

**1041. Sverige. Sundet. Barsebäck W. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 23/968 1944 udgaar.

*Position.* 55° 45' 05" N. 12° 50' 57" E.

*Detaller.* Lys- og Fløjtetønden W. for *Barsebäck* er atter udlagt paa Plads. Lystønden er inddraget.

(U. f. s. Nr. 25/1294. Stockholm 1944.)



**1042. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 21/911 1944.*

*Position. c. 54° 51' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.*

*Detaller. Ved Opmaaling den 20. Juni 1944 af den gravede Rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 3,5 m i W.-Siden af Renden.*

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

**1043. Danmark. Kattegat. Grenaa ENE. Kalkgrund. Sømærke flyttet.**

*Position. 56° 24' 56" N. 10° 56' 19" E.*

*Detaller. Kalkgrund W. hvide Stage med 1 nedadvendt Kost er flyttet 55 m i Retning W. t. N. og udlagt i 6,0 m Vand paa ovennævnte Plads.*

*Kort Nr. 102.*

*Publikationer. Søm.-Fort. Side 44, Nr. 10.*

**1044. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr E. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/204 1944.*

*Position. 56° 31' 52" N. 10° 53' 41" E., c. 2,1 Sm 86° fra Gerrild Fyr.*

*Detaller. Vraget er fjernet.*

*Kort Nr. 102 og 100.*

**1045. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Sejlads gennem minespærret Omraade.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/171 1944 udgaar.*

*Position. Norra Astol c. 57° 55',4 N. 11° 35',3 E.*

*Detaller. Skibe paa mere end 75 Register Tons Brutto maa mellem Tjörn og Koön kun benytte Sejlløbet mellem Norra og Södra Astol.*

(U. f. s. Nr. 9/503. Stookholm 1944.)

**1046. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 1/171 og 24/993 1944 udgaar.*

*Position. Se nedenfor.*

*Detaller. 1. Omraadet mellem Breddeparallelernerne 57° 15' N. og 58° 25' N., hvori der er udlagt Minespærringer, er udvidet til at omfatte hele det svenske Territorialfarvand.*

*2. Tidligere Bestemmelser vedrørende dette Omraade ophæves.*

*3. For Besejling af Omraadet gælder følgende særlige Regler:*

*a) Man advares imod at navigere paa anden Maade inden for Omraadet end saadan som nedenfor angivet.*

*b) For Besejling af Mineomraadet fordres særlig Tilladelse, der skal søges hos Marinedistriktchefen i Göteborg.*

*c) Indsejling i Mineomraadet kan kun ske om Dagen og ved nedennævnte Pladser, hvor der er stationeret et Bevogtningsfartøj, og hvor man faar nærmere Forskrifter vedrørende den fortsatte Sejlads.*

*Disse Pladser er:*

*57° 13' N. 12° 00' E., SE. for Nidingen, og*

*58° 28' N. 11° 10' E., NNW. for Skägga Varde.*

*Statslods (Minelods) skal tages om Bord henholdsvis ved Varberg og N. for Hällsö eller ved Väderöerne.*

*d) Under Sejladsen gennem Mineomraadet skal Lodsernes Anvisninger følges. Kun de af Lodserne anviste Sejlløb maa benyttes.*

*I øvrigt henvises til Forskrifterne vedrørende Søfarten inden for svensk Kystfarvand (E. f. S. Nr. 2/333 1944).*

(U. f. s. Nr. 25/1327. Stookholm 1944.)

**1047. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Forskrifter for Sejlads inden for Mineomraadet mellem Breddeparallelernerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved Sveriges W.-Kyst.**

*Position. Se nedenfor.*

*Detaller. 1. Skibe over 50 Nettotons skal under Sejlads i Mineomraadet have Statslods (Minelods) om Bord. Kun de af Lodsen anviste Sejlløb maa benyttes.*

Lods skal tages om Bord enten i *Varberg* eller ved *N. Hällsö* (eller *Väderöerne*).

For Skibe i Lokalfart gælder særlige Regler.

2. For Skibe under 50 Nettotons gælder udfærdigede Bestemmelser med nedenævnte Indskrænkninger:

Følgende Farvandsafsnit er spærret for al Slags Sejlads:

- A. Farvandet W. for en Linie gennem følgende Pladser:

57° 15' N. 12° 03' E.

*Södra Ledskär.*

*Norra Ledskär.*

*Malö Fyr.*

*Hallands Svartskär Fyr.*

*Kungens Fyr.*

*Tislarna Fyr.*

*Böttö Fyr.*

*Buskär Fyr.*

*Koholmen E.-Pynt.*

*Vinga Fyr.*

*Hönöhuud Fyr.*

*St. Osel Fyr.*

*Hyppeln SW.-Pynt.*

*Hyppeln W.-Kyst.*

*Rörö SW.-Pynt.*

*Rörö W.-Kyst.*

*Rörö NW.-Pynt.*

*Halloren W.-Pynt.*

*Yttre Lekskär N.-Pynt.*

*Busholm N.-Pynt.*

*Skärileja Varde.*

*Måseskär Fyr.*

*Tornö Varde.*

*Härmanöhuud.*

*Härmanö W.-Kyst.*

*Gullholmen N.-Pynt.*

*Normans faste Sømærke.*

*Grötö Fyr.*

*Gåsö S.-Pynt.*

*Gåsö E.-Kyst.*

*E.-lige Del af Gåsö N.-Pynt.*

*Spättasbåde.*

*Stångholmen Fyr.*

*Kornökalf S.-Pynt.*

*Kornökalf, Stora Kornö og Lilla Kornö W.-Kyst.*

*Lilla Kornö NW.-Pynt.*

*Malmö S.-Pynt.*

*Malmö W.-Kyst.*

*Porsholmen W.-Pynt.*

*Långö NW.-Pynt.*

*Pengeskärsbådan Fyr.*

*Brimskär W.-Pynt.*

*Södra Buskär SW.-Pynt.*

*Häskär W.-Pynt.*

*Soteskär S.-Pynt.*

Man advares imod at besejle det ovennævnte afspærrede Omraade.

- B. Farvandet N. for *Marstrand*, som begrænses af følgende Linier:

mod Nord af *Tjörn S.-Kyst.*

mod Øst af Linien: *Tjörns Kyst* lige N. for *Kjersö W.-Pynt—*

*Kjersö W.-Pynt—Stenskar W.-Pynt—Porsholm E.-Pynt—Instön NE.-*

*Pynt.*

mod Syd af *Koön* og *Instön N.-Kyster.*

mod Vest af Linien: *Tjörns Huvud* S.-Pynt—*Stora Dyrö* W.-Pynt—  
en Varde paa *Koön* NW.-Pynt.

Dette Omraade kan passeres i Lodssejlløbet mellem *Norra* og *Södra Åstol*, mellem *Meholmene* samt mellem *Risö* og *Stenskår*.

Man advares imod at besejle Farvandet udenfor nævnte Lodssejlløb.

Naar Minelods er om Bord, skal hans Anvisninger nøje følges.

(U. f. s. Nr. 25/1328. Stockholm 1944.)

1048. (T). Sverige. Kattogat. Skagerrak. Fyr midlertidigt slukket.

*Tidligere* E. f. S. Nr. 24/994 1944.

*Positioner.* *Hallands Svartskär* Fyr c. 57° 22' N. 11° 51' E.

*Flatholmen* Fyr c. 58° 16' N. 11° 25' E.

*Detaller.* Ovennævnte Fyr er slukket indtil videre.

(U. f. s. Nr. 25/1296. Stockholm 1944.)

1049. Sverige. Kattogat. Marstrand. Vandledninger udlagt. Forbud mod Ankring.

*Position.* *Marstrand* c. 57° 53' N. 11° 35' E.

*Detaller.* I *Marstrand* Havn er udlagt to Vandledninger, den ene mellem *Malepert* i Havnens N.-lige Del og Badepladsen udfor *Villa Baidara*, den anden over den indre Havn mellem *Paradisparken* og *Ringens* Baadeværft i *Arvidsvik*.

Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 50 m fra Vandledningerne.

(U. f. s. Nr. 25/1299. Stockholm 1944.)

1050. Sverige. Skagerrak. Fjällbacka. Trybergsholmen Fyr forandret.

*Position.* c. 58° 36' N. 11° 13' E.

*Detaller.* *Trybergsholmen* Fyr er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 9<sup>s</sup>. Lysstyrken er samtidigt forøget.

(U. f. s. Nr. 25/1300. Stockholm 1944.)

1051. Norge. Aust-Agder. Risør E.-lige Indsejling. Grønholmgapet. Afspørring.

*Positioner.* a) 58° 44',6 N. 9° 18',0 E., *Skotkilen* W.

b) 58° 44',4 N. 9° 18',3 E., *Sildholmen*.

c) 58° 44',1 N. 9° 18',0 E., *St. Varøy*.

*Detaller.* Under Indsejling til og Udsejling fra *Risør* er det forbudt at passere Linien gennem ovennævnte 3 Punkter.

(E. f. S. Nr. 11/431. Oslo 1944.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1052. (T). Norge. Senja. Ramsundet. Stokkøyrenna. Fyr ødelagt.

*Position.* c. 68° 32',5 N. 16° 25',9 E.

*Detaller.* Det S. lige røde Fyr ved W. Siden af *Stokkøyrenna* er ødelagt efter Paasejling.

Det vil foreløbigt ikke blive repareret.

(E. f. S. Nr. 11/430. Oslo 1944.)

1053. Norge. Sør-Helgeland. Kilvær. Grønholmen W. Grund.

*Position.* 65° 48' 14" N. 12° 01' 35" E., 380 m 8° fra *Mefjordholmen* N.-Pynt.

*Detaller.* En Grund med 4 m Vand er fundet paa ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 11/429. Oslo 1944.)

1054. Norge. Sør-Trøndelag. Hepsøya S. Grund.

*Position.* 64° 18' 51" N. 10° 24' 10" E., 310 m 80° fra *Nøstflu* Jerustang.

*Detaller.* En Grund med 4 m Vand er fundet paa ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 11/427. Oslo 1944.)

**1055. Norge. Rogaland. Boknfjorden. Falkeidflæet. Beliggenhed af Grund.***Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1000 1944.*Position.* 59° 15' 58" N. 5° 31' 24" E., c. 0,85 Sm 278° fra *Arviksund* Fyr.*Detaller.* Efter en foreløbig Undersøgelse har det vist sig, at den tidligere rapporterede 7 m Grund ligger paa ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 11/391. Oslo 1944.)

**1056. Norge. Rogaland. Ryfylkefjordene. Horgefjord. Oplysning om Grund.***Tidligere E. f. S.* Nr. 41/1523 1943.*Position.* 59° 00' 01" N. 5° 53' 28" E., 1280 m 247° fra *Knibringen* Fyr.*Detaller.* Farvandet W. for *Knibringen* Fyr er blevet nærmere undersøgt.

Den tidligere rapporterede 4 m Grund har vist sig at ligge paa ovennævnte Position, c. 20 m E.-ligere end tidligere angivet.

Dybden mellem Grunden og 6 m Kurven W. for *Kobbholmen* er 8 m.

Der er ikke fundet andre Grunde, der kunde tyde paa, at Farvandet iøvrigt er urent.

(E. f. S. Nr. 11/392. Oslo 1944.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****1057. Danmark. Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Jyllands Kyst. Mineomraade.***Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1027 1944 udgaar.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Omraadet inden for 1 Sm Afstand fra Kysten af *Jylland* fra c. 55° 00' N. 8° 20' E., udfor *Højer*, over *Hanstholm* og *Skagen* til c. 57° 15' N. 10° 35' E., S. for *Søby*, er spærret paa Grund af Miner.

De i dette Omraade værende Havneindsejlinger er minefrie inden for en Vinkel af 30° paa hver Side af Anduvningskursen.

(N. f. S. Nr. 24/1319. Berlin 1944.)

**1058. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten inden for svensk Kystfarvand.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/333 1944, Side 85, Linie 10—8 f. n., og Nr. 22/933 1944 udgaar.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Bestemmelserne i E. f. S. Nr. 2/333 1944, § 10, Punkterne 1, 2, 3 a, 3 c og 3 d gælder for den Del af det *svenske* Territorialfarvand, som ved den *svenske* W.-Kyst ligger mellem Breddeparallelernerne 57° 15' N. og 58° 25' N.

Denne Bestemmelse gælder indtil videre, dog ikke længere end til den 31. December 1944.

(U. f. s. Nr. 25/1332. Stockholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

Tegn Geres  
Forsikringer  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

=====  
**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandværkskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## DAMPKIBSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**

Telefon: 6280

Privat: 4628

Telegr.-Adr.:

„NAVIGATION“

## KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE

**KOLDING**

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- EKSPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN NØRREHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:

»HOVMAND«

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 608

## RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**

Telefoner 91 &amp; 92

Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

**FREDERICIA**

Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464

The Boe Code, New &amp; Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 27

FREDAG 7. JULI 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

I Slutningen af forrige Uge indeholdt de ledende Hovedstadsblade forskellige Uddrag af tyske Aviser, hvori Krigssituationen paa de forskellige Fronter analyseredes. De tyske Militærkommentatorer kommer deri til det Resultat, at den tyske Krigsledelse maaske vil være tvunget til, i hvert Fald for et Stykke Tid, at føre Krigen efter rent defensive Metoder. Grunden hertil, forklares det videre, er de Allieredes tekniske og materielle Overlegenhed, som nødvendiggør det for Tyskerne at føre en henholdende Kamp i Afventen paa de Resultater, en yderligere Intensivering af Arbejdet i den tyske Rustningsindustri maatte bringe.

Disse Betragtninger er interessante ud fra mange Synspunkter, og ikke mindst fra det shippingmæssige. At de Allieredes, og naturligvis i første Række U. S. A.'s Rustningspotentiel fuldt ud vilde kunne honorere de Krav, der stilledes det, er der vel næppe mange, der for Alvor har tvivlet paa. Een Ting er imidlertid at producere Vaabnene, men, som tidligere paapeget, de Allieredes virkelige Vanskeligheder var Transporten til Krigsskuepladserne, der er fordelt over hele Kloden. Den tyske Ubaadskrig havde hærgnet slemt blandt de Allieredes Handelsflaader, og sideløbende med Vaabenproduktionen maatte det derfor blive en Hovedopgave at forøge de Allieredes Tonnageressourcer. De ovenfor nævnte tyske Udtalelser kunde imidlertid tyde paa, at ogsaa dette Problem har de Allierede kunnet løse.

Dermed være naturligvis ikke sagt, at de Allierede nu er ude over alle Vanskeligheder m. H. t. Tonnagespørgsmaalet. Tværtimod, Størstedelen af den Tonnage, de Allierede disponerer over, skal bruges til militære Formaal, og det følger deraf, at Tonnageefterspørgslen for det civile Transportbehov stadig er lige stor, hvilket ogsaa genspejler sig i de Rapporter, der foreligger om Udviklingen paa det oversøiske Fragtmarked i den nu forløbne Uge. Fra alle Hold raabes der paa Skibe, Skibe og atter Skibe, men kun faa tilbydes, og Befragtningsvirksomheden er derfor minimal.

Om de enkelte Markeder foreligger der følgende Meddelelser. Amerikanerne har frigivet et betydeligt Antal Skibe for Kul fra Hampton Roads til forskellige Destinationer i Vestindien og Sydamerika, bl. a. til Chile og Buenos Aires. Disse Skibe skal retur laste henholdsvis Salpeter eller Malm fra Vestkysten af Sydamerika til Northern Range eller Golfen og Malm fra Brasilien til U. S. Atlantic. Iøvrigt er der mange Laster paa det amerikanske Marked, især for Sukker fra Cuba, hvor Befragterne for neutral Tonnage byder betydeligt mere end de officielle Rater, men der rapporteres ingen Afslutninger i denne Trade. Iøvrigt er der stadig en lang Række Malmlaster i Markedet fra Indien og Sydafrika, ligesom der noteres mange Papir- og Malmlaster fra New Foundland til Northern Range. Ogsaa Hørfrø fra Buenos Aires til Northern Range kan tage adskillige Skibe. De amerikanske Rater er uændret med Undtagelse af Kulfrakterne fra Golfen til Vestindien. I denne korte Fart har det hidtil været meget vanskeligt at skaffe

Tonnage, og det har derfor været nødvendigt at forhøje Raten noget. Pensacola/Havana betales tidligere med \$2.40 plus 85 pCt., men er nu ændret til \$4.05 plus 54 pCt., altsaa en Forhøjelse paa ca. \$2.

Englænderne noterer uforandret Kul fra Wales og Østkysten til Bunkerstationerne i Atlanterhavet og til forskellige portugisiske, spanske og italienske Havne. Endvidere er der de sædvanlige Gengangere som Salt fra Middelhavet og Aden til Calcutta, Kul fra Calcutta til Colombo og Kul fra Durban til Suezkanalområdet. Alt til uforandrede Rater.

Paa River Plate-Markedet er Efterspørgslen stadig lige stor. Der skal stadig transporteres store Mængder Korn til England, Eire, Portugal og Spanien, ligesom der ligeledes ligger mange Stykgodsladninger klare til Afskibning til saa forskellige Destinationer som Sydafrika, Mexico og Venezuela/Colombia, men det har været overmaade vanskeligt at faa Forretning i Stand.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig uden større Ændringer. Der er givet Støtte for nogle Kul- og Koksbaade fra Tyskland til danske Havne. Trælastfarten fra Finland og Sverige til Danmark viser kun begrænset Aktivitet, og det samme gælder for Salpeter fra Norge til Danmark. Malmfarten fra Luleå og Oxelösund til tyske Havne tager en hel Del Tonnage, og ogsaa i Trælastfarten fra Østersøen til tyske og hollandske Havne er der nu en ret betydelig Aktivitet.

### »FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME« FYLDER 100 AAR

Den 1. August er det 100 Aar siden, at *Foreningen til Søfartens Fremme*, der i det svundne Sekel har udrettet et saa stort og fortjenstfuldt Arbejde til Gavn for vor Skibsfart, blev stiftet.

Initiativet til Foreningens Stiftelse blev taget af Kontreadmiral Michael Bille, der iøvrigt var den danske Søofficer, som personlig aflyrede det første Skud den 2. April 1801. Gennem hele sit Liv havde denne dygtige Søofficer virket for Forbedringer af Navigationen og en bedre Uddannelse af Navigatorerne. Kontreadmiral Billes Navn er ogsaa paa anden Maade knyttet til den danske Skibsfarts Historie, idet det var ham, der i 1819 førte den første danske Dampers *Caledonia* fra England og til København.

Det sidste Udslag af hans glødende Interesse for dansk Skibsfart og dens Udøvere blev Stiftelsen af »Foreningen til Søfartens Fremme«, der skete den 1. August 1844. Allerede Aaret efter døde Kontreadmiral Bille, men han havde faaet lagt Arbejdet til Rette, og at hans Tanke var rigtig, fremgaar af, at Foreningen har bestaaet og virket i 100 Aar.

Paa den Tid, da »Foreningen til Søfartens Fremme« saa Lyset, blev der ikke i Danmark lagt tilbørlig Vægt paa den teoretiske Uddannelse af Handelsflaadens Befalingsmænd. Den danske Sømandsstand havde for sin praktiske Duclighed og Paalideligheds Skyld altid haft Ord for at regnes blandt de bedste af alle søfarende Nationer, og det var da Kontreadmiral Billes Tanke at skabe en Forening, der kunde virke for at den nautiske Uddannelse kom paa et tilsvarende højt og anset Niveau.

I Foraaret 1844 udsendtes en Indbydelse til at del-

tage i Dannelsen af en Forening med dette Formaal for Øje. Som Indbydere stod, foruden Kontreadmiral Bille, en Kreds af fremtrædende Mænd, Redere, Assurandører og Storkøbmænd, Navne som *C. A. Broberg, W. Duntzfeldt, A. N. Hansen, S. Heckscher, Ed. J. Hvidt og M. W. Sass.*

I de følgende Maaneder sluttede ialt 161 Interesserede op om Tanken, og den 1. August 1844 stiftedes saa »Foreningen til Søfartens Fremme«.

Den første Bestyrelse bestod af Admiral *Bille*, Grosserer *A. N. Hansen*, Oldermænden for Skipperlauget, Kaptajn *Støger*, Kaptajn i Sætaten *F. A. Paludan* og Grosserer *C. A. Broberg.*

I de forløbne 100 Aar har Foreningen haft følgende Formænd:

Kontreadmiral Michael Petronius Bille 1844—45, Grosserer *A. N. Hansen* 1845—49, Kaptajn i Sætaten *Fr. Paludan* 1849—50, Kaptajn i Sætaten, Baron *F. R. E. M. Dirckinck-Holmfeld* 1850—55, Kommandørkaptajn *C. E. van Dockum* 1855—57, Premierløjtnant i Sætaten *J. C. Tuxen* 1857—79, Kaptajn i Sætaten *N. J. Jespersen* 1879—1901, Kommandør *A. H. J. B. Münter* 1901—26, Kontreadmiral *V. C. A. Jøhne* 1926—33, Kontreadmiral *F. Cold* 1933—40 og Kommandørkaptajn, Baron *N. Iuel-Brockdorff* 1940—.

I Jubilæumsaaret bestaar Foreningens Bestyrelse af Kommandørkaptajn, Baron *N. Iuel-Brockdorff*, Formand, Dispathør *L. N. Hvidt*, Næstformand, Formand for Københavns Skipperforening, Kaptajn *Svend Prip*, Kasserer, Forretningsfører for Dansk Styrmandsforening *H. J. Christiansen*, Sekretær, Formand for den alm. danske Skibsførerforening, Kaptajn *H. P. Hagelberg*, Skibsreder *Knud Lauritzen* og Kommandør *H. G. Bildsøe.*

Hans Kongelige Højhed Kronprins *Frederik* er Foreningens Ærespræsident.

Foreningens Formaal og Virksomhed finder Udtryk i dens Navn »Foreningen til Søfartens Fremme«, og det er Ledelsens Haab, at der ved Jubilæet kan skabes større Kendskab til Foreningen og dens Arbejde.

#### ØSTBORNHOLMSKE'S GENERALFORSAMLING

Aktieselskabet Det østbornholmske Dampskibsselskab har holdt Generalforsamling, hvor Selskabets Formand og administrerende Direktør, Landsrets-sagfører *J. Wichmann*, aflagde Beretning og Regnskab. Driftsregnskabet balancerede med 827,917 Kr. og udviste et Overskud paa 89,485 Kr. mod et Underskud sidste Aar paa 30,639 Kr. Passagerfarten har indbragt Selskabet 140,142 Kroner og Godsfragten 611,136 Kr. Endvidere har Selskabet haft en Indtægt paa 36,562 Kr., idet S/S. »Carl« en Tid var udlejet til Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866. Status balancerede med 1,567,582 Kr., og Selskabet har en Kassebeholdning paa 52,717 Kr.

#### DANSK-FRANSK'S GENERALFORSAMLING

Den nye, ekstraordinære Generalforsamling i Dansk-Fransk, hvor de omtalte Vedtægtsændringer skal endeligt vedtages, er nu indkaldt til Tirsdag den 18. Juli.

#### STOR ERSTATNING TIL D. F. D. S.

Göteborgs Raadhusret har dømt »Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag« til at betale Det Forenede Dampskibsselskab 54,071 Kr. og 14,000 Kr. i Sagsomkostninger. Sagen udgjorde Efterspillet til en Kollision 10. December 1941 ved Sjællands Rev mellem den danske Damper »Odin« og det svenske Motorskib »Procyon«. Begge Skibe havde ankret op i Nærheden af hinanden Dagen før og fik Skader. Det danske Rederi krævede ca. 54,000 Kr. i Erstatning, idet man paastod, at Officererne paa det svenske Skib havde foraarsaget Kollisionen. Det svenske Rederi krævede det danske til at betale 5000 Kr., idet man paastod, at det var »Odin«s Officerer, der havde gjort

sig skyldig i Forsømmelse. Raadhusretten fastslog, at »Odin« ved Sammenstødet laa paa sin Ankerplads, mens »Procyon« i det haarde Vejr var drevet ind paa »Odin«. De vagthavende Styrmand havde undladt at pejle og lodde for at forvise sig om Skibets Stilling. »Odin« saas ikke at have været medvirkende til Kollisionen, hvorfor det svenske Rederis Krav afvises.

#### GENERATORANLÆGET VAR UBRUGELIGT

Aktieselskabet Vølund havde ved Sø- og Handelsretten krævet Kaptajn *Jens Hansen*, Rudkøbing, dømt til at betale 27,740 Kr. for et Generatoranlæg, der i Juli—August 1942 var installeret i M/S. »Langeland«, men som i November samme Aar atter var fjernet, da det var utilfredsstillende. Kaptajnen havde nægtet at betale, da Anlægget ikke var brugbart, og fremsatte et Modkrav paa 20,755 Kr. for Tidtab m. m. i Anledning af den mislykkede Installation. Sø- og Handelsretten frifandt Kaptajn Hansen for Vølunds Krav og dømte Vølund til at betale Hansen 18,755 Kr. og 3000 Kr. i Sagsomkostninger.

#### STORE NORDISKE HOLDING COMPANY

Bestyrelsen for Det store nordiske Telegraf-Selskabs Holding Company Akts. meddeler om Regnskabets for Driftsaaret, afsluttet den 30. Juni:

Af Selskabets Beholdning af Aktier i Det store nordiske Telegraf-Selskab er der ikke modtaget noget Udbytte. Driftsregnskabet udviser en Bruttoindtægt paa 16,124 Kr. inkl. Overførsel fra forrige Driftsaar 5118 Kr. Driftsudgifterne har været 7331 Kr., og der fremkommer saaledes en Saldo af 8793 Kr., som foreslaas overført i ny Regning.

#### DØDSBUDSKABER FRA UDLANDET

Til Familien i Marstal er der indløbet Meddelelse om, at Skibsfører *Niels Hansen Christensen*, Marstal, er afgaaet ved Døden i Udlandet, 60 Aar gammel. Christensen har sejlet i Rederiet *H. C. Christensen* i mange Aar og har ført flere af Rederiets Skibe.

\*

Gennem Udenrigsministeriet er der kommet Meddelelse om, at det Skib, hvormed Styrmand *N. H. Ove* sejlede, er udeblevet, og derfor maa anses som krigsforlist med hele sin Besætning.

Styrmand *Ove* var født 1. September 1914.

Efter at have gennemgaaet den praktiske Uddannelse kom han paa Navigationsskolen i Svendborg, hvor han tog Styrmandseksamen i 1940. Kort Tid efter fik han Hyre som Styrmand i D/S »Progress« og blev med et af dette Rederis Skibe lukket ude ved Begivenhederne i 1940. Paa den sidste Rejse blev Styrmand *Ove* udmønstret som 1. Styrmand. Styrmand *Ove* efterlader sig Hustru.

#### DEN SVENSKES UDENRIGSSØFART

Den svenske Udenrigssøfart viser for de sidste Maaned en stadig Formindskelse.

Bortset fra Færgetrafiken er de svenske Skibes Andel i Trafiken for Februar beregnet til 67,0 Procent, for Marts 75,9 Procent, for April 75,4 og for Majs Vedkommende 70,7 Procent. Bortset fra Færgetrafiken var de tyske Skibes Andel i Februar 17,0, i Marts 15,3, i April 17,7 og i Maj 18,2 Procent, medens de danske Andel i Februar var 2,0, i Marts 1,0, i April 1,2 og i Maj 4,1 Procent.

I Lejdebaadstrafiken indklareredes i Maj Maaned fem Skibe og udklareredes seks, samtidig med, at der afgik yderligere to Skibe — det ene for at gaa i portugisisk Timecharter, og det andet til Udveksling af civile internerede.

Fragtindeks sank i Marts to Enheder til 306, men steg atter i Maj Maaned til Februar Niveauet, beroende paa Massefragternes Forandringer.

Den svenske Handelsflaades totale Krigstab fra Krigens Begyndelse og indtil den 20. Juni i Aar udgjorde 238 Skibe paa 582,820 BRT., hvoraf 10 Skibe var be-



skæftiget i Lejdetrafiken. Ved disse Krigsforlis omkom 1,218 Personer. I disse Tal er medregnet 19 Fiskerbaade paa 1,006 BRT. og 25 beslaglagte Skibe paa 45,678 BRT.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Eriksberg har der været Søsætning paa et Lastmotorskib, som Værftet bygger til Svenska Ostasiatiske Kompaniet. Nybygningen, der fik Navnet *Bengal*, er af Shelterdæk-Typen med halvhøj Bak og Poop. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 430 Fod, Bredde 58 Fod 6 Tommer, Dybde til Shelterdæk 35 Fod 6 Tommer og Dødvægtstonnagen 7,300 Tons paa en Dybgang af 23 Fod 11 Tommer.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse med to gen-

nemgaaende Dæk og seks Lastrum. Maskineriet bestaar af en to-Takts enkeltvirkende Dieselmotor af Burmeister & Wains Type og af Værftets egen Produktion.

\*

Karlstad Varv har haft Søsætning paa et Lastmotorskib af Staal, som er bestilt af Värmlands Rederi-Aktiebolag i Karlstad. Det nye Skib faar en Lasteevne paa ca. 350 Tons. Det har en Længde paa 36,50 Meter, en Bredde paa 7,10 Meter og en Dybgang paa fuld Last af 3,20 Meter.

Det nye Skib døbtet »Ransäter«, og det er udrustet med en 6-cylindret, enkeltvirkende, to-Takts Motor paa 375 effektive Hestekræfter. Farten paa fuld Last er beregnet til 10,5 Knob.

## Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart.

Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart har udsendt sin Aarsberetning for 1943 — det sjette Driftsaar. I denne Beretning hedder det bl. a.:

Som i den herskende Storkrigs forudgaaende Aar har aktive og passive Krigsforanstaltninger ogsaa i Aaret 1943 medført alvorlige Tab af Menneskeliv indenfor den danske Handelsflaades Besætninger, omend det samlede Antal af omkomne Søfolk, hvorom Anmeldelse er indgaaet til Forbundet, er væsentligt mindre end i de nærmest forudgaaende Aar.

Aarets Udgifter, hvoraf Mindsteparten hidrører fra Ulykkestilfælde bevirket ved den almindelige Sø-Risiko, er dækket dels ved Bidrag fra Forbundets Medlemmer — Præmier — og dels og for Størsteparten ved Midler, stillet til Raadighed af Statskassen i Henhold til den siden 9. April 1940 gældende Ordning om Opretholdelse af de Søfarendes Ulykkesforsikringsforhold.

*Ulykkesforsikringsafdelingen* udreder Erstatninger i Henhold til Ulykkesforsikringsloven af 20. Maj 1933, derunder ogsaa for Følger af Ulykkestilfælde hidrørende fra Krig, medens *Krigs-Ulykkesforsikringsafdelingen* udreder Erstatninger — d. c. Tillægs'erstatninger — i Henhold til Loven af 19. December 1936 om Krigs-Ulykkesforsikring for Søfarende, henholdsvis Loven af 25. Juli 1940 om Krigsulykkesforsikring.

#### Ulykkesforsikringsafdelingen

For Besætningerne om Bord i de i Udlandet tilbageholdte eller rekvisitionerede Skibe har Forbundet baaret Risiko i det Omfang, som er bestemt i den med Ministeriet for Handel, Industri og Søfart truffene Ordning, men der har ingen Præmier skullet erlægges af de paagældende Skibes Redere.

I Skibe i Fart i hjemlige eller dermed ligestillede Farvande under Redernes Kontrol har der været anmeldt til Forsikring ialt 6,842 Mand, hvoraf 274 selvstændigt erhvervsdrivende Personer tilmeldt i Henhold til Ulykkesforsikringsloven. I Overensstemmelse med den nævnte Ordning er der for denne Forsikringsbestand opkrævet en Grundpræmie af 36 Kroner pr. Mand pr. Aar, henholdsvis 24 Kroner for de personligt forsikrede i lige store halvaarlige Rater. I Grundpræmier er der indgaaet ialt 215,056 Kroner. Paa Grundlag af de indsendte Oplysninger om Besætningernes Forhyringslid med videre har Medlemmerne Krav paa Ristorni til ialt 23,353 Kroner. Medlemmernes samlede effektive Præmier har saaledes udgjort Kr. 191,702,62. Af Afdelingens Nettoudgift, der ifølge Driftsregnskabet har udgjort Kr. 1,029,061,03, er derhos Kr. 4,492,78 dækket af Statstilskud til Nedsættelse af de i Medfør af Ulykkesforsikringslovens § 75 tilskudberettigede Medlemmers Præmier, medens det resterende Beløb, Kr. 832,865,63, dækkes af Statskassen, jfr. Afdelingens Gevinst- og Tabs-Konto.

Der er i Aarets Løb indgaaet Anmeldelse om ialt 536 Ulykkestilfælde, hvoraf 203 hidrørende fra Krigsbegivenhederne; af det samlede Antal Tilfælde er 175

Dødstilfælde, hvoraf 134 skyldes Krigsforholdene. Da der fra forrige Aar overførtes 354 Tilfælde og 10 er optaget til fornyet Behandling, har der saaledes foreligget 900 Tilfælde til Behandling. Heraf er ifølge Kendelser af Direktoratet for Ulykkesforsikringen afvist 22 Tilfælde som ikke henhørende under Ulykkesforsikringsloven og 381 er afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 305 henstod uafgjort ved Aarets Udgang. I de resterende Tilfælde er i Overensstemmelse med Direktoratets Afgørelser ydet Erstatning til omkomne Søfolks efterladte og tilskadekomne Søfolk.

#### Krigs-Ulykkesforsikringsafdelingen

I Skibe i Fart i hjemlige eller dermed ligestillede Farvande under Redernes Kontrol har der i denne Afdeling, der kun omfatter *registreringspligtige* Skibe, været anmeldt til Forsikring ialt 5,921 Mand.

Der er ingen Præmier opkrævet i denne Afdeling, idet den Præmie — Maksimumspræmie — af 36 Kr. pr. Mand pr. A., som Rederne er pligtige at svare i Henhold til den truffene Statstilskudsordning, er opkrævet og ført til Indtægt i Ulykkesforsikringsafdelingen.

Afdelingens Netto-Udgift har ifølge Driftsregnskabet udgjort Kr. 716,470,48, der dækkes af Statens Tilskud.

Der er indgaaet Anmeldelse om ialt 203 Ulykkestilfælde; fra forrige Aar overførtes 203 Tilfælde, og da der er optaget 11 Tilfælde til fornyet Behandling, har der saaledes foreligget ialt 417 Tilfælde til Behandling. Ifølge Kendelser af Direktoratet for Ulykkesforsikringen er heraf 143 Tilfælde afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 138 endnu ikke var afgjort ved Aarets Udgang. I de resterende Tilfælde er der i Overensstemmelse med Direktoratets Afgørelser udbetalt Døds- og Invaliditets'erstatninger.

De reviderede *Regnskaber* for Aaret 1943 for Forbundets to Afdelinger er enstemmigt godkendt paa det den 21. Juni 1944 afholdte Repræsentantskabsmøde.

#### Forandringer inden for Repræsentantskabet og Bestyrelsen

Faa Dage f. rinden det forannævnte Repræsentantskabsmøde afgik Repræsentantskabets og Bestyrelsens Formand, Overretssagfører *Henrik Stæhr*, ved Døden. I dennes Sted har Repræsentantskabet enstemmigt valgt Højesteretssagfører *Jakob E. Gelting* til Formand.

Ved Repræsentantskabsmødet frattraadte Skibsreder *H. Gether* og Skibsreder *L. R. Schmith* som Medlemmer af *Repræsentantskabet*; i disses Sted er indtraadt Direktør *A. Tonboe* og Prokurist *Georg Andersen*, begge valgt af Dansk Dampskibsrederiforening.

Til Medlem af *Bestyrelsen* i Stedet for Skibsreder *Schmith* er valgt Skibsreder *Eigil Hahn-Petersen*.

## Amerikas Overskuds-Tonnage.

Direktør *Ernst A. Hedén*, Götaverken, udtaler til den svenske Fagpresse, at det er en velkendt Sag, at Forholdet mellem England og Amerika under Krigen har undergaaet en total Forandring, hvad Skibsfarten angaar. Englands Handelsflaade bestod før Krigsudbruddet af 18 Mill. Tons, medens Tallet nu er 8 Mill., og Amerikas Førkrigstonnage udgjorde 9 Mill. imod ca. 30 Mill. Tons paa indeværende Tidspunkt.

»Jeg haaber,« sagde Direktør Hedén, »men er desværre ikke overbevist om, at Amerikanerne vil bestemme sig til at ophugge eller oplægge denne store Overskudstonnage. Snarere vil de subventionere den til Ugunst for andre Lande, til Trods for at ca. 15 Mill. Bruttotons bestaar af de saakaldte *Liberty ships* paa 10,000 Tons og 2500 H.K. med en Fart af 10 à 11 Knob, som uden Subventioner er helt umulige i Konkurrencen.«

»Det kan imidlertid tænkes,« fortsatte Direktøren, »at der kan blive god Anvendelse for disse Skibe i den japanske Krig, som sikkert vil fortsætte et Par Aar efter Fredsslutningen i Europa, og selv om dette er sørgeligt paa Grund af de store Tab og al den Elenighed, som dette vil medføre, vil det rent materielt set være af stor Fordel for Skibsfarten.«

Direktøren var af den Mening, at man nu afvikler eller helt indstiller Produktionen af saadanne Skibe i De Forenede Stater og Kanada og i højere Grad giver sig af med Bygning af *Victory ships* af højere Klasse, omend af samme Type som de svenske Fragt- og Passagerskibe. Set fra et søfartsteknisk Synspunkt er disse fuldt konkurrencedygtige, men man maa ikke glemme, at de koster dobbelt saa meget at fremstille som lignende Skibe i Sverige. Da dertil kommer, at Driftsudgifterne er meget større i Amerika og ikke kan sammenlignes med de skandinaviske, turde disse Skibe uden Subventioner være ufarlige Konkurrenter.

Det er imidlertid sandsynligt, at De Forenede Stater, naar Krigen er forbi, og der skal gives Arbejde til Soldaterne, kan komme ud for saa store Krav, at selv et rigt Land som Amerika maa holde Hus med sine Midler og anvende dem, hvor Behovet er størst, og dette gælder næppe Skibsfarten, som kan besørges billigere af andre. Ellers vil det mere være et Prestigespørgsmaal, mente Direktør Hedén.

Direktøren kom derefter ind paa den saakaldte Transportbaands Produktion, Kaiser-Metoden, som anvendes i Amerika. Oprindelig er Henry Kaiser Vej- og Vandbygger og har udført meget store Arbejder paa det Omraade, for Eksempel Boulder Dam. Saadanne Arbejder udføres uden Hensyn til Omkostningerne og Forholdet er nok det samme, naar det drejer sig om Skibsbygning. Direktør Hedén havde selv været i Amerika i seks Aar og var ikke af den Mening, at Amerikanerne paa dette Omraade var Europæerne overlegne. »Jeg er derfor overbevist om,« sagde Direktøren, »at vi skulde kunne udføre det samme mindst lige saa godt under samme Forudsætninger med Hensyn til Penge og Materiale som Amerika.«

Det er derfor næppe sandsynligt, at denne Bygge- maade har nogen Fremtid for sig, og vi kommer nok til at opleve det samme som efter forrige Krig, da Værftet Hog Island i Delawarefloden ved Philadelphia med sine 50 Beddinger nedlagdes, da Krigen ophørte. Dengang byggede man et 7500 Tons Tankskib (»Tuckahoe«) paa 27 Dage. Det er imidlertid givet, at Skibsbygningsindustrien faar en Mængde gode Impulser fra det System, som nu anvendes i Amerika. Det gælder blot at tilegne sig det bedste.

I Øjeblikket stiller Rederne sig meget reserverede over for nye Ordre i det Haab, at Priserne skal fal-

de. Direktør Hedén udtalte: »Jeg anser det ikke for umuligt, men paa den anden Side maa vi drage Lære af den forrige Krig, da Priserne holdt sig paa et højt Niveau et Par Aar efter Fredsslutningen, og man placerede en Mængde Ordre, som ikke kunde udføres. Det er muligt, at den nuværende store Værftskapacitet ikke kan finde Beskæftigelse 2 à 3 Aar efter Fredsslutningen. Skibsbyggere vil da blive nødt til at modtage Ordre til lave Priser, af hvilken Grund det er nødvendigt nu at ruste sig til den skarpe Konkurrence, som da sikkert vil opstaa.

I denne Forbindelse omtalte Direktør Hedén forskellige Synspunkter, som havde været fremme i Pressen vedrørende Skibspriserne. Saavidt det kan skønnes, drejer Prisstigningen sig for Tankskibe paa 17—18,000 Tons om ca. 40 à 45 pCt., for Passager- og Fragtskibe paa 7500—9000 Tons om 50 à 60 pCt., for lignende Skibe paa ca. 5 à 6000 Tons ca. 80 pCt., for Skibe paa 2500 à 3000 om ca. 100 pCt. og for mindre Skibe om endnu mere. Gaar man tilbage til Bundperioden i Begyndelsen af Trediveerne, bliver Forhøjelsen væsentlig større.

### SKANDINAVISK SØMANDSHJEM I SHANGHAI

I Shanghai har der i adskillige Aar ikke været noget Sømandshjem eller en lignende Institution, hvor ilandværende Søfolk kunde tilbringe deres ledige Timer. Det danske Generalkonsulat i Shanghai har haft Opmærksomheden henledt paa denne Sag og har genlagne Gange undersøgt Mulighederne for enten alene eller i Samarbejde med det finske og det svenske Generalkonsulat at oprette og drive en Læsestue og en Hvilestue for danske og andre skandinaviske Søfolk. Hidtil er Forsøgene strandede paa Grund af Vanskeligheder ved at finde passende Lokaler til en rimelig Leje.

I Maj Maaned 1943 blev Generalkonsulatets Opmærksomhed imidlertid henledt paa et passende Lokale, der var en Sidebygning til den amerikanske Kirke.

I vedkommende to-Etages Bygning, beliggende i et Distrikt af den tidligere franske Koncession med villamæssig Bebyggelse fandtes et stort Lokale i Stueetagen og to store og et mindre Værelse paa 1. Sal.

For at gøre Lokalerne fuldt anvendelige vilde det være nødvendigt at installere Toiletrum, Vaskekumme og Styrtebad. Et indhentet Overslag viste, at dette ved at adskille en mindre Del af Lokalet i Stueetagen kunde gøres for et Beløb paa ca. Kr. 2,000.

Kirkebestyrelsen erklærede sig rede til at udleje Bygningen for en maanedlig Leje af CRB\$ 600,00, saaledes at Lejemaalet kom til at indbefatte en mindre Tilbygning, velegnet til Indretning af et Fælleskøkken, samt Adgang til en Del af Kirkens Have saavel som til tre Tennisbaner og en Volleyballbane. De samlede Udgifter til Opretholdelse af et Sømandshjem i de paagældende Lokaler, indbefattende Udgifter til Varme, Lys, Vand m. m., ansloges herefter at ville modsvare gennemsnitlig ca. Kr. 500,00 maanedlig.

Danmarks Andel i Omkostningerne ved Indretningen af Hjemmet maatte herefter anslaaes til at ville modsvare ca. Kr. 800,00, medens de løbende Udgifter ved Hjemmets Opretholdelse for Danmarks Vedkommende maatte forventes at ville udgøre ca. Kr. 175,00 maanedlig.

I Betragtning af denne Sags meget store Betydning for Søfolkene og de forholdsvis mindre Udgifter, der vil-

### ODENSE MASKINISTSKOLE

Den 8. August paabegyndes nye Kursus som følger:

**Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen med Afslutning Juni/Juli 1945.**

**Dagkursus til Elektro-Installatørprøven for Maskinister med Afslutning April 1945.**

Oplysninger om Undervisningsplanerne, Statsunderstøttelse m. m. faas ved Henvendelse til Skolen, Tlf. 827.

Forstanderen.

de være forbundet med Planens Gennemførelse, mente man i Lighed med de to andre Repræsentationer at kunne føre Planen ud i Livet uden forinden at forelægge Sagen telegrafisk for Udenrigsministeriet.

Fra den 1. Juni i Fjor at regne afsluttede Generalkonsulatet derfor sammen med det finske og det svenske Generalkonsulat Lejemaalet med Kirkebestyrelsen. Arbejdet med Indretningen af Toilettrum, Vaskekumme og Styrtebad paabegyndtes umiddelbart efter og tilendebrogtes i Begyndelsen af August Maaned.

Det besluttedes at benævne Hjemmet »The Scandinavian Seamen's Institute« og til at forestaa dets daglige Drift at vælge en Komité bestaaende af to Repræsentanter for det danske Generalkonsulat, en Repræsentant for det finske Generalkonsulat og to Repræsentanter for det svenske Generalkonsulat. Fra dansk Side valgtes Kaptajnerne A. Damsgaard og F. Heisterberg.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dødsfald

68 Aar gammel er fhv. Skibsreder og Godsejer, Kaptajn Vald. Egenfeldt-Nielsen død i København. Han gik i 1892 til Søs som frivillig Lærling i Marinen og sejlede derefter paa Langfart med engelske og tyske Skibe. I 1898 deltog han i den græsk-tyrkiske Krig og blev dekoreret med det græske Tapperhedskors. Efter sin Hjemkomst tog han Eksamen fra Svendborg Navigationsskole og sejlede derefter som Styrmand bl. a. paa de store Fanø-Barker samt i Vendila, Ø.K. og Rederiet C. K. Hansen, og fra 1906—10 var han Skibsfører i Rederierne Myren og Gefion. Senere blev han Reder for Dampskibsselskabet »Quarto«, og efter Krigen købte han Godsset Pandrup ved Aalborg, som han drev indtil 1928. Aaret efter blev han ansat i Rederiet Dania, hvor han har ført s.s. »Birgit« og s.s. »Sonja«. Han var dekoreret med en russisk Medaille for Redningen af en finsk Skibsbesætning samt med Stanislaus-Ordenens Ridderkors.

\*

En af Vestkystens stoute Fiskerskikkelser, Strandfoged og Dannebrogsmænd Poul Odder, Klitmøller, er død, knapt 79 Aar gammel. Han har været ansat i Redningsvæsenet fra 1892 til 1935 og har i den Tid været med til at redde over 200 Skibbrudne. Den 1. April i Aar fejrede han 50 Aars Jubilæum som Strandfoged.

\*

Fhv. Styrmand i Svendborg, Laurits Peder Rasmussen, er død i sit Hjem, 65 Aar gammel.

Styrmand Rasmussen var født i Svendborg og havde i en lang Aarrække virket for Sydfyenske Dampskibsselskab, i hvilket Selskab han begyndte sit Arbejde i 1909. Da han ved et Ulykestilfælde i 1938 ved et Fald paa Dækket paa en af Selskabets Baade kvæstede Underlivet, maatte han trække sig tilbage fra Sølivet, og overtog Billetsalget ved Selskabet. Styrmand Rasmussen sejlede Størsteparten af sin Tid paa Sundfarten.

### Færlig Brand paa S/S »Hans Mærsk«

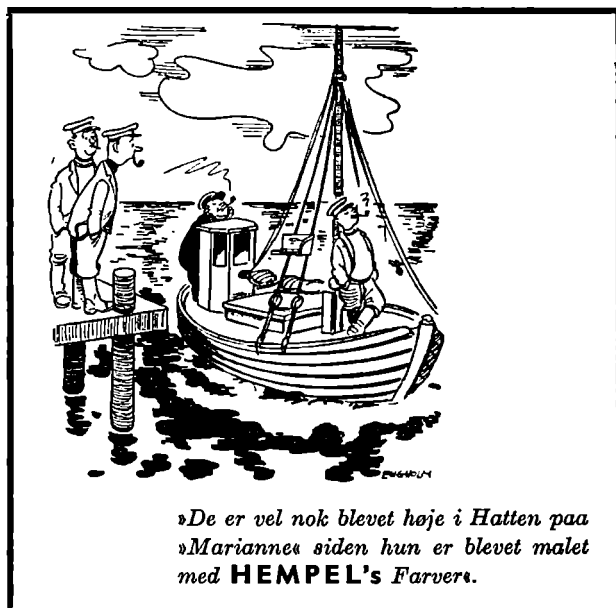
En faretruende Brand har raset om Bord paa SS. »Hans Mærsk«, medens Skibet var til Reparation. Det brændte kraftigt i Forstovnen, og Brandvæsenet mødte med stor Udrykning, da der var alvorlig Fare for, at Ilden skulde brede sig. I Løbet af en Times Tid var Branden slukket. Ilden havde da raseret Mandskabsrummene og Messen. Der brændte en Del af Mandskabets Tøj. Skadens Omfang er endnu ikke vurderet. Brandaarsagen kendes endnu ikke, men skyldes antagelig Uforsigtighed. Ilden blev opdaget af en Arbejder, som saa, at der trængte Røg ud fra et af Tøjskabene.

### Skibssalg

Motorskibet »Kemes« er af Kaptajn O. Olesen, Bogense, solgt til Skibsfører Kai Juel Møller, Randers, for et Beløb af 72,000 Kr. »Kemes« er bygget 1911 i England af Eg og Elm og laster 100 Tons d.w. Skibet er udstyret med en »Vølund« Oliemotor af nyeste Type paa 70 H.K. Overtagelsen har fundet Sted.

### Sømandsmissionen i København

Sømandsmissionen i København har udsendt sin Beretning for 1943. Af denne fremgaar det, at »Bethel« har



»De er vel nok blevet høje i Hatten paa »Marianne« siden hun er blevet malet med HEMPEL's Farver.»

haft 29,000 Besøg af Søfolk. Der har ialt paa Hjemmet i 1943 boet 863 Søfolk og 24 andre. Hjemmet har opbevaret eller hjemsendt Kr. 88,169,00 for Søfolk. Ved Julefesten blev uddelt 332 Julepakker. Der har været afholdt 50 Møder med ca. 1700 Deltagere. Hjemmet i Gasværkshavnen har haft 500 Besøg af Søfolk. Fra Hjemmene i Frihavnen er aflagt 1798 Skibsbesøg, og der har været afholdt 46 Møder i Læsestuen.

### 28 svenske Søfolk reddet

Besætningen paa 28 Mand fra det svenske Røde Kors-Skib »Fenja«, der sank efter en Eksplosion i Nærheden af den tyrkiske Kyst, er nu ankommet til Istanbul. Kaptajnen, Martin Sandgren, meddeler ifølge »Dagens Nyheder«, at Besætningen sprang i Vandet, inden Skibet kæntrade, idet der ikke kunde sættes Redningsbaade ud. Besætningen maatte klamre sig til Skibet, indtil nogle tyrkiske Motorbaade kom til Hjælp.

## PERSONALIA

### 50 Aar

Skibsfører i Siam Steam Navigation, Kaptajn H. Thomsen, fylder paa Onsdag — den 12. Juli — 50 Aar.

\*

Speditør, Grosserer P. A. Stryhn fyldte forleden Dag 50 Aar.

### Lods Gruelund jubilerer

Den danske Søfartshistoriker, Lods Peder Alfred Gruelund har holdt 25 Aars Jubilæum i Lods-væsenets Tjeneste. Lods Gruelund kom som 14 Aars Dreng til Søs med de store Sejlskibe, og efter at have taget sine nautiske Eksaminer, mønstrede han aller ud med en Sejler, nemlig Skonnertbriggen Carl af København, og senere har han ført forskellige Sejl- og Dampskibe. I 1919 vendte han hjem til Fødebyen, Aarhus, som Statslods, men forflyttedes i 1925 efter eget Ønske til Randers Fjord Lodseri med Station i Udbyhøj. Efter Krigsudbrudet fik han Ansættelse ved det nyoprettede Lodseri ved Lillebæltsbroen, indtil han den 1. Maj i Aar blev hjemkaldt til Randers Fjord, men nu med Station i Randers.

Det er særlig som Ekspert i vore Dybvandssejleres Historie, at han er kendt i videre Kredse. Han ejer 3000 Originalfotografier med tilhørende Beskrivelser af store Sejlskibe fra det sidste halvhundred Aar, indsamlet under Studiebesøg i Hamborg, Bremen, Antwerpen, London, Fanø og mange andre Steder, og der skal være Haab om, at hele dette encstaaende Materiale kan blive gjort tilgængeligt i Bogform.

### Vandbygningsvæsenet

Civilingeniør Jens Peder Møller Bruun er konstitueret som Ingeniør under Vandbygningsvæsenets 5. Lønningsklasse.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.

DE  
FORENEDE  
BUGSERSELSKABER  
KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER  
Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlans W. Katalog

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 6. Juli 1944.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1059. Danmark. Møn Fyr SSE. Vrag afmærket.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/972 1944.

*Position.* c. 54° 46',1 N. 12° 40',6 E., c. 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Sm 157° fra Møn Fyr.

*Detaller.* Vraget, der er sunket i 17,5 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket 2 Master rager 8 m op over Vandet, er afmærket med en Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, anbragt paa Vragets N.-ligste Mast, samt med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 50 m NE. for Vraget.

*Kort* Nr. 187 og 188.

1060. (T). Sverige. Västervik Havn. Fyr slukket efter Paasejling.

*Position.* 57° 45' 30" N. 16° 40' 18" E.

*Detaller.* Lilla Blockholmssundet Nr. 3 Fyr er ødelagt efter Paasejling. Det vil snarest blive genopført.

(U. f. s. Nr. 26/1376. Stockholm 1944.)

1061. Sverige. Sejløbet Södertälje—Sävösund—Oxelösund. Lystønder atter tændt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1035 1944 udgaar.

*Position.* c. 58° 45' N. 17° 24' E.

*Detaller.* Västra Stendörren Lystønde er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 26/1342. Stockholm 1944.)

1062. Letland. Riga Bugt. Domesnäs W. Vragafmærkning forandret.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/981 1944.

*Position.* c. 57° 47',2 N. 22° 21',6 E.

*Detaller.* Vraget er nu afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, udlagt c. 100 m S. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 25/1342. Berlin 1944.)

**1063. Letland. Riga Bugt. Domesnäs W. Vrag afmærket.***Position.* c.  $57^{\circ} 47',2$  N.  $22^{\circ} 26',6$  E.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ .

(N. f. S. Nr. 25/1343. Berlin 1944.)

**1064. Letland. Riga Bugt. Domesnäs W. Midlertidigt Skydeomraade.***Positioner.* a)  $57^{\circ} 44',7$  N.  $22^{\circ} 29',2$  E. c)  $57^{\circ} 50',4$  N.  $22^{\circ} 27',0$  E.b)  $57^{\circ} 49',9$  N.  $22^{\circ} 24',9$  E. d)  $57^{\circ} 45',1$  N.  $22^{\circ} 31',0$  E.*Detaller.* W. for Domesnäs er oprettet et midlertidigt Skydeomraade inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter.

Fareomraadet strækker sig 4 Sm E. og W. for Skydeomraadet.

(N. f. S. Nr. 25/1344. Berlin 1944.)

**1065. Letland. Backofen NW. Oplysning om Vraglystønde og Vrag.***Tidligere E. f. S.* Nr. 10/613 og 24/982 1944 udgaar.*Position.* c.  $57^{\circ} 17',6$  N.  $21^{\circ} 18',5$  E.*Detaller.* Vraglystønden, der viser grønt Et-Blink, er flyttet til ovennævnte Plads.

Vraget ligger 0,4 Sm E. for Vraglystønden.

(N. f. S. Nr. 25/1345. Berlin 1944.)

**1066. Tyskland. Putziger Wick. Hexengrund. Skydeomraade.***Positioner.* a)  $54^{\circ} 38',4$  N.  $18^{\circ} 34',8$  E. e)  $54^{\circ} 35',1$  N.  $18^{\circ} 32',6$  E.b)  $54^{\circ} 38',3$  N.  $18^{\circ} 35',2$  E. f)  $54^{\circ} 35',3$  N.  $18^{\circ} 32',3$  E.c)  $54^{\circ} 36',8$  N.  $18^{\circ} 34',4$  E. g)  $54^{\circ} 37',0$  N.  $18^{\circ} 33',5$  E.d)  $54^{\circ} 35',1$  N.  $18^{\circ} 33',2$  E.*Detaller.* Det faste Skydeomraade begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 25/1383. Berlin 1944.)

**1067. Tyskland. Stilo NE. Dybde over Vrag. Vragvager inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 19/861 1943.*Position.* c.  $54^{\circ} 51'$  N.  $17^{\circ} 50'$  E.*Detaller.* Mindste Dybde over Vraget er 14 m. Vragvageren er inddraget.

Kort Nr. 181.

(N. f. S. Nr. 25/1384. Berlin 1944.)

**1068. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.***Tidspunkt.* Den 11., 18. og 25. Juli 1944 Kl. 0700—1900 og den 26. Juli 1944 Kl. 1900—0700.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I ovennævnte Tidsrum foretages Skarpskydningsøvelser W. for Kolberg. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

mod Vest af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning  $299^{\circ}$  til Punktet:  $54^{\circ} 11',4$  N.  $15^{\circ} 22',4$  E.mod Nord af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet  $54^{\circ} 13',4$  N.  $15^{\circ} 29',5$  E.mod Øst af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Baaken paa E.-Molen. Om Natten vises samme Steder 3 Lys lodret for hinanden, det øverste rødt, de to nederste hvide.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalfag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

(N. f. S. Nr. 25/1330. Berlin 1944.)

**1069. Tyskland. Pommerske Bugt. Swinemünde NW. Vrag.***Position.* c. 54° 00' N. 14° 14' E.

(N. f. S. Nr. 25/1331. Berlin 1944.)

**1070. Tyskland. Pommerske Bugt. Greifswalder Oie SE. Vragafmærkning forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 20/874 1944.*Position.* 54° 12' 30" N. 14° 05' 58" E.*Detaller.* Vraget er nu afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-For-mørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.

(N. f. S. Nr. 25/1332. Berlin 1944.)

**1071. Tyskland. Pommerske Bugt. Greifswalder Oie E. Vrag afmærket.***Position.* c. 54° 14',9 N. 14° 02',7 E.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket Master og Skorsten rager op over Vandet, er afmærket med en Vraglystønde, som er forsynet med E.-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>.

(N. f. S. Nr. 25/1333. Berlin 1944.)

**1072. Tyskland. Plantagenetgrund NW. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 24/986 og 25/1029 1944 udgaar.*Position.* c. 54° 46',2 N. 12° 41',4 E., c. 900 m 73° fra det i E. f. S. Nr. 27/1059 1944 omhandlede Vrag.*Detaller.* Vraget af en Skonnert, af hvilket Masterne rager c. 1 m op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en grøn Lys- og Klokketønde, der er mærket *Wrack*, og som er forsynet med S.-Topbetegnelse. Lys- og Klokketønden, der er udlagt 100 m ENE. for Vraget, viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>.*Anm.* Skibe, der følger Tvangsruten paa N.-lig Kurs, skal holde Lys- og Klokketønden om Bb., og Skibe i Tvangsruten paa S.-lig Kurs skal holde den om Stb.*Kort* Nr. 187 og 188.

(Meddelelse fra Fyrdirektoratet 27. Juni 1944 og N. f. S. Nr. 25/1334. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1073. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker genudlagt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Nedennævnte Sømærker er genudlagt efter afsluttet Eftersyn:

- a. *Knastegrund* Klokketønde c. 55° 02',7 N. 10° 14',2 E.
- b. *Knoldhjorne E.* Stumtønde c. 55° 03',6 N. 10° 14',0 E.
- c. *Langtangflak* Spidstønde c. 55° 04',1 N. 10° 14',0 E.
- d. *Bjørnø N.* Klokketønde c. 55° 04',4 N. 10° 14',5 E.
- e. *Højen* Klokketønde c. 55° 05',0 N. 10° 14',9 E.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1074. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 23/952 1944.*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 27. Juni 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

**1075. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Vrag.**  
Annulletet.

**1076. Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr SE. Vrag.**

*Position.* Fornæs Fyr c. 56° 26',6 N. 10° 57',7 E.

*Detaller.* Er Vrag rapporteres at være sunket c. 500 m SE. for Fornæs Fyr og c. 300 m fra Kysten.

**1077. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. t. E. Vrag afmærket.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 21/922 1941.

*Position.* c. 56° 49',9 N. 10° 43',9 E., c. 12½ Sm 126° fra Hals Barre Fyr.

*Detaller.* Vraget, af hvilket Masterne rager henholdsvis 8 og 2 m op over Vandet, og som er sunket i c. 14 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 2 Flag, udlagt c. 30 m NE. for Vraget.

*Kort* Nr. 102 og 100.

**1078. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr S. t. E. Vrag afmærket.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 23/971 1944.

*Position.* 56° 54' 59" N. 10° 26' 19" E., c. 2,3 Sm 172° fra Hals Barre Fyr.

*Detaller.* Vraget, af hvilket en Mast rager c. 1,5 m op over Vandet, og som er sunket i 10 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 2 Flag, udlagt c. 30 m NE. for Vraget.

*Kort* Nr. 104, 102 og 100.

**1079. Norge. Skagorrak. Telemark. Porsgrunn. Torsbergrenna. Vandledning og Kabler udlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 10/625 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. En Vandledning er udlagt fra det nedre Hjørne af Kajen ved Porsgrunn Elektrometallurgiske A/S ved Roligheten paa Elvens E.-Side fra Punktet 59° 07' 36" N. 9° 37' 30" E. i Retning 320° over Elven til Knardalstranda.

2. Kabler er udlagt fra det øvre Hjørne af Kajen ved Porsgrunn Cementfabri ved Roligheten paa Elvens E.-Side fra Punktet 59° 07' 44" N. 9° 37' 44" E. i Retning 283° over Elven til Knardalstranda.

3. Ved hvert af Vandledningens og Kablernes Landingssteder er opført Ledefyr, der viser rødt, fast Lys og angiver Retning af paagældende Ledning eller Kabel. Bagfyrene har en Lysvinkel paa 9°, Forfyrene paa 90°. Afstanden mellem For- og Bagfyr er c. 20 m. Ved Landingsstederne er endvidere opsat Advarselsskilte.

Fyrene er endnu ikke tændt; Tændingen vil imidlertid ske uden nærmere Meddelelse.

Man advares imod at ankre i Nærheden af Vandledning og Kabler. Beskadigelse paa disse medfører Erstatningsansvar.

(E. f. S. Nr. 11/432. Oslo 1944.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1080. Norge. Nord-Trøndelag. Flatanger. Strannasundet. Mindre Dybde rapporteret.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1040 1943.

*Position.* 64° 28' 42" N. 10° 43' 20" E., 190 m 313° fra Jernstangen W. for Gjeitøya.

*Detaller.* Dybden i Strannasundet er paa det lægeste 1 m, som findes paa ovennævnte Plads S. for Sejløbet, i Stedet for 2 m som angivet i Kortet.

(E. f. S. Nr. 11/428. Oslo 1944.)

**1081. Norge. Sør-Trøndelag. Linesfjorden. Vågsøy S. Grund afmærket.**

*Position.* 63° 59' 42" N. 9° 55' 50" E., 360 m 97° fra Grisholmen E.-Pynt.

*Detaller.* En Grund med 1 m Vand, der er fundet paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Jernstang.

(E. f. S. Nr. 11/425. Oslo 1944.)



**1082. Norge. Sor-Trøndelag. Asen E. Grund.***Tidligere E. f. S. Nr. 24/1041 1943.**Position.* 63° 55' 49" N. 9° 47' 08" E., 130 m 247° fra *Nautoyflu* Jernstang.*Detaller.* En Grund med 4 m Vand er fundet paa ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 11/424. Oslo 1944.)

**1083. Norge. Sor-Trøndelag. Sørfjorden. Sagen W. Grund.***Position.* 63° 43' 48" N. 10° 04' 01" E., 170 m 231° fra Skæret mellem *Sagoy* og *Sagen*.*Detaller.* En Grund med c. 1,2 m Vand er fundet paa ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 11/426. Oslo 1944.)

**1084. Norge. Sor-Trøndelag. Trondheimsleia. Tyvholmen E. Undervandshindring forgæves eftersøgt.***Tidligere E. f. S. Nr. 46/1679 1943.**Position.* c. 63° 38',6 N. 9° 29',1 E.*Detaller.* Undervandshindringen, der var rapporteret c. 200 m E. for *Tyvholmen E.-Pynt*, har forgæves været eftersøgt. Dybderne paa Stedet er 30—50 m.

(E. f. S. Nr. 11/423. Oslo 1944.)

**1085. Norge. Sor-Trøndelag. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.***Tidligere E. f. S. Nr. 24/1042 1943.**Position.* 63° 20' 32" N. 8° 43' 43" E., 1010 m 115° fra *Espenes Fyr*.*Detaller.* En Grund med c. 3,4 m Vand er fundet paa ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 11/422. Oslo 1944.)

**1086. Norge. Møre og Romsdal. Auresund. Barlaup W. Oplysning om Grund.***Tidligere E. f. S. Nr. 39/1475 1943.**Position.* 63° 16' 40" N. 8° 29' 50" E., 470 m 109° fra *Sveholmen Fyr*.*Detaller.* Efter nærmere Undersøgelse har det vist sig, at der findes en Grund med 2,8 m Vand paa ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 11/421. Oslo 1944.)

**1087. Norge. Sogn og Fjordane. Årebrotleia. Viktoriagrunnen NW. t. N. Grund.***Tidligere E. f. S. Nr. 12/691 1944.**Position.* 61° 38' 14" N. 4° 59' 19" E., 130 m 345° fra *Viktoriagrunnen (Vestre Tekneskjærflu)* Lystønde.*Detaller.* En Grund med c. 8,1 m Vand er fundet paa ovennævnte Plads.Det i „Den Norske Los“ VI, Pag. 38 nævnte Mærke „*Åpnaren* over *Seljestokk*“ leder c. 70 m W. om Grunden.

(E. f. S. Nr. 11/420. Oslo 1944.)

**1088. (T). Norge. Bjørnafjorden. Lille Laugarøy. Fyr midlertidigt slukket.***Position.* c. 60° 09',0 N. 5° 15',2 E.*Detaller.* Paa Grund af Ombygningsarbejder vil *Lille Laugarøy Fyr* først blive tændt i Løbet af Sommeren.

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1944.)

**1089. Norge. Egersund S.-lige Indsejling. Vrag.***Position.* c. 58° 26',4 N. 5° 59',5 E.*Detaller.* Et Vrag, over hvilket mindste Dybde er 9 m, er sunket paa ovennævnte Plads.

Vraget er afmærket med en Bøje med rødt Flag.

(N. f. S. Nr. 26/1304. Berlin 1944.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
 Korts eller  
 Bogs Nr. *Tyskland:*  
 N D. 7 Die Jade, Südlicher Teil.  
 N D. 8 Reede von Wilhelmshaven.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

1090. Danmark. Stevns Fyr S. t. E. Skibsfartshindringer forgæves eftersøgt.

*Tidligere E. f. S. Nr. 9/597 og 25/1030 1944.*

*Positioner.* a) c. 55° 09' N. 12° 31' E., c. 9 Sm S. t. E. for Stevns Fyr.

b) c. 55° 10',5 N. 12° 29',5 E., c. 7 Sm 170° fra Stevns Fyr.

*Detaller.* De paa ovennævnte Pladser tidligere observerede Skibsfartshindringer har forgæves været eftersøgt. Det maa antages, at det har drejet sig om drivende Genstande.

1091. Tyskland. Pommerske Bugt. Heringsdorf NE. Vrag afmærket.

*Position.* c. 54° 02',7 N. 14° 15',2 E.

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Master og Skorsten rager op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vraglystønde, der er forsynet med W.-Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Vraglystønden er udlagt c. 80 m SW. for Vraget.

*Kort Nr. 201.*

(N. f. S. Nr. 26/1424. Berlin 1944.)

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

1092. Danmark. Sundet. Stevns Fyr NNE. Vrag.

*Position.* c. 55° 24' N. 12° 31' E., c. 7 Sm 17° fra Stevns Fyr.

*Detaller.* Et Skib rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram- Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Labore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Dresøher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg Mammen & Dresøher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

## Humør skal der til

Pessimisme og Sortseeri er der nok af; lad os høre de optimistiske Toner. Saa gaar det bedre. Lysere Tider vil komme, saa sikkert som Dagen følger efter Natten.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

ARTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariuson«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 28

FREDAG 14. JULI 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Forholdene paa de oversøiske Fragtmarkeder er stadig præget af Englændernes og Amerikanernes enorme Behov for Tonnage til militære Transporter. Vaaben, Ammunition og andre Forsyninger skal føres frem til deres egne kæmpende Styrker i Frankrig, Italien og i Stillehavet, og »der dritte im Bunde«, Rusland, modtager ogsaa betydelige Leverancer fra de vestlige Allierede. Tyske Krigskorrespondenter fremhæver saaledes, at en af Grundene til de russiske Armeers hurtige Fremmarch paa Østfronten er den udstrakte Motorisering, der har fundet Sted af de russiske Hære, hovedsagelig med amerikansk Materiel. Disse Transporter gaar frem for all andel, og selv om der er bygget og stadig bygges mange nye Skibe saavel i U. S. A. og England som Canada, kræver de Kampe, der nu er under Udvikling, og som af begge Parter karakteriseres som Indledningen til den endelige Afgørelse, saa enorme Mængder Materiel, som alt sammen skal transporteres over Havet, at Mulighederne for at finde Tonnage til Transport af Varer til Civilforbruget ikke er stort bedre end de var, da Ubaadskrigen var paa sit højeste.

Fragtrapporterne fra de oversøiske Markeder melder derfor stadig om et enormt Udbud af Ladninger, men kun faa disponible Skibe. For private Købmænd er det næsten umuligt at skaffe Tonnage, og ogsaa de officielle engelske og amerikanske Tonnagetildelinger har til Tider været saa smaa, at det til og med har knebet med at faa Præferancelasterne ekspederet. I den forløbne Uge har saaledes de amerikanske Tonnagetildelinger hovedsagelig indskrænket sig til nogle Skibe for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika. Disse Skibe skal som sædvanlig laste Sukker eller Malm tilbage til Northern Range eller Golfen. Endvidere skal nogle ganske enkelte Skibe være sluttet for Malm fra Forindien og Sydafrika til U. S. Atlantic. Nogen Ændring i Raterne i de amerikanske Trades har saavidt vides ikke fundet Sted.

Englænderne kan stadig placere Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til Azorerne, Middelhavshavnene og til Spanien og Portugal. Der er betalt den uændrede Rate af 70/— til Azorerne, 90/— til Port Said eller Alexandria og mellem 64/— og 68/— til italienske Havne. Endvidere rapporteres Kul Durban/Port Said sluttet til 90/— og Salt Aden/Calcutta til 35 Rupees.

For de frie Trades vedkommende er River Plate Markedet stadig den dominerende Faktor. Buenos Aires/Lissabon har sluttet to Skibe til henholdsvis \$65 og \$67.50 og et enkelt Skib skal være sluttet til Eire til \$95. Endvidere skal et neutralt Skib være sluttet for Majs fra Buenos Aires til Mexico til \$50, ligesom adskillige argentinske Skibe skal være sluttet for Byg fra Buenos Aires til Havne i Mexicogolfen og U. S. Atlantic. Der nævnes dog ingen Rater for sidstnævnte Laster. Iøvrigt noteres Buenos Aires/Callao uforandret i \$40 for Hvede i Sække, ligesom de sædvanlige Stykgodslaster fra River Plate til Sydafrika og Venezuela/Colombia gaar igen til uforandrede Rater.

I vore hjemlige Farvande er der sluttet forskellige

Baade for Kul fra Tyskland til danske Havne, ligesom adskillige Skibe har fundet Beskæftigelse ved Transporten af Kali fra Bremen til Danmark. Fra Norge har der været nogle mindre Salpeterlaster til danske Havne til Rater der har ligget mellem Kr. 18 og Kr. 20 for Dampere eller Motorskibe. I Trælastfarten fra Finland og Sverige til danske Havne er Efterspørgslen stadig begrænset. Derimod er der noget livligere Efterspørgsel efter Tonnage til hollandske og tyske Havne saavel for skaaret Last som for Masse. Malmafskibningerne er ogsaa livlige, men for Størstedelens Vedkommende gaar disse Laster med Kontrakttonnage.

### DEN DANSKE UDENRIGSHANDEL

Med den Oversigt over den danske Udenrigshandel, som Statistisk Departement i disse Dage har offentliggjort, synes Tendensen at vende tilbage til, hvad man kendte i de Maaneder, der laa forud for April og med ganske enkelte Maaneder som Undtagelse for 1943, nemlig: at Udenrigshandelen viser et fortsat, jævnt Eksportoverskud.

Imidlertid vilde utvivlsomt alle Erhvervslivets Kredse herhjemme hellere have set, at det lille Importoverskud fra April Maaned havde gentaget sig adskilligt oftere.

Den danske Imports Værdi har i de første fem Maaneder i Aar været paa 482,5 Millioner Kroner, medens Værdien af Eksporten er oppe paa 584,6 Millioner, saaledes at der for disse fem Maaneder fremkommer et Eksportoverskud paa 102 Millioner Kroner eller gennemsnitligt 20,4 Millioner Kroner pr. Maaned.

For den tilsvarende Periode i Fjor havde Importen en Værdi af ca. 535 Millioner Kroner og Eksporten en Værdi af ca. 505 Millioner Kroner, saaledes at der for Begyndelsen af 1943 var et lille Importoverskud paa ca. 30 Millioner Kroner.

Nu maa det imidlertid understreges, at disse Tal gælder Værdierne for baade Import og Eksport, ikke Mængderne, der er indført eller udført. Men gennemgaende kan man vist antage, at Prisniveauet fra i Fjor og til i Aar ikke er undergaaet væsentlige Svingninger — en svag stigende Tendens har dog maaske nok gjort sig gældende. I Betragtning heraf bliver det samlede Billede, at den danske Eksport er godt opretholdt, medens man beklageligvis kan konstatere en ikke ubetydelig Tilbagegang i vor Import, hvad der naturligvis ikke har kunnet undgaa at indvirke paa baade Industri, Handel og andre Erhverv herhjemme.

### HAVN PAA RØMØ

Civilingeniør Knud Otterstrøm i Vandbygningsvæsenet har paa eget Initiativ udarbejdet detaljerede Planer til Anlæg af en stor Fiskerihavn ved Havneby paa Sydøstspidsen af Rømø, hvor der er 11 Meter Vand indtil et Par Hundrede Meter fra Kysten. Der skal nu udføres Prøveboringer forskellige Steder langs Kysten for at finde de gunstigste Bundforhold, hvorefter Planen, der er beregnet til ca. 2 Millioner Kroner, skal forelægges de tekniske og bevilgende Myndigheder for i givet Fald at kunne sættes i Værk snarest efter Krigen og Fulddendelsen af Rømø-Dæmningen.

## NY REDER FOR DAMPSKIBSSELSKABET

### »NAUTIC«

Det meddeles officielt i *Statstidende*, at *C. A. Vollmond* og *A. M. Vollmond* er udtraadte af Dampskibsselskabet *Nautics* Bestyrelse, ligesom *A. M. Vollmond* er fratraadt som korresponderende Reder og blevet afløst af Forretningsfører *P. H. Hansen*, der sammen med Landsretssagfører *Anker Jacobsen* er indtraadt i Bestyrelsen.

### REDERIERNE »VESTERHAVET« OG »OCEAN«

*Statstidende* meddeler, at Direktør *C. Husted* er udtraadt af Bestyrelsen for Dampskibsselskabet *Vesterhavet* og samtidig fratraadt som Forretningsfører — Direktør — for Selskabet. Samtidig er Fru *Anna Lønborg-Holm* tiltraadt som Bestyrelsesmedlem.

Praktisk betyder dette — efter hvad vi erfarer — at Direktør *Husted* som Direktør skal knyttes til Søsterselskabet *Ocean*, hvortil Størsteparten af den Lauritzenske Flaade er overført.

### DET DANSKE SKIBSSALGS-MARKED

Firmaet *Suenson & Jespersen* har udsendt en Oversigt over Forholdene paa Skibssalgsmarkedet. Det fremgaar af denne, at Køb- og Salgsmarkedet i Juni Maaned var meget svagt, som det altid er Tilfældet, naar Sommeren sætter ind. Der er i den forløbne Maaned kun rapporteret tre Smaaskibe solgt, nemlig *Galearnerne Stevns, Bente og Fæno*.

Den Stilstand, der i den sidste Tid har været paa Markedet for Fragtskibe, har allerede længe eksisteret paa Fiskekutter Markedet.

Til Salg er den i England i 1920 byggede Dampers *Jäameri*, der er paa 2522/1348 Register Tons. Skibet ligger uden Ladning paa 17—18 Meter Vand. Det ligger med Formasten over Vandet, og Bunden er rent Sand med Slik derneden. Skibet er en Del beskadiget, men det skulde kunne betale sig at bortsprænge Vraget og bjerge Materialet.

### DANSKE SEJLSKIBSREDERES PROTECTION CLUB

Danske Sejlskibsreders Protection Club har holdt Generalforsamling paa Wandalls Hotel i Svendborg under Ledelse af Skibsreder *Thejll*, Svendborg. Formanden, Direktør *P. M. Petersen*, Svendborg, bød velkommen og mindedes de Sømænd, der siden sidste Generalforsamling har mistet Livet under deres Arbejde paa Skibe tilmeldt Clubben.

Sekretæren, Landstingsmand *Elmqvist*, Svendborg, aflagde Beretning om Clubbens Virksomhed i 1943. Der havde været behandlet 27 Sager imod 31 Sager i 1942. 18 af disse Sager var ordnet ved Forlig med Modparten, 6 var opgivet, 2 fortsattes i 1944, og een Sag, om hvilken der var ført Proces, blev tabt. Blandt de Sager, der blev ordnet, var en Erstatningssag for misligholdt Timecharter, hvor det uden Rets sag lykkedes at skaffe det paagældende Rederi en Erstatning paa 10.000 Kr. fra Udlandet. I Aarets Løb er der forlist 7 af Clubbens Skibe, men heldigvis lykkedes det i de fleste Tilfælde at redde Besætningen. 2 Skibe var solgt, og den samlede Afgang var herefter 9 Skibe paa 1146 Brutto-Registertons. Til Gengæld var der indmeldt 17 Skibe paa 4711 Brutto-Registertons, og der var saaledes en Netto-Fremgang paa 8 Skibe og 3365 Brutto-Registertons. Clubben har dermed naaet den største Brutto-Tonnage, der har været tilmeldt i mange Aar. De tilmeldte Skibe var fra alle Dele af Landet.

Sekretæren fremlagde endvidere Clubbens Regnskab, som godkendtes. Til Bestyrelsen genvalgte Skibsreder *Jacobsen*, Troense, og til Revisor Skibsreder *Thejll*, Svendborg. Dirigenten og Skibsreder *A. E. Sørensen*, Svendborg, takkede Sekretæren for de gode og tilfredsstillende Resultater, der var opnaaet i det forløbne Aar, og for den udmærkede Maade, hvorpaa Clubben varetog Rederiernes Interesser.

## DØDSBUDSKAB FRA HAVET

Maskinmester *Viggo Holm Pedersen* har ifølge det sidst udkomne Nummer af Maskinmesterforeningens Blad sat Livet til under Sejlads i hjemlig Fart.

Han var Søn af afdøde Cyklehandler *Karl Th. Pedersen*, Aarhus, og lærte Maskinfaget paa Danish Machine Company i Aabyhøj. I 1938 tog han Maskinmestereksamen fra Aarhus tekniske Skole og sejlede derefter paa Langfart til Krigens Udbrud. Han var bl. a. Assistent paa Ø. K.s Motorskib, der førte Kronprinsparret til Amerika. *Viggo Holm Pedersen* blev kun 27 Aar. Han havde kun været gift nogle Aar med en Datter af Maskinmester *Nielsen* paa Grønlandsskibet »*Hans Egede*«, der omkom ved dettes Forlis. Da »*Mary Lass*« forleden var i Præstø, havde afdødes Hustru talt med ham om at sejle, og han lovede, at det skulde være sidste Tur, og at han vilde lade sig afmønstre den 16. i denne Maaned. Døden hentede ham forinden.

### KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Københavns Maskinskole har udsendt Aarsberetning for Aaret 1943/44. Den indledes med Oplysninger om Skolens Direktion og Lærerstab. Derefter følger et Referat af Indvielsen af den nye Skole (9. Januar 1943), en udførlig Undervisningsplan, Aarets Eksamensresultater, Oversigter over Gaver, Legater og Understøttelser til Skolen og dens Elever samt endelig et Uddrag af Aarsresultatet. Indtægterne har andraget 365.000 Kr., hvoraf 186.000 var Skolepenge og 129.000 Kr. Statstilskud. Statusregnskab balancerer med 1.285.000 Kr.

### DEN FÆRØSKE FISKERFLAADE SKAL FORNYES

Med det Formaal at medvirke til en hurtig Fornyelse af den færøske Fiskerflaade er der af Statsministeriet i Forbindelse med Finansministeriet, Ministeriet for Handel, Industri og Søfart og Fiskeridirektoratet stiftet et Aktieselskab, som under Navnet »Aktieselskabet færøske Fiskeskibe« agter paa danske Skibsværfter at lade bygge et Antal Fiskefartøjer paa hver 150 Tons beregnet paa det fra Færøerne udgaende Fiskeri i fjernere Farvande og et Antal Fiskefartøjer paa hver 80 Tons beregnet paa Fiskeri i Farvande nærmere Færøerne.

De nødvendige Midler til Selskabets Virksomhed vil blive stillet til Raadighed af Statskassen enten direkte eller gennem Fiskeribanken.

Selskabets Bestyrelse bestaar af Repræsentanter for de interesserede Ministerier samt af Landstingsmand for Færøerne, Redaktør *Poul Nielsen*. Sekretær i Statsministeriet *Niels Arup* fungerer som Selskabets Forretningsfører, medens Overskibsingeniør *A. H. Larsen*, Handelsministeriet, er knyttet til Selskabet som teknisk Konsulent.

Ved Tilsynet med den planlagte Skibsbygning medvirker Fiskeriflaadens Fornyelsesnævn, hvorfor Fiskeridirektoratet har beskikket den herværende færøske Skibsfører, Kaptajn *Johannes Larsen* som Medlem af Nævnet for saa vidt angaar Spørgsmaalet om Bygning af de omhandlede Fiskefartøjer.

### SVENSK DØDSFALD

En af den svenske Skibsfarts kendteste Mænd, Direktør *J. Ax. Appelqvist*, er død i Stockholm 79 Aar gammel.

Direktør *Appelqvist* begyndte sin Løbebane som Forsikringsmand, men overtog i 1909 Direktørposten i Transportbolaget, og i Aarene fra 1916 til 1944 var han Bestyrelsesmedlem i Sveabolaget. I 1916 blev han Direktør for Finnoda Varf, som netop dengang var kommet i Sveabolagets Eje. Det var paa *Appelqvists* Initiativ, at Værftets maskinelle Udrustning kompletteredes, ligesom han sørgede for, at der blev bygget en ny Bedding. Da der paa den Tid var Tale om at skabe bedre Dokforhold i Stockholm, var *Appelqvist*

blandt de første, der fraraadede at sprænge en Tørdok ind i Bjerget, men gik i Stedet for ind for Anskaffelsen af en Flydedok.

Ogsaa Södra Varvet stod i nogen Tid under Appelqvists Ledelse, og en Tid hørte ogsaa Ekensberg Varv, der ejedes af Transportbolaget, til hans Interessesfære. Han trak sig tilbage som Chef for Finnboda i 1921 og i 1932 forlod han sin Stilling som Direktør i Transportbolaget, men han sad endnu ved sin Død som Medlem af en lang Række Bestyrelser.

#### FRA DET SVENSKKE REDERI-REGISTER

**R**ederiaktiebolaget *Transocean* i Göteborg har til administrerende Direktør udset Notarie *Per Carlsson*.

\*

**R**ederiaktiebolaget Nord- og Östersjöfart i Göteborg har ændret sit Firmanavn til Nordströms Rederi-Aktiebolag (Axel Nordström), Göteborg.

#### SVENSK REDERI KØBER NYBYGNING

**R**ederi-Aktiebolaget *Transpacific* har af Skibsreder Olof Wallenius i Stockholm købt et Skib, der er under Bygning paa Eriksberg Mek. Verkstad. Det nye Skib er paa ca. 9.000 Tons og er Søsterskib til den i Fjor afleverede *Parramatta* og er ligesom dette Skib beregnet til *Transpacifics* Fart paa Stillehavet og Sydhavsøerne.

Det nye Skib er klar til Levering i December Maaned.

## Amerika bygger nu mest hurtiggaaende Skibe.

**S**om allerede tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* gaar det amerikanske Nybygningsprogram for dette Aar ud paa, at der skal bygges betydeligt flere hurtiggaaende Skibe end Tilfældet var i Fjor.

Medens Forholdet mellem Antallet af de langsomt sejlene Liberty-Skibe og de hurtigere Victory-Skibe i Fjor var 12 til 7, skal Forholdet nu være et ganske andet, idet der for hver syv langsomme Baade nu skal bygges tolv hurtiggaaende.

Hvad dette betyder, kan man nemt forestille sig. De hurtiggaaende Skibe er ikke blot meget dyrere end de langsomme, de kræver tillige meget mere Arbejde og dermed ogsaa en længere Byggetid. De totale Byggeomkostninger ventes at blive tre Gange saa store som forrige Aar, og desuden bliver man nødt til at beskæftige en større Arbejdsstyrke paa Værfterne i De Forenede Stater.

Det oplyses nu, at de amerikanske Værfter har faaet en »Tildeling« paa 190.000 flere Arbejdere, end der hidtil har været beskæftiget indenfor Værftsindustrien. Fire Værfter har helt omstillet Produktionen, saaledes at man gaar bort fra Bygningen af Liberty-Skibe og over til Victory-Skibe. Admiral *Land* fra *U. S. Maritime Commission* udtaler, at man nu regner med en maanedlig Leverance paa 150 Skibe i de kommende Maaneder. Af denne Maanedsliverance bliver et stedse stigende Antal hurtiggaaende Skibe.

Under den første Omstillingsperiode i Begyndelsen af Aaret faldt Maanedspoduktionen betydeligt. I Januar blev der kun leveret 124 Nybygninger og i Februar 134, medens man allerede i Marts Maaned var oppe paa Admiral Lands Tal.

Der er endnu ikke naaet nogen Enighed med Hensyn til De Forenede Staters Fredstonnage. De amerikanske Søfartsimperialister kræver stadig, at De Forenede Staters Handelsflaade skal ligge oppe paa 30 til 35 Millioner Tons d.w., medens andre mere moderate Interessenter vil være tilfreds med en Handelsflaade paa fra 10 til 17 Millioner Tons. Hvis dette sidste Tal bliver det gældende efter Krigen, vil det sige, at den amerikanske Handelsflaade bliver dobbelt saa stor, som den var, da Fjendtlighederne tog deres Begyn-

#### HISTORISK SVENSK DAMPER KRIGSFORLIST

**D**amperen *Libau*, tilhørende Rederiaktiebolaget Egon Di Malmö er krigsforlist. Besætningen — li Mand og en Kvinde — er reddet.

*Libau*, der lastede 450 Tons og var bygget i Göteborg i 1890, er paa sin Vis et historisk Skib, idet det var den første nybyggede Jerndamper til den Broströmske Flaade, bestilt af Rederiets Stifter, *Axel Broström*, ved Göteborgs mek. verkstad.

Damperne *Libau*, *Tirfing* og *Thor* udgjorde Stammen i det i 1890 stiftede Dampskibsselskab Tirfing, der kan betragtes som Moderforelagendet i den store Rederi- og Værftskoncern.

#### ENGELSKKE REDERIERS LUFTFARTSPLANER PAA SYDAMERIKA

**I** Underhuset har der til Udenrigsminister *Eden* været rettet en Forespørgsel om, hvorvidt man vil hjælpe Rederier og andre anerkendte Foretagender til at drive Luftfart mellem England og Sydamerika, saa snart Personel og Flyvemaskiner var tilgængelige.

Hertil svarede den engelske Udenrigsminister, at man var i Færd med at vedtage Forholdsregler, hvorefter de sydamerikanske Regeringer skal informeres om, at den britiske Regering regner med, at disse Lande ikke vil slutte specielle Overenskomster, som kan forhindre engelske Foretagender i at drive Luftfart paa Landene efter Krigen.

delse. Iøvrigt gaar Admiral Lands Forslag ud paa at skabe en Handelsflaade paa 17,3 Millioner Tons d.w., hvoraf 3,5 Millioner Tons skal sættes ind paa de store Søer, 2,5 Millioner i Flodfarten, 3,8 Millioner Tons i Kystfarten og 7,5 Millioner Tons i Oceanfarten. Før Krigen havde De Forenede Stater mindre end 4 Millioner Tons i Oceanfarten.

Der synes imidlertid i De Forenede Stater at være en vaagnende Forstaaelse af, at det kan blive en daarlig Forretning, hvis man gaar for langt ad den søfartsimperialistiske Vej. *New York Trust Co.* — en af New Yorks største Banker — har saalodes i et af sine sidste Maanedsskrifter gjort gældende, at De Forenede Stater ganske vist maatte værelage sine egne Interesser, hvad Søfarten angaar, men at det tillige er uomgængelig nødvendigt for U. S. A. at tage Hensyn til de traditionelle Søfartslandes Behov og Stilling. Banken henviser til, at en altfor stærkt forøget Handelsflaade rummer forskellige Farer for det amerikanske Næringsliv, idet det er indlysende, at de øvrige store Søfartsnationer behøver de værdifulde Valuta-indkomster fra Søfarten, hvis de fortsat skal kunne købe amerikanske Varer og betale dem i Dollars. Hvis den amerikanske Handelsflaade bliver for stor paa Bekostning af de traditionelle Søfartsnationer, kan Følgen kun blive den, at disse Lande tvinges til at formindske eller helt stoppe deres Import af amerikanske Varer, og i Forbindelse hermed vil Reduktionen af den amerikanske Fragtindtægt for Eksport til disse Lande betyde en Forringelse af de amerikanske Rederiers Fortjenstmuligheder. Resultatet vilde da blive, at den amerikanske Handelsflaade ikke kunde forrente de Penge, som private Redere har investeret i en altfor stor Handelsflaade. Ikke engang rigelige Statssubsidier vil kunne ændre det Faktum, at en for stor Handelsflaade vil blive en daarlig Forretning for De Forenede Stater.

Som tidligere behandlet i *Dansk Søfarts Tidende*, diskuterer man for Tiden livligt i Amerika Problemet om, hvad der skal ske med Overskudstonnagen. Det er jo navnlig de langsomt sejlene Standard-Skibe, der giver Anledning til Bekymringer. Et af

Medlemmerne i *U. S. Maritime Commission*, Admiral *Rydström*, har regnet ud, at de første 1.550 for Staten byggede Handelsskibe gennemsnitligt kostede 1.624.700 Dollars. Disse Skibe var langsomme. Siden da har der været mange Bestræbelser i Gang for at faa Prisen trykket, men Byggeomkostningerne er fremdeles meget høje. De billigste Liberty-Skibe paa 10.000 Tons bygges for Tiden af *North Carolina Shipbuilding Co.* De koster 1,29 Millioner Dollars Stykket, men visse andre Værfter kommer op paa en Levepringspris af 1,98 Millioner Dollars pr. Skib.

Det er i denne Forbindelse værd at notere, at de nye hurtiggaende engelske Handelsskibe, som svarer til de amerikanske Victory-Skibe, gennemsnitligt koster 0,75 Millioner Dollars. Et af Medlemmerne af *U. S. Maritime Commission*, *Bland*, foreslaar, at Liberty-Skibene skal sælges for 1 Million Dollars pr. Stk., hvilket vilde have til Følge, at Udlandet saa sig ude af Stand til at erhverve disse Skibe. Nu er Interessen for de langsomme Liberty-Skibe heller ikke særlig stærk udenfor De Forenede Stater, fordi man føler sig overbevist om, at de efter denne Krig ikke vil

kunne konkurrere. Det kan naturligvis lænkes, at Lande med en lav Levestandard og et lavt Lønningsniveau vil kunne bruge Skibene, hvis de slap for at betale nogen Amortisering, men de vilde ikke faa saa meget ud af denne Form for Rederiering, at de kunde samle saa store Reserver, at de indenfor en overskuelig Fremtid kunde remplace disse Skibe med mere hurtiggaende Tonnage.

Det er Amerikanernes Hensigt at reservere de nye og hurtigere Skibe til egne Rederier, men man nærer meget alvorlige Bekymringer med Hensyn til Konkurrencen med de gamle Søfartslande i Europa, og man forsøger, saa godt som det er muligt, at ruste sig til denne.

I Amerika planlægges og bygges der nu ogsaa Specialskibe. Saaledes bygger *United Fruit Co.* Køleskibe, beregnet til Frugttransport mellem den amerikanske Vestkyst og Europa. Blandt de amerikanske Atlanterhavsrederier bygger *Black Diamond Line* hurtige Ruteskibe paa 14.000 Tons med en Fart af 20 Knob. De er specielt indrettet til Transport af Automobiles, men de er tillige forsynet med store Kølerum.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Hyllekrog Fyr

Hyllekrog Fyr ved Lollands Sydkyst kan til Sommer fejre 40 Aars Jubilæum. For dets Opførelse skete der i mørke Nætter mange Strandinger paa de stenede Grunde ud for Kysten, særlig paa Rødsand. Trafiken gennem Femern Bælt var omkring Aarhundredskiftet støget til ca. 30.000 større og mindre Skibe om Aaret, og Efteraaret og Vinteren igennem maatte de lokale Bjergelaug næsten stadig holde Vagt ved Kysten. Der fandt flere dramatiske Strandinger Sted. Saaledes blev et stort Sejlskib under en Novemberstorm kastet helt op paa Kysten og slaaet i Stykker, hvorved flere Medlemmer af Besætningen omkom, mens andre kom i Slagsmaal med Bjergelaugets Folk. Den sparsomme Politistyrke, to Mand fra Rødby og Nysted, kunde kun udføre Rollen som interesserede Tilskuere! Det nye Fyr paa Hyllekrog viste sig at være rigtigt placeret. I de forløbne 40 Aar har Antallet af Strandinger kun været en ringe Brøkdel af, hvad det var i Halvfemserne.

### Dødsfald

En af Rederiet C. K. Hansens tidligere Førere, Kaptajn *A. M. Hansen*, er død, 78 Aar gammel.

Kaptajn Hansen, der var født i Svaneke, hvor Faderen var Baadebygger, kom til Søs i 1883 med Grønlandske Handels Brig »Hvalfisken«, og derefter sejlede han med forskellige danske og fremmede Sejlskibe. Efter Navigationseksamen sejlede han som Styrmand i flere Sejl- og Dampskibe, og i 1896 tiltraadte han Tjeneste i Rederiet C. K. Hansen. I 1903 blev han Fører af S/S »Stjerneborg« og derefter af »Amalienborg«, og i 1927 tog han Afsked med Sølivet.

\*

Fhv. Skibsfører *Joh. Hansen* (Motortjalk »Ruth« af Ommel), der nu var Gaardejer ved Skaarup paa Fyn, er afgaaet ved Døden 47 Aar gammel.

\*

Lederen af Dansk Cement Centrals indenlandske Befragtningsafdeling, Prokurist *Nic. Larsen*, er afgaaet ved Døden efter kort Tids Sygdom, 54 Aar gammel. Prokurist Larsen har været ansat ved Cementfabriken Rørdal fra 1908 og siden 1929 i Dansk Cement Central A/S.

### Afslutning paa Lauritzens Søfartsskole

Lauritzens Søfartsskole i Kogtved har holdt Afslutning paa Skoleaaret efter vel overlaaet Eksamen. Ved denne Lejlighed blev der talt af Skibsfører *Knud Lauritzen*, der uddelte Præmier for godt og dygtigt Arbejde til to Elever, der særlig havde udmærket sig ved Undervisningen. Alle 25 Elever paa Skolen bestod Eksamen. Senere paa Aftenen vist en Film, og der var fælles Kaffebrød.

### Bornholmer-Damper i Brand i rum Sø

Om Bord i Damperen *Østersøen*, der ejes af Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, har der været en nallig Brand, medens Skibet var paa Rejse fra København til Rønne.

Saa snart Branden blev opdaget, blev alt Slukningsmateriel sat ind til Bekæmpelse af Ilden, der saa smaat var begyndt at finde Næring i Loftet til de underdæks Kahllytter. Skibets Fører, Kaptajn *Poggenborg*, sendte af Sikkerhedshensyn samtlige ca. 100 Passagerer paa Dækket, samtidig med at Skibet for fuld Kraft satte Kursen ind mod Trelleborg. Passagererne tog Situationen med Ro, og

i Løbet af en halv Time var Ilden slukket. Ved Branden blev der ødelagt en Del Gods, men om Skadens Omfang kan der endnu intet meddeles. Man er af den Formening, at Ildens Opstaaen skyldes en Kortslutning.

### Dansk Styrmand forulykket

Arbejder *Chr. P. Hansen*, Egersund, har faaet Meddelelse om, at hans 31-aarige Søn, Styrmand *Hans Nicolaj Hansen*, København, der var forlyret med en dansk Damper, er omkommet ved at falde ned mellem Kajen og Skibssiden under Skibets Ophold i Bremen. Styrmand Hansen efterlader Enke og to Smaapiger.

### Druknet ved Nakskov, fundet som Lig ved Horsens

Et Kvindeligt, der blev fundet paa Svanegrund, er nu identificeret som den 33-aarige *Asta Marie Christiansen*, der Søndag den 2. Juli forsvandt under Badning ved Taarsstrand ved Nakskov. Saa sent som Dagen før hun blev fundet, blev hun eftersøgt af en Del Fiskerbaade og af Redningskorpset.

### Marstal-Hovmester død i Afrika

Til Familien i Marstal er indløbet Meddelelse, at Hovmester *Hans Broholm Hansen* den 28. Maj er afgaaet ved Døden i Durban i Sydafrika.

Hovmester Broholm Hansen, der kun blev 44 Aar gammel, havde ikke været hjemme, siden Krigen brød ud, og de Efterretninger, Familien fik fra ham, var meget sparsomme.

Han efterlader sig foruden Hustru tre Børn, hvoraf det yngste er 6 Aar.

### Kaptajn og Hovmester frifundet

Ved Sø- og Handelsretten havde Anklagemyndigheden krævet Skibsfører *Viggo Andersen* og Hovmester *Johan Heinrich Andersen* dømt for Overtrædelse af Sømandsloven, fordi der paa en Rejse med Damperen »Clara« fra udenlandsk Havn til København gentagne Gange var serveret Oksekød, der var uegnet til Menneskeføde. Da det ikke var bevist, at Mandskabet havde klaget til Kaptajnen over Kosten, og Kaptajnen ikke var ansvarlig for, at der var fordærvet Kød om Bord, blev Kaptajnen frifundet. Hovmesteren blev ligeledes frifundet, da Retten ikke fandt, at Sømandsloven indeholdt Hjemmel til at paalægge Hovmesteren selvstændigt Strafansvar.

### Skagen ønsker Evakuering ad Søvejen

Skagen, der var en af de første Byer i Danmark, som paabegyndte Udarbejdelse af en Evakueringsplan for hele Byomraadet, har nu tilendebragt alle Foranstaltninger. Byens Luftværnsforening har som Følge af Skagens Beliggenhed, der medfører særlige Vanskeligheder, fordi der kun fører en Hovedvej og en Jernbanelinje fra Byen i sydlig Retning, besluttet at rette en Henvendelse til de kompetente Myndigheder for at opnaa Tilladelse til i Tilfælde, hvor Jernbane og Vej skulde være spærret, at foretage en Evakuering ad Søvejen.

### Lejdebaadstraffen

Som et Udtryk for det svenske Samfunds Værdsættelse af Sømandsstandens Indsats for Opretholdelse af Landets oversøiske Forbindelser er seks Lejdebaads-Kaptajner blevet udnævnt til Riddere af Vasaordenen.



**Esbjergkutter forulykket**

Esbjergkutteren »Molly« 310 er forulykket paa Vesterhavet. Besætningen, der bestod af tre Mand, blev bjerget af en Kutter, der laa i Nærheden.

**Svensk Sømandskirke i Buenos Aires**

Den svenske Menighed vil rejse en stor Sømandskirke i Buenos Aires indviet til Minde om svenske Søfolk, som fandt Døden under denne Krig. Midlerne er tilvejebragt gennem en Indsamling blandt svenske Eksportindustrier, ligesom den svenske Sømandsmission har givet Bidrag. Bygningen kommer foruden Kirkerum til at indeholde Menighedslokaler, Bibliotek, Læse- og Skrivestue for Søfolk, og ved Siden af Kirken skal der samtidig rejses et Sømandshjem.

**Betinget Ros**

Thisted Amts Avis indeholdt for 100 Aar siden følgende Notits:

Da Ejeren af Damphaaden »Limfjorden« har følt sig krænkede over fremsat Kritik i Thisted Avis, skal vi erklære, at naar en aldeles ny Bund er kommet i Kjødelen, de øvrige Mangler ere afhjulpne, Baaden har lært at vogte sig for de forskellige Grunde, som findes paa dens Vej i Fjorden, og den møder præcis, i det mindste 14 Dage efter at den har annonceret, at den vil møde, skal vi være blandt de Første, som vil udbrede dens Roes.

**Havnearbejder i Aalborg**

Havnningenør *Mortensen*, Aalborg, og hans Folk er nu i fuld Gang med Forarbejderne til den planlagte Østhavn, som man haaber at kunne anlægge efter Krigen. Der foretages Prøveboringer og Prøveramninger for at konstatere Fjordbundens Bæreevne. Til disse Forarbejder er der bevilget et Par Hundredtusinde Kroner.

**Sommerlejrerne for Sømandshustruer**

Hele Sommeren til den 5. September afholdes der paa »Brinchly« ved Roskilde Fjord Sommerophold for Sømandshustruer. Hvert Ophold varer i 14 Dage og har ca. 18—20 Deltagere.

I Slutningen af August holdes der Sommerlejr paa Sømandshøjskolen i Svendborg og fra 1. September paa »Sejborg« ved Høve Strand.

**Sakskøbing Havn**

Sakskøbing Byraad har behandlet Havnens Regnskab for 1943—44, der var fuldt af glædelige Overraskelser. Havne- og Broenge har indbragt 128.103 Kr. imod budgetteret 100.000 Kroner, og Overskudet, der var budgetteret til 14.000 Kr., blev 58.237 Kr. Havnens Gæld andrager 137.000 Kroner.

**Gammel Styrmand drukner**

Fra Knippelsbro observerede man forleden en Mand i Vandet. Brovagten blev alarmeret, og Brobetjentene *Max Sørensen* og *Ståhr* sprang i Vandet og fik Manden paa det tørre. I Ambulance blev han ført til Sundby Hospital, og det viste sig at være en ældre Styrmand ved Navn *Bidstrup* fra »Bombebøssen« i Overgaden oven Vandet 48. Det saa ved Indlæggelsen ud til, at han kunde klare Opholdet i Vandet, men nogle Timer senere døde han. Ingen kunde give Oplysninger om, hvorledes han var faldet i Havnen.

**Svensk Damper forlist**

Den ca. 2000 Brl. store svenske Damper »Sif« er, efter hvad det svenske Konsulat i Hamborg, iflg. D.N.B., har indberettet til det svenske Udenrigsministerium, gaet tabt i Helgolandsbugten. Hele Besætningen paa 20 Mand er reddet og indbragt til tysk Havn.

**PERSONALIA****80 Aar**

Tidligere Betjeningsmand i Redningsvæsenet, *Laur. Larsen*, Allinge, fyldte i Onsdags 80 Aar.

**70 Aar**

Tidligere Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn *Herman Albertsen*, fylder i Morgen — Lørdag — 70 Aar.

Kaptajn *Albertsen*, der sidst førte Damperen *Aalborg*, bor nu i Ommel paa Fødeøen Ærø.

**65 Aar**

Tidligere mangeaarig Fører af Lappegrundens Fyrskib — senere af Skagens Rev Fyrskib — Kaptajn *T. A. Ross Due*, Ved Lindevangen 24, fyldte 65 Aar forleden. Kaptajn *Ross Due* er født i Errindlev paa Lolland som Søn af Lærer *C. C. Due*. I sin Ungdom sejlede han paa Langfart med norske Sejlskibe, og efter at have taget sine Eksaminer sejlede han et Par Aar som Styrmand i Dansk-Russisk, indtil han i 1906 kom ind i Fyr- og Vagervæsenet, hvor han i 1919 avancerede til Skibsfører. For et Aarstid siden tog han sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Mange Mennesker skylder ham Tak for en lille Opfindelse, han har gjort paa sine lange Vagter, nemlig de praktiske Fotohjørner til Indklæbning af Fotografier i Album.

**50 Aar**

Paa Mandag fylder Radiotelegrafist *Jeppe Magnus Søndergaard*, Englandsgade 25, Esbjerg, 50 Aar. *J. M. Søndergaard* fik sit Certifikat i Oktober 1915 og har hele Tiden haft sin Beskæftigelse indenfor Radiotjenesten, dels i Marinen under den sidste Verdenskrig, derefter i Holandsk Indien, og fra 1922 i Det Forenede Dampskibsselskabs Skibe i det væsentlige paa Ruten Esbjerg—Parkeston. Siden Krigsudbruddet har *Søndergaard* været beskæftiget i den hjemlige Trampfart.

**Havnevæsenet**

Civilingeniør *Gunnar Aaby* ved Københavns Havnevæsen er udnævnt til Havningeniør.

Civilingeniør *Jørgen Kayser* har faaet Ansættelse ved Københavns Havnevæsen.

**Vandbygningsvæsenet**

Civilingeniør *Thorkild Hansen* er konstitueret som Ingeniør under Vandbygningsvæsenets 5. Lønningsklasse.

**25 Aars Jubilæum**

Statsautoriseret Skibsmægler *H. Rask-Petersen* fejrede forleden Dag sit 25 Aars Jubilæum i Mæglerfirmaet *Friis & Frederiksen*, Odense. *Rask-Petersen* blev ansat i Firmaet den 7. Juli 1919, og i Foraaret 1933 tog han Skibsmæglereksamen og fik næsten samtidig den Bestalling, som satte ham i Stand til at blive Medindehaver af det gamle Firma, hvis Eneindehaver han blev i 1941.

Mæglerfirmaet *Friis & Frederiksen* er et gammelt, anset Firma, for øvrigt det ældste af sin Art i Odense, idet det for en Maaned Tid siden fyldte 80 Aar. Oprindeligt havde det til Huse paa Norrebro, men flyttede senere ned i det gamle Sømandshjem, og fra 1. Oktober i Fjor har det haft egen Kontor- og Lagerbygning ved Havnen. Siden Skibsmægler *Rask-Petersen* for et Par Aar siden fik Autorisation ogsaa for Bogense, har han drevet et Filialkontor der. Og endvidere har han givet sig i Lag med Agenturvirksomhed for Rederi- og Passagersejlsads; i Øjeblikket leder han saaledes Sejlsjadsen med Motorbaade til Stige og Klintebjerg, Rederiet »Fionia« m. m.

**Jubilæer i Fyrvæsenet**

Føreren af Fyr- og Vagervæsenets Inspektionsskib *Nordseøen*, Kaptajn *Carlo Christensen* har for nylig fejret 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Fyrelaten. Han er Søn af den nu afdøde, kendte Navigationslærer *H. J. Christensen* fra Marstal og fik sin praktiske Uddannelse i danske Sejlskibe, den teoretiske Del derimod under Faderens Kateder. Efter Styrmandseksamen i 1912 sejlede han med Barken »Dovenby« af Liverpool, men vendte hjem under Krigen for at afljone sin Værnepligt. I 1916 blev han Reserveløjtnant i Flaaden og gjorde Tjeneste som saadan under Resten af Krigen. I 1918 blev han ansat hos Svitser for endelig Aaret efter at træde ind i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

Endvidere har Overfyrbøder *J. H. Däncker* ved Vagervæsenet i København, Matros *L. Bernbom* i Vagervæsenet *Louenørn*, Overmatros *J. B. Christiansen*, Østre Flak Fyrskib, Overfyrrpasser *C. J. M. Jonsson*, Gedser Fyr, samt Fyrrpasser *J. M. F. Joensen*, Hestø Fyr paa Færøerne, fejret deres 25 Aars Jubilæum i Fyrvæsenets Tjeneste.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

semt paa alle Postkontorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,8 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 6,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøse eller ved andet Skibes Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagnings af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pct. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Løpning af Lødnings, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distancen, der løses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsnings og Lødnings. I F r i h a v n e n besørger Løsnings og Lødnings efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons. Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Grandsydebarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetsønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Udenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Løspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandsafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Løsnings og Lastnings: Løsnings og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 20 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partieladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1841. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Løsnings og Lødnings foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partieladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr. paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Løsnings og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 200 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 22 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering uforud. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Løds.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 1,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Løsnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedic. Ophallingsbedding til Skibe indtil 175 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 13. Juli 1944.

Nr. 28.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1093. Danmark. Møn Fyr SE. t. S. Vrag.

*Position.* c.  $54^{\circ} 49',5$  N.  $12^{\circ} 40',7$  E., c.  $8\frac{3}{4}$  Sm 148° fra Møn Fyr.

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket 3 Master rager op over Vandet, rapporteres at være sunket i 15—16 m Vand paa ovennævnte Plads.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1094. Danmark. Kattegat. Herregaarden Benzons skiftet Navn.

*Position.*  $56^{\circ} 29' 53''$  N.  $10^{\circ} 49' 42''$  E.

*Detaller.* Herregaarden Benzons har skiftet Navn til *Sostrup*.

*Kort* Nr. 102, 100 og 180.

*Publikationer.* Danske Lods II, Side 135 og 210.

1095. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 23/955 1944.

*Position.* c.  $56^{\circ} 41'$  N.  $8^{\circ} 15'$  E.

*Detaller.* I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: I *Sælhundeholm* Løb: 3,4 m, i *Gaaseholm* Løb: 2,5 m, i *Svanholm* Løb: 1,3 m og i *Kobberø* Løb: 2,4 m.

Der er saaledes for Tiden 3,4 m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1096. Norge. Sør-Helgeland. Sandnessjøen—Leinesodden. Undervandskabler.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. Et Undervandskabel ligger fra Bugten E. for Sandnessjøen og over til Leinesodden mellem følgende Punkter:

- a) 66° 01' 27" N. 12° 38' 57" E.  
 b) 66° 01' 37" N. 12° 39' 52" E.  
 c) 66° 01' 55" N. 12° 40' 16" E.
2. Et Undervandskabel ligger fra Pynten N. for *Horvnes* og over til *Leinesodden* mellem følgende Punkter:  
 a) 66° 01' 32" N. 12° 40' 50" E.  
 b) 66° 01' 58" N. 12° 40' 37" E.

Man advares mod at ankre i Nærheden af Kablerne, da Beskadigelse af disse vil medføre Erstatningsansvar.

(E. f. S. Nr. 12/436. Oslo 1944.)

1097. (T). Norge. Møre og Romsdal. Lepsøy Rev. Sømærke midlertidigt udlagt.  
*Position.* 62° 35' 17" N. 6° 15' 15" E., c. 100 m SE. for *Kverna Fyr*.  
*Detaller.* En grøn Tønde er udlagt paa ovenstaaende Plads. Det tilraades at holde vel klar E. om Tønden.

(E. f. S. Nr. 12/435. Oslo 1944.)

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

1098. Island. Reykjavik. Kontrolbestemmelser.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 34/1219 1942.

*Position.* c. 64° 09' N. 21° 56' W.

*Detaller.* Det i ovenstaaende tidligere E. f. S. nævnte Undersøgelsesskib er inddraget.

Skibene er pligtig til at lade sig undersøge af Patrouillefartøj og skal vise Kendings-signal, naar de nærmer sig *Gróttu Fyr*.

(U. f. s. Nr. 25/1337. Stockholm 1944.)

(Se Tillæg.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1099. (P). Sverige. Kalmar. Afmærkning forandres.

*Tidspunkt.* I Løbet af 1944.

*Position.* Se nedenfor.

- Detaller.* 1) Stagen uden Topbetegnelse paa 56° 40' 13" N. 16° 22' 36" E. ved det S.-lige Endepunkt af Løbet mellem *Ängö* og *Varvsholmen* inddrages.  
 2) En Stage uden Topbetegnelse udlægges paa 56° 40' 20" N. 16° 22' 49" E. ved N.-Enden af ovennævnte Løb.

(U. f. s. Nr. 28/1417. Stockholm 1944.)

1100. Sverige. Ålandshavet. Väddö E.-Kyst. Måsgrundet NW. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* Den 10.—22. Juli 1944 Kl. 0900—1700.

*Position.* Skydepladsen c. 59° 56',5 N. 18° 55',3 E., 1,4 Sm E. for *Rangarnö*.

*Detaller.* Skydning med Luftværnsskyts. Fareområdet bestaar af en Sektor med Centrum i Skydepladsen og begrænset mod Nord af en Radie i Retning 350° og mod Syd af en Radie i Retning 120°. Begge Radiers Længde: 9 Sm.

(U. f. s. Nr. 28/1448. Stockholm 1944.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

- 1944
- 1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
- 1/2 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
- 1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storatromsbroen*.
- 1/4
- 9/576 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
- 12/671 } Farvande.
- 16/760 }
- 17/801 }
- 21/888 }
- 1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i *danske* og nærliggende Farvande.

### I. Østersøen.

- 1944
- 1/6 } *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.
- 14/739 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.
- 2/364 }
- 1/8 } *Danmark*. *Langeland* SW.-Kyst. *Bagenkop* Havn Indsejling. Tilsanding.
- 21/889 } *Danmark*. *Lolland* S.-Kyst. *Rodby* Havn. Dybde i Indløb aftaget.
- 1/10 } *Danmark*. *Fakse* Havn. Oplysning om Dybde.
- 1/11 } *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
- 1/12 } *Danmark*. *Bornholm*. *Listed* Havn. Havnearbejder. Advarsel.
- 1/13 } *Danmark*. *Bornholm*. *Nekse* Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
- 1/14 } *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
- 1/15 } *Sverige*. *Trelleborg—Falsterbokanalen*. Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.
- 9/599 } *Sverige*. *Kivik* N. Skydeøvelser.
- 1/16 } *Sverige*. *Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
- 1/17 } *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Sejladshindringer.
- 1/18 } *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.
- 1/19 } *Sverige*. *Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
- 1/20 } *Sverige*. *Karlskrona* Red. Torpedoindskydningsbaner.
- 11/664 } *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Oplysning om Skydebane.
- 2/360 } *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejløb uddybet. Sejladsforskrift.
- 1/22 } *Sverige*. *Kalmarsund*. *Sillåsen*. Midlertidigt Fyr tændt.
- 23/937 } *Sverige*. *Öland* E.-Kyst. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
- 11/641 } *Sverige*. *Öland* E. Oplysninger om Sejløb og Afmærkning. Miner udlagt.
- 23/938 } *Sverige*. *Gotland* W.-Kyst. Skydeøvelser.
- 1/24 } *Sverige*. *Arholma* og *Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
- 1/25 } *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
- 1/26 } *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.

- 1944  
1/27 Sverige. *Ozelösund. Marsviken.* Bombkastningsøvelser.  
1/28 Sverige. *Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.  
1/29 } Sverige. *Gotland E.-Kyst. Fårösund.* Indsejling spærret.  
17/809 }  
24/974 Sverige. *Gotland E.-Kyst. Slite S.* Bombkastningsøvelser.  
1/30 Sverige. *Hävringe—Kråkelund.* Miner udlagt.  
7/515 Sverige. *Nyköping E.* Skydeøvelser. Advarsel.  
24/975 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden.* Arbejder med Dykker.  
1/31 Sverige. *Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Ozelösund.* Forbud mod Ankring.  
1/32 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko.* Lods fartøjs Plads.  
1/33 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär.* Forbudte Løb.  
1/34 Sverige. *Stockholms Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.  
1/35 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden.* Ankring og Fortøjning forbudt.  
1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard.* Skydeøvelser.  
13/699 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Stockholm* Havn og *Alvik.* Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.  
1/37 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan.* Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.  
11/666 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.  
1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Ländalsundet E.* Sejladforskrift.  
1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.  
10/633 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholmalobet.* Forbud mod Ankring.  
1/41 Sverige. *Södra Kvarnen.* Minespærring. Advarsel.  
10/634 Sverige. *Öregrunds Skærgaard.* Forbud mod Ankring.  
1/42 Sverige. *Öregrunds Skærgaard.* Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.  
1/43 Sverige. *Bottniske Bugt. Löfstabukten N.* Skydeøvelser.  
1/44 Sverige. *Bottniske Bugt. Skutskär ENE.* Skydeøvelser.  
1/45 Sverige. *Bottniske Bugt. Gävle.* Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.  
7/534 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard.* Bombkastnings- og Skydeøvelser.  
23/941 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå* Havn. *Tjuvholmsundet.* Uddybningsarbejder.  
26/1039 Sverige. *Bottniske Bugt. Karlsborg.* Skydeøvelser.  
1/47 Finland. *Skärgårdshavet. Åland.* Miner udlagt. Sejladforskrifter.  
3/394 Estland. *Finske Bugt. Lahepere Bugt.* Skydeomraade.  
1/48 Estland. *Rooger Wiek.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/49 Estland. *Riga Bugt.* Spærret Omraade.  
1/50 } Letland. *Riga Bugt. Dünamünde W.* Spærret Omraade.  
8/571 }  
1/51 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.  
1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidigt slukket.  
1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Lodstvang.  
1/54 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Sejladforskrifter.  
1/55 Tyskland. *Warnemünde—Gedser.* Forbud mod Ankring.  
1/56 Tyskland. *Memel* Anduvning. Sejladforskrift.  
1/57 Tyskland. *Memel* Anduvning. Skydeomraade.  
9/577 Tyskland. *Memel. Seekief.* Forbud mod Ankring.  
3/397 Tyskland. *Cranz N.* Spærret Omraade.  
21/897 Tyskland. *Brüsterort.* Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.  
1/58 Tyskland. *Königsberger Seekanal.* Sejladforskrift.  
1/59 } Tyskland. *Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/60 }  
1/61 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
1/62 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt.  
1/63 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbudt Omraade.  
1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.  
1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen.* Sejladforskrift.  
1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen.* Signal ved Passage af *Hela.*  
1/67 Tyskland. *Danzig Bugt.* Skydeøvelser.  
1/68 } Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning  
21/898 } om Ankerplads. Sømærker udlagt.  
27/1066 Tyskland. *Putziger Wiek. Hezengrund.* Skydeomraade.  
1/89 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Skydeøvelser.  
9/579 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Spærret Omraade.  
21/899 Tyskland. *Stolpmünde W.* Skydeøvelser.  
11/648 Tyskland. *Stolpmünde NW.* Skydeplads. Advarsel.  
1/71 Tyskland. *Nest.* Skydeøvelser  
1/72 Tyskland. *Kolberg NE.* Spærret Omraade.  
1/73 } Tyskland. *Kolberg N.* Skydeomraade.  
10/617 }  
27/1068 Tyskland. *Kolberg W.* Skydeøvelser. Advarsel.  
1/74 Tyskland. *Swinemünde.* Advarsel til Søfarende.  
1/75 Tyskland. *Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff.* Tilsanding. Sejladforskrift.  
9/582 Tyskland. *Stettiner Haff. Kleines Haff.* Spærret Omraade.

## 1944

- 25/1012 *Tyskland. Greifswalder Bodden* Anduvning. Spærrot Omraade.  
 1/76 *Tyskland. Rügen E.-Kyst.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 0/583 *Tyskland. Rügen NE.* Sejladsforskrift.  
 1/77 *Tyskland. Darsser Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/78 *Tyskland. Stralsund W.-lige Sejløb.* *Prohner Wiek.* Skydeomraade.  
 1/79 }  
 23/945 } *Tyskland. Warnemünde. Warnow.* Uddybningsarbejder.  
 1/80 *Tyskland. Warnemünde W.* Skydeøvelser.  
 24/987 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt.* Skydeøvelser.  
 1/82 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE.* Forbudt Omraade.  
 Oplysning om Afmærkning.  
 1/83 *Tyskland. Kieler Bugt.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/84 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW.* Oplysning om Flade. Advarsel.  
 1/85 *Tyskland. Kieler Fjord.* Undervandshindringer. Advarsel.  
 1/86 *Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/87 *Tyskland. Kiel Havn. Hollenau Red.* Forbud mod Ankring.  
 1/88 *Tyskland. Kiel Havn. Mollenort W.* Sømærker midlertidigt udlagt.  
 1/89 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*  
 1/90 }  
 1/91 } *Tyskland. Eckernförde Fjord.* Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

## 1944

- 4/464 *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn.* Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.  
 1/93 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Kabel udlagt.  
 10/635 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Advarsel.  
 1/95 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn.* Signalstation indtil videre nedlagt.  
 19/866 *Danmark. Sundet. Espergærde Havn.* Oplysning om Havnearbejder.  
 1/96 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn.* Dybde aftaget.  
 1/97 *Danmark. Sundet. Sletten Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 9/585 *Danmark. Sundet. Rungsted Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/98 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn.* Dybde aftaget.  
 1/99 *Danmark. Sundet. Middelgrund.* Grænser for Losseplads forandret.  
 1/100 *Danmark. Sundet. Middelgrund W.* Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.  
 4/465 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn.* Oplysning om midlertidig Ø.  
 1/101 *Danmark. Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.  
 1/102 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 9/586 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N.* Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.  
 1/103 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn.* Fyr midlertidigt slukket.  
 16/776 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn.* Nyt Fyr opføres.  
 1/104 *Danmark. Sundet. København.* Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.  
 1/105 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Bøje midlertidigt udlagt.  
 2/367 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen.* Spærring udlægges.  
 1/106 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr* midlertidigt nedlagt.  
 1/107 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang.* Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 1/108 }  
 23/949 } *Sverige. Sundet.* Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.  
 24/990 }  
 1/109 *Sverige. Sundet.* Sejlroute for Vinteren.  
 1/110 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr.* Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.  
 1/111 *Sverige. Sundet. Hålsingborg.* Oplysning om Ankring og Fiskeri.  
 1/112 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Oplysning om Uddybningsarbejder.  
 1/113 *Sverige. Sundet. Flinterenden.* Fyrskib og Lystønder udlagt.  
 23/948 *Sverige. Sundet. Limhamn.* Bølgebryder opføres.  
 1/114 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.  
 26/1042 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grensund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.  
 1/117 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masnedsundbroen.*  
 1/119 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro.* Dybde aftaget.  
 1/120 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/121 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund.* Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.

- 1944  
 1/122 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Agerso Havn.* Dybde aftaget.  
 25/1018 Danmark. *Store-Bælt. Mullerup Havn.* Dybde i Indløb aftaget.  
 1/125 Danmark. *Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.  
 1/126 Danmark. *Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/127 Danmark. *Store-Bælt. Nyborg Havn.* Forbud mod Ankring.  
 1/128 Danmark. *Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn* Indsejling. Dybde.  
 1/129 Danmark. *Store-Bælt. Omø Havn* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.  
 14/733 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.  
 1/131 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/133 Danmark. *Lille-Bælt. Trælle Næs.* Fyr midlertidigt fjernet.  
 7/545 Danmark. *Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Dybde aftaget.  
 1/134 Danmark. *Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 10/621 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia.* Fyr midlertidigt i Uorden.  
 1/135 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.  
 1/136 Danmark. *Lille-Bælt. Hejlsminde Havn.* Tilsanding.  
 14/743 } Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 23/951 }  
 9/588 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Oplysning om forbudte Omraader.  
 1/138 Danmark. *Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn.* Tilsanding. Advarsel.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1944  
 1/139 Danmark. *Kattegat.* Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.  
 1/140 Danmark. *Kattegat. Raagelejs NNW.* Oplysning om Puller. Midlertidig Afmærkning udlagt.  
 1/141 Danmark. *Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/142 Danmark. *Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.  
 27/1074 Danmark. *Isefjord.* Gravde Rende over *Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.  
 1/144 Danmark. *Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i *Trafikhavn*.  
 13/708 Danmark. *Isefjord. Rørvig Havn.* Dybde i Sejlrende midlertidigt aftaget.  
 1/145 Danmark. *Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlplanvisning. Advarsel.  
 23/970 Danmark. *Kattegat. Samsø NE. Bosserne.* Hus ødelagt.  
 1/146 Danmark. *Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Fyr midlertidigt slukket.  
 1/148 Danmark. *Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 25/1019 Danmark. *Kattegat. Odense Fjord.* Sømærker midlertidigt udlagt.  
 3/403 Danmark. *Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro.* Oplysning om Brobygningsarbejder.  
 1/151 Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro.* Dybde aftaget.  
 1/152 } Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.  
 11/656 }  
 1/153 Danmark. *Kattegat. Aarhus.* Ledefyr midlertidigt i Uorden.  
 1/154 Danmark. *Kattegat. Aarhus.* Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/155 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/156 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.  
 1/159 Danmark. *Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/160 Danmark. *Kattegat. Grenaa* Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.  
 1/161 Danmark. *Kattegat. Randers Fjord* Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.  
 1/162 Danmark. *Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskip.  
 1/163 Danmark. *Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn.* Dybde i Havnen aftaget.  
 1/164 Danmark. *Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.  
 1/165 Danmark. *Kattegat. Frederikshavns Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/166 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/167 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.  
 1/168 Danmark. *Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.  
 1/169 Danmark. *Kattegat. Læsø NW.-Rev.* Vrag af Fyrbaanke nedsprængt. Oplysning om Dybde.  
 1/170 Danmark. *Kattegat. Læsø. Østerby Havn.* Dybde aftaget.  
 26/1045 Sverige. *Kattegat. Skagerrak.* Sejlads gennem minespærret Omraade.  
 26/1046 Sverige. *Kattegat. Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.  
 26/1047 Sverige. *Kattegat. Skagerrak* Forskrifter for Sejlads inden for Minconraadet mellem Breddeparallerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved *Sveriges W.-Kyst*.  
 1/172 Sverige. *Kattegat. Falkenberg* Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 1/173 Sverige. *Kattegat. Göteborg Skærgaard.* Ankringsforbud.  
 1/174 Sverige. *Kattegat. Göteborg Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 12/674 Danmark. *Limfjorden. Hals Barre—Aalborg.* Afmærkning midlertidigt forandret.  
 3/406 Danmark. *Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 22/932 Danmark. *Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Læmole opføres.



- 1944  
 4/442 Danmark. *Limfjorden. Aalborg E.* Havnearbejder påbegyndt.  
 1/175 Danmark. *Limfjorden.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg og Nørre-Sundby.*  
 1/176 Danmark. *Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.  
 1/177 Danmark. *Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen.*  
 1/178 Danmark. *Limfjorden. Aggersundbroen W.* Duc d'Alber fjernet af Isen.  
 1/179 Danmark. *Limfjorden. Aggersundbroen W.* Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.  
 1/180 Danmark. *Limfjorden. Aggersundbroen W.* Afmærkning midlertidigt forandret.  
 1/181 Danmark. *Limfjorden. Skive Havn.* Dybde aftaget.  
 1/182 Danmark. *Limfjorden. Mors. Ørodde Bro.* Tilsanding.  
 1/183 Danmark. *Limfjorden. Vilsund Anlægsbro.* Dybde aftaget.  
 4/443 Danmark. *Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.  
 1/186 Danmark. *Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen.*  
 25/1032 Danmark. *Limfjorden. Tyboron Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde. Midlertidigt Afmærkning udlagt.  
 1/188 Danmark. *Limfjorden. Tyboron Kanal.* Fyr væltet.  
 23/955 Danmark. *Limfjorden. Tyboron Kanal.* Vandstand.  
 1/190 Danmark. *Skagerrak. Skagen* Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/191 Danmark. *Skagerrak. Hirtshals Havn.* Oplysning om Dybde i Indløb.  
 25/1020 Danmark. *Skagerrak. Svinkløv Baake* midlertidigt fjernet.  
 1/192 Sverige. *Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.  
 13/712 Norge. *Oslofjord. Færder.* Oplysning om Lods.  
 1/193 Norge. *Oslofjord. Drøbak—Enge.* Sejladsbestemmelser.  
 24/1009 Norge. *Oslofjord. Mefjordbøden S.* Bombekastningsomraade.  
 26/1051 Norge. *Skagerrak. Aust-Agder. Risør E.-lige* Indsejling. *Gronholmgapet.* Afspørring.  
 Norge. *Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. *Vestregapet.* Forbud mod Ankring.  
 10/626 Norge. *Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord.* Sejladsforskrift.  
 2/377 Norge. *Skagerrak. Kristiansand S.* Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1944  
 2/211 Norge. *Øst-Finmark. Vardø E.* Mineomraade. Advarsel.  
 3/408 Norge. *Vardøy og Bussesund.* Forbud mod Ankring.  
 2/212 Norge. *Varangerfjord. Vadsø SW.* Forbud mod Ankring.  
 2/213 Norge. *Varangerfjord. Vadsø.* Ankringsforbud.  
 2/214 } Norge. Farlige Omraader. Advarsel.  
 15/754 }  
 2/215 Norge. *Kamøy Fjord.* Mineomraade.  
 2/216 Norge. *Porsanger Fjord.* Mineomraade.  
 20/879 Norge. *Vargsund.* Mineomraade.  
 2/217 Norge. *Vest-Finmark.* Farligt Omraade. Advarsel.  
 2/218 Norge. *Rognsund.* Mineomraade. Sejlads forbudt.  
 4/445 Norge. *Allafjord.* Mineomraade. Advarsel.  
 20/880 Norge. *Stjernesund.* Mineomraade.  
 2/219 Norge. *Kvalsund og Langsund.* Mineomraade. Advarsel.  
 2/220 Norge. *Lyngensfjord.* Mineomraade.  
 2/221 Norge. *Tromsø og Sandesund.* Forbud mod Ankring.  
 2/222 Norge. *Senja og Troms. Malangen—Grøtøydjupet.* Mineomraade. Advarsel.  
 2/223 Norge. *Troms. Finsnesrenna.* Bestemmelser for Gennemsejling.  
 13/713 Norge. *Troms. Gisundet. Finsnesrenna.* Trafikbestemmelser. Signaler.  
 2/224 Norge. *Vågsfjord. Harstad.* Forbud mod Ankring.  
 13/714 Norge. *Vågsfjorden. Harstad.* Natspærring.  
 2/225 Norge. *Vestfjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 13/715 Norge. *Lofoten. Svolvær. Osanpollen (Leirosen).* Advarsel mod at unløbe.  
 2/226 Norge. *Lofoten. Svolvær.* Alarmitilstand.  
 2/227 Norge. *Lofoten. Skråven S.* Passage gennem *Saltværsleden* forbudt.  
 2/228 Norge. *Skagetadsund.* Forbud mod Ankring.  
 8/563 Norge. *Vestfjord. Grøtøysund.* Forbud mod Ankring.  
 8/564 Norge. *Folla Fjord.* Forbud mod Ankring.  
 2/229 Norge. *Folla.* Spærret Omraade.  
 2/230 Norge. *Bodø* Anduvning. Tvangsruiter.  
 2/231 Norge. *Bodø W.* Spærret Omraade.  
 2/232 Norge. *Sallstraumen og Sundstraumen.* Sejladsforskrift.  
 8/565 Norge. *Hordalsfjord.* Forbud mod Ankring.  
 2/233 Norge. *Stifjord—Fugløyfjord.* Mineomraade.  
 2/234 Norge. *Vestfjord. Fugløyvær—Måløy—Skarholm.* Mineomraade.

- 1944
- 8/566 Norge. *Støttsund*. Forbud mod Ankring.
- 2/235 Norge. *Glomfjord*. Sejladsforskrift.
- 2/236 Norge. *Sør-Helgeland*. *Vefsensfjorden*. Spærret Omraade.
- 2/237 Norge. *Vikten—Vega*. Mineomraade.
- 12/675 Norge. *Nærøysund*. *Strøms NE*. Forbud mod Ankring.
- 9/592 Norge. *Foldenfjord*. Mineomraade. Sejladsforskrift.
- 2/238 Norge. *Namsenfjord*. *Namsos*. Sejladsforskrift.
- 2/239 Norge. *Sør- og Nord-Trøndelag*. *Smøla—Vikna*. Mineomraade. Advarsel.
- 2/240 Norge. *Nord-Trøndelag*. *Flatanger*. *Strandøysundet*. Mindre Dybde rapporteret.
- 2/241 Norge. *Nord-Trøndelag*. *Namsenfjorden*. Spærret Omraade.
- 19/848 Norge. *Sør-Trøndelag*. *Trondheimsleia*. *Leksen S*. Ankringsforbud.
- 2/242 Norge. *Sør-Trøndelag*. Grande rapporteret. Advarsel.
- 2/243 Norge. *Bjugnafjord*. *Uthaug*. Natspærring.
- 2/244 Norge. *Trondheimsleia*. Mineomraade.
- 2/245 Norge. *Trondheim Omraade*. Spærringsbestemmelser.
- 2/246 Norge. *Trondheim Fjord*. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
- 2/247 Norge. *Trondheim Fjord*. *Trondheim Red*. Forbud mod Ankring.
- 2/248 Norge. *Trondheim Red*. Skibsstartsforskrift.
- 2/249 Norge. *Trondheimsfjorden*. *Gulosen*. Sejladsforskrift.
- 2/250 Norge. *Møre og Romsdal*. *Trondheimsleia S*. *Dromnessundet*. Grund.
- 2/251 Norge. *Hitteren S*. Forbud mod Ankring.
- 2/252 Norge. *Freifjord*. Forbud mod Ankring.
- 10/629 Norge. *Møre og Romsdal*. *Bud—Edøy*. Sejladsforskrift.
- 2/253 Norge. *Hustadviken*. Spærret Omraade.
- 2/254 Norge. *Kristiansund*. Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.
- 2/255 Norge. *Julsund*. Forbud mod Ankring.
- 19/849 Norge. *Møre og Romsdal*. *Vigraffjorden*. Ankringsforbud.
- 2/256 Norge. *Ålesund*. *Giskø N*. Natspærring.
- 2/257 Norge. *Ålesund*. Natspærring.
- 2/258 Norge. *Ålesund*. Forbud mod Ankring.
- 2/259 Norge. *Giskø Sund og Kjerringsund*. Spærrede Omraader.
- 2/260 Norge. *Møre—Romsdal*. *Gurskø E*. Spærret Omraade.
- 19/850 Norge. *Møre og Romsdal*. *Leite*. Ankringsforbud.
- 13/717 Norge. *Ulvesund*. Natspærring.
- 2/261 } Norge. *Stadlandet*. Mineomraade.
- 8/567 }
- 2/262 Norge. *Gorsen*. Sejladsforskrift.
- 2/263 Norge. *Sandsfjord*. *Gjerdesvika*. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.
- 2/264 Norge. *Gulensfjord*. *Nordgulen*. Forbud mod Sejlads.
- 2/265 } Norge. *Sogn og Fjordane*. *Frøjsjøen og Stavfjorden*. Spærrede Omraader.
- 24/998 }
- 2/266 } Norge. *Florøy* Anduvning. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.
- 2/267 }
- 16/785 } Norge. *Florøy* Anduvning. Natspærring.
- 2/268 } Norge. *Florøy* Anduvning. Vrag. Forbud mod Ankring.
- 2/269 } Norge. *Florøy*. Afspærringsbestemmelser.
- 2/270 } Norge. *Bue (Aspø) Fjord—Stavfjord*. Mineomraade.
- 2/271 } Norge. *Granesund*. Gennemsejling forbudt.
- 2/272 } Norge. *Fens- og Sognefjord* Anduvning. Mineomraade.
- 2/273 } Norge. *Granesund*. Natspærring.
- 16/786 }
- 2/274 } Norge. *Masfjord*. Løb spærret.
- 10/630 } Norge. *Hjeltefjorden*. *Øygaren*. *Nordviksundet*. Langsom Fart.
- 2/275 } Norge. *Hjeltefjord og Byfjord*. Forbud mod Ankring.
- 24/909 } Norge. *Hagelsund*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/276 } Norge. *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
- 16/787 } Norge. *Hordaland*. *Hjeltefjorden W*. *Solsviksund*. Natspærring.
- 2/278 } Norge. *Bergen Omraade*. Fyr upaalidelige.
- 2/279 } Norge. *Hordaland*. *Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.
- 2/280 } Norge. *Bergen* Anduvning. Spærrede Omraader.
- 2/281 } Norge. *Bergen* Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
- 2/282 } Norge. *Bergen S-lige* Indsejling. Forbud mod Ankring.
- 2/283 } Norge. *Samnangerfjord*. Forbudte Omraader.
- 2/284 } Norge. *Lerøyosen*. Mineomraade.
- 2/285 } Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane*. Spærring af Havne. Advarsel.
- 2/286 } Norge. *Hjeltefjorden*. Mineomraade.
- 2/287 } Norge. *Hordaland*. *Hjeltefjorden W*. Spærrede Omraader. Advarsel.
- 2/288 } Norge. *Grimstadfjord*. Natspærring.
- 2/289 } Norge. *Fusefjord*. *Hatvikbuk*. Sejladsforskrift.
- 2/290 } Norge. *Bjørnefjord og Lysefjord*. Forbud mod Ankring.
- 2/291 } Norge. *Selbjørnfjord*. Farligt Omraade.

- 1944  
 2/292 Norge. *Selbjørnfjord* Anduvning. Mineomraade.  
 2/293 Norge. *Sirafjord—Sletta*. Mineomraade.  
 2/294 Norge. *Rogaland. Hagesund. Vibransøysund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/295 Norge. *Rogaland. Hagesund*. Spærret Omraade.  
 2/296 Norge. *Talgjefjord. Mastrafjord*. Mineomraader.  
 2/297 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/298 Norge. *Byfjord. Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.  
 2/299 Norge. *Listerfjord og Hitterøysund*. Nataspærring.  
 2/300 Norge. *Farsund*. Gennemsejling forbudt.  
 2/301 Danmark. *Hanstholm*. Redningsstation midlertidigt nedlagt.  
 2/302 Danmark. *Vorupør*. Fyr midlertidigt slukket.  
 9/596 Danmark. *Nisum Fjord Udløb. Torøminde Slusehavn* Indløb. Tilsanding.  
 2/303 Danmark. *Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn*. Dybde aftaget.  
 2/304 Danmark. *Graadyb*. Sandforskydning. Advarsel.  
 5/481 Danmark. *Graadyb. Torø Bjælke S.* Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 13/719 Danmark. *Graadyb. Stejlen Lystønde* midlertidigt forandret.  
 2/307 Danmark. *Esbjerg Havn*. Oplysning om Dybdeforhold.  
 2/308 Danmark. *Manø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.  
 3/410 *Lister Dyb. Romø—Sild*. Forbud mod Ankring.  
 16/789 Tyskland. *Ems. Pogum—Ditzum*. Forbud mod Ankring.  
 2/310 Tyskland. *Ems. Borkum*. Forbud mod Ankring.  
 11/661 Holland. *IJsselmeer. Huizen NW. og ENE.* Skydeomraader.  
 2/311 Holland. Forbudte Omraader.  
 2/312 Holland. Sejladsforakrift.  
 8/568 Holland. *W.-Schelde. Hansweerd Red.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 25/1026 Holland. *W.-Schelde. Pas van Terneuzen*. Forbud mod Ankring.  
 2/313 Holland. *W.-Schelde. Vlissingens ydre Red.* Forbud mod Ankring. Advarsel.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1944  
 2/314 *Skagerrak. Nordøen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.  
 19/853 *Kattegat. Skagerrak. Nordøen*. Fiskeri. Advarsel.  
 Danmark.  
 2/316 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.  
 2/317 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.  
 2/318 Bekendtgørelse om Hommeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
 2/319 Nødmeldinger fra Skibe.  
 2/320 Stednavne rettes i de danske Søkort.  
 2/321 )  
 2/322 ) Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.  
 2/323 )  
 11/663 )  
 2/324 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra danske Havne til Sverige.  
 2/325 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.  
 2/326 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.  
 23/957 *Jylland. Frederikshavn—Højer Sluse*. Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden. Advarsel.  
 26/1057 *Kattegat. Skagerrak. Nordøen. Jyllands Kyst*. Mineomraade.  
 Norge.  
 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.  
 2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.  
 2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.  
 2/330 )  
 16/790 ) *Norge S.- og W.-Kyst*. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.  
 13/721 *Norge S.- og W.-Kyst*. Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.  
 Sverige.  
 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.  
 2/332 *Neutralitetsløbet*. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.  
 2/333 )  
 26/1058 ) Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.  
 2/334 ) Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. *Norrbottens Len*.  
 2/335 ) Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.

- 1944  
 2/336 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.  
 13/722 *Sverige. Stockholms Frihavn, Louddshamnen samt afspærrede Dele af Skeppsbron, Stads-  
 gårdshamnen, Värtahamnen og Hammarbyhamnen.* Adgangsbestemmelser.  
 2/337 *Stockholm Havn.* Færdselsforbud.  
 2/338 *Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.*  
 2/339 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.  
 19/854 *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.  
 24/1003 *Falsterbokanalen.* Søfartskontrol.  
 2/341 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.  
 2/342 *Falsterbokanalen N. og S.* Miner udlagt.  
 2/343 *Göteborg, Bohus samt Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk*  
*Kystfarvand.*  
 2/344 *Göteborg og Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.  
 2/345 *Midlertidige Lodsfarvande.*  
 3/412 *Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.*  
 18/833 *Opmaalingsarbejder 1944.* Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation.  
*Advarsel.*
- Tyskland.*  
 2/346 *Spærring af Havne og Flodmundinger.* Advarsel.  
 2/347 *Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.*  
 2/348 *Advarsel til Søfarende i Henhold til Seewasserstrassenordnung § 17.*  
 2/349 *Afstandssignal.* Advarsel.  
 2/350 *Anvianing for Koffardiakibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.*  
 2/351 *Taaesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i Østersøen og Tilgangene*  
*dertil samt i Kattegat og Skagerrak.*  
 2/352 *Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.*  
 2/353 *Afmærkning.* Advarsel.  
 2/355 *Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.*  
 2/356 *Signal for Afmagnetisering.*
-

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

### 1101. Danmark. Sundet. Stevns Fyr NE. Vrag afmærket.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1092 1944.

*Position.*  $55^{\circ} 22',5$  N.  $12^{\circ} 36',3$  E., 7,1 Sm  $45^{\circ},5$  fra Stevns Fyr.

*Detaller.* E. f. S. Nr. 27/1092 1944 udgaar og erstattes med: Et Vrag ligger sunket i 16,5 m Vand paa ovenstaaende Plads. En Mast rager 2,5 m over Vandet. En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt c. 30 m SW. for Vraget.]

*Kort* Nr. 132, 130 og 187.

### 1102. Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/134 1944.

*Position.* c.  $55^{\circ} 34',2$  N.  $10^{\circ} 04',9$  E.

*Detaller.* Efter endt Oprensning er Dybden i Indsejlingen til Bogense Havn 4,1 m.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 1103. Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr SE. Vrag fjernet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1076 1944.

*Position.* Fornæs Fyr c.  $56^{\circ} 26',6$  N.  $10^{\circ} 57',7$  E.

*Detaller.* Vraget, der laa sunket c. 500 m SE. for Fornæs Fyr, er fjernet.

### 1104. Sverige. Skagerrak. Hunnebostrand SW. Ramsvik. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* Den 11.—19. Juli 1944 Kl. 0900—1700.

*Position.* Sotebonde c.  $58^{\circ} 25',2$  N.  $11^{\circ} 13',9$  E.

*Detaller.* Skydning fra Egnen ved Ramsvik (1,1 Sm SW. for Hunnebostrand) og Vigen 0,8 Sm W. for Ramsvik i W.-lig Retning.

Fareomraadet begrænses af Linierne:

- a) Ramsvik—Skägga og videre NW. paa;
- b) Ramsvik—Sotehuvud og videre SW. paa;
- c) En Linie i N.—S.-lig Retning 4,3 Sm W. for Ramsvik.

Under Skydning er der hejst et rødt Flag paa Sotebonde.

(U. f. s. Nr. 28/1444. Stockholm 1944.)

### 1105. Sverige. Skagerrak. Havstenssund. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* Den 3.—18. Juli 1944.

*Position.* a) Långeby c.  $58^{\circ} 43',6$  N.  $11^{\circ} 11',5$  E.

b) Cirkelsektorens Spids c.  $58^{\circ} 43',6$  N.  $11^{\circ} 11',2$  E.

*Detaller.* Skydning fra Egnen ved Långeby og Vigen N. for Stora Huvudet.

Fareomraadet bestaar af en Sektor med Centrum i b), og som begrænses af Radier i Retning henholdsvis  $234^{\circ}$  og  $316^{\circ}$ . Radiernes Længde: 4 Sm.

(U. f. s. Nr. 28/1445. Stockholm 1944.)

### 1106. Sverige. Skagerrak. Havstenssund. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* Den 20. Juli 1944 Kl. 1000—1500.

*Position.* a) Långeby c.  $58^{\circ} 43',6$  N.  $11^{\circ} 11',5$  E.

b) Cirkelsektorens Spids c.  $58^{\circ} 43',6$  N.  $11^{\circ} 11',2$  E.

c) Saltviks N.-Spids c.  $58^{\circ} 43',2$  N.  $11^{\circ} 12',1$  E.

*Detaller.* Skydning med Kanoner fra Stranden W. for Långeby S. for Havstenssund.

Fareomraadet bestaar af en Sektor med Centrum i b), og som begrænses af Radier gennem Smugholm og Rotholmens N.-Spids. Radiernes Længde: 10,8 Sm.

Under Skydningen er der hejst rødt Flag paa Tjurpannan og paa den trigonometriske Station 200 m E. for Saltviks N.-Spids.

(U. f. s. Nr. 26/1446. Stockholm 1944.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.**

**1107. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len. Ændring til E. f. S. Nr. 2/334 1944.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 2/334 1944.*

*Position. Tjuvholmssundet c. 65° 32' N. 22° 10' E.*

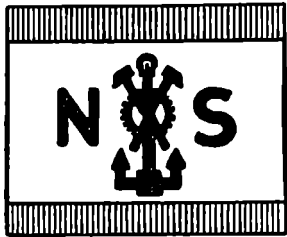
*Detaller. De i E. f. S. Nr. 2/334 1944 nævnte Bestemmelser om Ankringsforbud i Tjuvholmssundet udgaar og erstattes med:*

Det er forbudt at ankre indenfor et Omraade, der mod Nord begrænses af en Linie vinkelret paa Løbet gennem N.-Enden af den W.-lige Kanalbred og mod Syd af en Linie tværs over Sundet gennem den i Sundet beliggende Bro paa *Tjuvholmen*.

(U. f. s. Nr. 28/1415. Stookholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

### Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Labore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	
Aalborg Hassing & Drescher	Dispatch
Aarhus Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Esbjerg Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

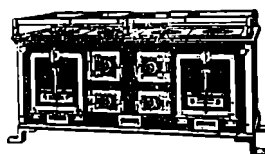
TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

### ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KØL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

ODENSE

### CHR. CLEMMENSEN

Grundlagt 1866

(INDEHAVER UFFE CLEMMENSEN)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

ODENSE

Telegr. Adr.: „Clemmensen“

Telf. 14 og 33  
Rigstelefon 39

FAABORG

### P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN      Telefon Nr. 9 & 806

### FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.  
2830

Tlg. Adr. Friis

KALUNDBORG

### JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

### C. HOPPE & CO.

Partners:

C. Hoppe  
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:  
988-688

Telegr. Adr.  
Brokerhoppe

KOLDING

### A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE

KOLDING

BEFRAGNING ··· KLARERING ··· EKSPEDITION ··· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING      TELEFON NR. 1810-1811

SVENDBORG

### E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.  
»Hudee.  
Svendborg

MARIAGER

### P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

### A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151-955  
PRIVAT: 1551



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 29

FREDAG 21. JULI 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Rapporterne om Forholdene paa de oversøiske Markeder er stadig meget knappe, men Omkvædet paa dem alle er stadig: stort Udbud af Ladninger og kun faa disponible Skibe. Krigens Krav skal først og fremmest efterkommes, og det er derfor kun i Ny og Næ, at de Allieredes Skibsfartsmyndigheder kan afse Tonnage til Transporter, der ikke paa den ene eller anden Maade staar i Forbindelse med Krigens Førelse. I alle de store Udskibningscentre for Korn, Kaffe o.s.v. ophobes derfor ogsaa stadig større og større Mængder Varer, der venter paa Afskibningslejlighed, og Problemerne i Forbindelse med Oplagringen af disse kæmpestore Varepartier, der regnes i Millioner af Tons, er derfor mange Steder snart lige saa prekære som Tonnagesituationen.

Om Stillingen paa de enkelte oversøiske Markeder foreligger der kun spredte Meldinger. Amerikanerne har atter i den forløbne Uge frigivet en Del Baade for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika. Fra Vestindien skal disse Baade laste Sukker eller Malm fra Cuba til Northern Range eller Golfen. De til Sydamerika destinerede Kulskibe skal have Malm fra Brasilien eller Korn fra River Plate, for Malmets Vedkommende hovedsagelig til Northern Range, hvorimod Størstedelen af Kornlasterne fra River Plate skal losses i den mexicanske Golf. Enkelte Kulskibe sluttede til Vestkysten af Sydamerika skal laste Salpeter i Chile eller Malm i Ecuador—Chile Range til U. S. Atlantic eller Golf. Paa det nordamerikanske Marked noteres iøvrigt stadig mange Papirlaster fra New Foundland til U. S. N. H., ligesom der ogsaa stadig søges mange Skibe for Malm fra Forindien, Syd- og Vestafrika til U. S. Atlantic. De amerikanske Trades viser ingen Ændringer i Rateniveauet.

Englænderne har igen sluttet adskillige Skibe for Kul fra Østkysten og Wales til Azorerne, Middelhavshavne o. s. v. til uforandrede Rater, d. v. s. 70/- til Azorerne, mellem 64/- og 68/- til italienske og 90/- til Port Said eller Alexandria. For engelsk Regning noteres endvidere de sædvanlige Saltladninger fra Middelhavet og Aden til Calcutta, Fosfat fra Marokko til Sydafrika og Kul fra Durban til Suezomraadet. Raterne for disse Ladninger er uforandrede.

I neutral Trade er Afskibningerne fra River Plate til de neutrale Lande i Europa stadig den dominerende Faktor. Der er igen i den forløbne Uge sluttet Tonnage til Spanien og Portugal til Rater, der ligger mellem \$ 65 og \$ 67,50. Endvidere er sluttet en enkelt Baad for Hvede i Sække fra Buenos Aires til Callao til \$ 40. I det hele taget viser River Plate Markedet en voldsom Efterspørgsel efter Tonnage, men de Rapporter, der foreligger om effektive Afslutninger, viser kun ringe Befragtningsvirksomhed. Der maa dog foregaa en ganske betydelig, om vi saa maa sige hemmelig Forretning paa dette Marked, idet der fra Argentina foreligger Meddelelse om, at der i de første fem Maaneder af indeværende Aar er afskibet ca. 2,5 Mill. Tons Korn, eller ca. 700,000 Tons mere end i tilsvarende Periode forrige Aar. Langt den overvejende Del af den Tonnage, der har været brugt ved disse Afskibninger, sejler antagelig under allieret

Flag, og da Størstedelen af disse Slutninger ikke rapporteres, er det forstaaeligt, at de faa Afslutninger, der kommer frem, giver et noget misvisende Billede af de faktiske Tilstande.

Heller ikke i vore hjemlige Farvande har Forholdene været underkastet Ændringer af større Omfang. Der er ogsaa i den forløbne Uge sluttet nogle Skibe for Kul fra Tyskland til danske Havne paa de sædvanlige Fragtnævningsbetingelser, ligesom der er sluttet adskillige mindre Skibe for Salt, Jern og andel fra tyske Østersøhavne til Danmark. Trælastmarkederne fra Finland og Sverige til Danmark viser kun ringe Interesse for Tonnage. I Salpeterfarten fra Skiensfjorden til danske Havne kan placeres saavel større som mindre Tonnage for August Lastning til Rater, der ligger omkring Kr. 18,00. Malmfarten fra Sverige til Tyskland er livlig, men det er hovedsagelig med Kontrakttonnage.

### DE MANGE BROER

Allerede fra første Færd har Søfartsministeriet i Anøje Overensstemmelse med Søfartsraadet omfattet Planerne om en Langelandsbro med en vis Modvilje.

Saa tidligt som i 1935 stillede Søfartsministeriet sig i denne Sag bag en Erklæring fra Søfartsraadet, og overfor Ministeriet for offentlige Arbejder gav man Udtryk for sine alvorlige Betænkeligheder over for de Vanskeligheder, der uundgaeligt vilde forvoldes Skibsfarten, dersom man uden meget tvingende Grunde byggede Bro over et Farvand, der som Farvandet mellem Langeland og Taasinge benyttes til Gennemsejling. Man kunde ikke erkende, at der den Gang fandtes saadanne tvingende Grunde, og man henstillede, at der — hvis det senere skulde blive nødvendigt at bygge Bro — da blev bygget en Højbro.

Senere — i 1940 — havde Søfartsministeriet paany Sagen til Behandling og fastholdt sine principielle Betænkeligheder. Man henviste til, at Færgefarten meget vel kunde magte den forhaandenværende Trafikmængde, og hvis Trafikken senere skulde stige, vilde det være langt billigere at udvide Færgeriet end at forrente og amortisere et Broanlæg.

Nu har Projektet altsaa igen været forelagt Søfarts- og Marineministerierne, denne Gang i Anledning af en ændret Linieføring. Søfartsministeriet har opretholdt sin Modstand og yderligere peget paa, at der for Tiden slet ikke kan skaffes Materialer til en saadan Bro, og at de Materialer, der skal til, rimeligvis i en antagelig Aarrække efter Krigen vil være forbeholdt mere nødvendige Opgaver.

Dertil kommer, at jo flere Broer der bliver bygget, desto vanskeligere bliver Kaarene for Smaaskibsfarten, hvis nationale Betydning den nuværende Brændselssituation maa have gjort indlysende for enhver. Selv om Brobygningen altsaa giver en Del Beskæftigelse i Øjeblikket, saa bevirker den en betydelig Arbejdsløshed fremover.

### DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Dampskibsselskabet Torm meddeler, at man gennem Udenrigsministeriet har modtaget den sørgelige Efterretning, at Kaptajn Carl Kristian Nielsen er omkommet ved et Skibsforslis den 12. Februar.

Kaptajn Nielsen førte den 9. April 1940 Motorski-

bet *Helvig*, men efter de foreliggende Oplysninger skulde han ved Forliset have ført et Skib under fremmed Flag.

Kaptajn Nielsen, der var født i Esbjerg i 1895, kom til Søs i 1910 med Det Forenedes Dampers *I. C. la Cour*, og han sejlede derefter med Skoleskibet *Georg Stage*, Barken *Danmark* og Barkskibet *Nordlyset*. Han tog sine nautiske Eksaminer fra Fanø Navigationsskole i 1917 og fik to Aar efter Ansættelse i Torm, hvor han i 1923 blev 1. Styrmand og i 1927 Skibsfører. En Tid lang førte han Motorskibet *Ragnhild*, og kort før 9. April 1940 gik han over til Motorskibet *Helvig*.

Kaptajn Nielsen var en dygtig Sømand, der var meget elskværdig og hjælpsom. I Meddelelsen fra Rederiet hedder det: Det er med dyb Beklagelse, at vi maa bringe denne Meddelelse. Kaptajn C. K. Nielsen var en af Selskabets dygtigste og mest afholdte Fø-rere.

Kaptajnen efterlader sig sin Hustru, en Søn og en Datter.

\*

Endvidere er der indløbet Meddelelse om, at Kaptajn *Niels Hansen Christensen* er afgaaet ved Døden.

Kaptajn Christensen var født i Grøsvænge pr. Marstal den 18. Oktober 1882 som Søn af Kaptajn H. Christensen, Fører af 3mst. Skonnert *Maren*, tilhørende Rederiet H. C. Christensen, Marstal. Som Drengene fra Marstal kom han tidlig til Søs og sejlede i de hjemlige Skonnerter, til han 1904 kunde afslutte sine Eksaminer fra Marstal Navigationsskole og i samme Aar kunde faa Ansættelse som Styrmand i 3mst. Skonnert *Dronning Louise*. Han gik dog tidlig over i Rederiets Dampskibe, og 1907 blev han 1. Styrmand først i s.s. *Enigheden*, derefter i s.s. *Emanuel*, indtil han 1924 blev Fører af s.s. *Enigheden* og derefter af flere andre af Rederiets Skibe. Som Fører af s.s. *H. H. Petersen* kom han 8. April til udenlandsk Havn og har ikke siden været hjemme.

Kaptajn Christensen efterlader sig Hustru, to Søner og fire Døtre.

#### 1158 DANSKE SØMÆND OMKOMMET

I Sømændenes Forbunds Medlemsblad hedder det: Krigens Indhug i den danske Sømandsstand er oppe paa over 1158 Søfolk; dette Tal er det opgivne, men vi frygter for, at det endelige Tal, naar engang alle Oplysninger kommer frem, er langt større, end vi har faaet Meddelelse om. Derpaa følger smukke Mindeord over endnu nogle omkomne Søfolk:

Gennem Udenrigsministeriet er indgaaet Meddelelse om, at Matros *H. Chr. Johansen*, der var født i 1914 i Faaborg, er omkommet ved Krigsforlis. Gennem Handelsministeriet meddeles, at *Orla F. Madsen*, født 1899 paa Thurø, er død ved Krigsforlis i Februar i Aar. Endvidere er indløbet Meddelelse via Udenrigsministeriet om, at *Poul Herman Nielsen*, der var født i Aarhus 1890, er druknet, antagelig fra krigsforlist Skib. Han er siden fundet og begravet i Plymouth. I 1933 modtog han Hæderstegnet for 25 Aars Medlemsskab i Sømændenes Forbund.

Døden har gjort et stort Indhug i Fiskernes Række. I Aarets Løb har 46 Fiskere ved Krigsulykker og 18 paa anden Maade mistet Livet, saaledes at ialt 153 Fiskere siden Krigens Udbrud ved Krigsulykker har mistet Livet under Udførelse af deres Arbejde.

#### 25 AAR PAA NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Direktør *O. Christiansen*, Nakskov Skibsværft, har i disse Dage fejret sit 25 Aars Jubilæum i Værftets Tjeneste.

Direktør Christiansen fik sin første Uddannelse paa Orlogsværftet, og i 1914 blev han Marineingeniør. To Aar senere forlod han Værftet for at over-

tage en Stilling ved et norsk Skibsværft, hvorfra han kom tilbage i 1919 for at blive Ingeniør ved Nakskov Skibsværft, hvor han fire Aar senere blev Overingeniør og i 1937 Underdirektør. Da Direktør H. P. Berg for fem Aar siden trak sig tilbage, blev Direktør Christiansen Værftets administrerende Direktør.

Igennem det kvarte Aarhundrede har dansk Skibsbygning gennemgaaet en rivende Udvikling, og Direktør Christiansens store Erfaringer og tekniske Indsigt har været til meget stor Gavn for Værftet.

Direktør Christiansen er Næstformand i Udvalget for Skibsbygningsindustriens Arbejdsforhold, Medlem af den danske Komité for Lloyds Register of Shipping, og i flere Perioder har han været Medlem af Nakskov Byraad.

#### SKIBSREDER P. CLEEMANN JUBILERER

Skibsreder, Kaptajn *P. Cleemann*, Aabenraa, kan i disse Dage se tilbage paa 25 Aars Virke som Indehaver af den af hans Fader i 1879 grundlagte Skibsmægler-, Befragtnings- og Speditionsforretning.

Kaptajn Cleemann kom til Søs ved Aarhundredskiftet og sejlede en Række Aar paa Langfart og i Slutningen af forrige Verdenskrig kom han som Skibsfører i fransk Fangenskab. I Forsommeren 1919 vendte han hjem, og da hans ældste Broder kort efter døde, besluttede han at blive hjemme for at videreføre Forretningen.

Ved Genforeningen fik Kaptajn Cleemann kongelig Bestalling som edsvoren Skibsmægler og overtog samtidig Agentur for Det Forenede Dampskibs-Selskab og Lloyds.

I 1922 startede han Aabenraa Rederiaktieselskab, der ved den nuværende Krigs Begyndelse disponerede over tre Skibe, hvoraf de to nu er krigsforlist.

Paa Jubilæumsdagen indtræder Kaptajn Cleemanns Søn *Harald Peter* i det 65-aarige Familiefirma.

I Anledning af sit Jubilæum har Kaptajn Cleemann oprettet et Legat paa 10.000 Kroner, hvoraf der skal ydes rentefrie Laan til driftige unge Handelsmænd, udgaaet af Aabenraa Handelsskole til Videreuddannelse i Udlandet.

#### SKOLESKIBET »DANMARK«

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udnævnt Skibsreder *Axel Kampen* til Medlem af Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark« for Tidsrummet indtil 1. Oktober 1944 i Stedet for Skibsreder *L. R. Schmith*, der har ønsket sig fritaget for Hvervet.

#### SKIBSREDER ARNE SCHMIEGELOW FYLDER 50 AAR

Paa Mandag — den 24. Juli — fylder Skibsreder *Arne Schmiegelow*, Dampskibsselskabet Torm, 50 Aar.

Som Søn af den tidligere Direktør i Østasiatisk Kompagni *Chr. Schmieglow*, der nu er Medlem af Kompagniets Bestyrelsesraad, fik Arne Schmiegelow en meget alsidig Shipping-Uddannelse. Efter at have taget Studentereksamen i 1913 blev han ansat i Dampskibsselskabet Torm, hvor han var en kortere Tid, indtil han i Januar Maaned 1914 blev knyttet til et Shipping-Firma i Lübeck. Aaret efter rejste han til England, hvor han uddannede sig videre i Befragtningsafdelingen i Firmaet Mann George & Co. Han havde Ansættelse i dette Firmas forskellige Afdelinger i London, Cardiff og Newcastle.

Fra England gik Turen til Frankrig, hvor Skibsreder Schmiegelow i nogle Aar var knyttet til Firmaet N. J. Zachariasen i Rouen. Ved Krigens Afslutning kom Skibsreder Schmiegelow tilbage til Danmark og traadte atter ind i Dampskibsselskabet Torm.

Da Skibsreder *Kraemer*, der døde for et Aars Tid siden, i 1932 traadte tilbage som korresponderende Reder for Torm, traadte Skibsreder Schmiegelow

sammen med Skibsreder *Axel Kampen* ind i Direktionen.

Medens de to Skibsredere har drevet det store Rederi, er der sket en stor Udvikling. Det vil saaledes erindres, at der i Aarene før denne Verdenskrig — hovedsagelig ved Helsingør Skibsværft — blev bygget en Række hurtiggaaende Motorskibe til Torm.

Indenfor det store Rederi og ude paa Skibene er Skibsreder Schmiegelow meget afholdt og respekteret.

#### FINSKE SKIBE BESLAGLAGT I SVERIGE

Der er i den sidste Tid i Sverige, iflg. »Hufvudstadsbladet«, blevet beslaglagt en Række finske Skibe. Det er i første Række Thordén-Skibe, det gælder.

I Stockholm er der beslaglagt tre Skibe, nemlig *Astrid Thordén* paa 3000 Tons d.w., *Ingrid Thordén* paa 3300 Tons d.w. og *Maud Thorden* paa 2060 Tons. I Trelleborg er Damperne *Karin Thordén* paa 3050 Tons d.w. og *Savonia* paa 2700 Tons d.w. blevet beslaglagt. I Oscarshamn er Damperen *Hulda Thordén* paa 3925 Tons d.w. blevet belaglagt og i Luleå Damperne *Marita* paa 2785 Tons d.w. og *Aura* paa 3250 Tons d.w. Disse sidste to Skibe ejes af Rederiaktiebolaget Ergo paa Brandö.

Beslaglæggelsen af Skibene i Stockholm, Trelleborg og Oscarshamn har fundet Sted som Sikkerhed for et svensk Selskabs Fordringer paa Skibenes Rederier. Det paagældende Selskab er Aktiebolaget Altumex, der hos de finske Rederier har en Fordring paa henvend 5 Millioner Kroner og 900.000 Dollars plus Renter. Over Halvdelen af Gælden daterer sig fra Aaret 1940, medens de øvrige Gældsposter er 10 Aar gamle.

Hvad Aarsagen til Beslaglæggelsen af de to Skibe i Luleå er, har man endnu ikke kunnet faa oplyst.

#### TO AF ERIKSONS STORSEJLERE TIL STOCKHOLM

Fra finske Kilder oplyses det, at to af Søfartsraad Eriksons Storsejlere fra Ålandsøerne nu er blevet bugseret til Stockholm. Det drejer sig om de firmastede Barkskibe *Pommern* og *Passat*.

Fra Finland hedder det videre, at Bugseringen af de to Storsejlere til Stockholm har vakt en vis Opmærksomhed, men det hævdes, at den er sket i nøje Overensstemmelse med en Overenskomst, der er truffet mellem de respektive finske Myndigheder og Søfartsraad Erikson. Skibene har i Krigsaarene ligget ubenyttet i Mariehamn. De skal nu bruges som Op-lagsskibe i svensk Tjeneste.

#### EN ØKONOMISK SKIBSMOTOR

Der foreligger fra svensk Side nogle Oplysninger om en interessant ny Motorkonstruktion, som nylig er installeret i 3-mst. Skonnert »Nordia« af Råå. Skibet maaler 100 Brutto-Registertons. Motorinstallationen er udført af Firmaet *Lind & Söner* i Råå og er den første i sin Art i en svensk Motorsejler. Det er en 3-cyl. Bolinder-Munktells Motor paa 75 HK. karakteriseret ved sit høje Omdrejningstal, 800 pr. Minut. Ved Hjælp af et Reduktionsgear nedsættes Skruens Omdrejningstal til 400, hvad der tillader Anvendelsen af en Propeller med stor Diameter og høj Virkningsgrad. Men der er andre og lige saa vigtige Fordele ved dette System. Motoren optager mindre Plads i Skibet end en direkte koblet, langsomt gaende Motor, Vægten af Motoranlægget er kun den halve, og Prisen er betydeligt lavere. Man indvinder altsaa baade Plads og Vægt, hvilket kommer Lasteevnen til Gode. Motorens Levelid er den samme som almindelige Motorers, bl. a. fordi der anvendes Kugle- og Rullelejer overall, og Besparelsen i Pris bliver saaledes effektiv. Brændselsforbruget for denne Motor er ret lavt og ligger omkring 200 g pr. HK i Timen. Motoren kan ogsaa gaa med Tjære. Arbejdet i Maskinrummet med Pasning af Motoren er betydeligt enklere og lettere end med en langsomt gaende Motor. Taljer o. desl. behøves ikke,

da selv de tungeste Dele kan demonteres med Haandkraft.

Paa Prøveturen med den nye Motor opnaaede m.s. »Nordia« en Fart af 8,5 Knob. Der mærkedes ingen Vibrationer.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Kockums Værft i Malmø har der været Søsætning paa et Lastmotorskib, der bygges til Svenska Amerika Mexico Linien. Det nye Skib, der døbt *Sparreholm*, er paa 6,350 Tons d.w.

Nybygningen er et Søsterskib til *Krageholm*, der blev afleveret fra Værftet i Slutningen af Aaret 1943. Det er af Shelterdæk-Typen og bygget til Lloyds højeste Klasse. Maskineriet bestaar af en seks Cylinders, to Takts dobbeltvirkende Kockum-MAN Dieselmotor paa 0,000 Hestekræfter.

#### DEN NORSKE HANDELSFLAADES FORNYELSE

Planerne om den norske Handelsflaades Genopbygning efter Krigen diskuteres i Øjeblikket meget indgaaende i norske Shipping-Kredse. Med Hensyn til Nybygninger staar Norge jo i den vanskelige Stilling, at Landet ikke har nogen Værftsindustri, der staar i et blot nogenlunde rimeligt Forhold til Handelsflaadens Størrelse.

Man har saaledes regnet med, at den norske Værftsindustri enkelte Aar før Krigen byggede 60,000 Tons pr. Aar, hvilket vil sige, at langt den største Del af Landets Handelsflaade blev bygget paa Værfter i Udlandet, nemlig ved danske, svenske, hollandske, engelske og tyske Værfter, og i ganske enkelte Tilfælde ved italienske Værfter. Man regner med, at den norske Værftsindustri, der omfatter 18 Værfter, har en teoretisk Maksimalkapacitet paa 160,000 Tons pr. Aar.

Norge har antagelig mistet Halvdelen af sin Handelsflaade under Krigen, og den norske Søfartsminister i London, Major *Arne Sunde*, har for nylig hævdet, at der er Brug for Nybygninger paa 600,000 Tons pr. Aar, for at Norge skal naa op paa en Handelsflaade paa den gamle Størrelse.

Det er indlysende, at en saadan Nybygningsvirksomhed i Indlandet er umulig paa meget langt Sigt. Tonnagen maa bygges i Udlandet, hvis man skal dække saa stort et Nybygningsprogram. Hvor man saa vender Blikket hen, er det umuligt at finde nogen Mulighed for at faa bygget Tonnage efter Krigen. Danmark har de samme Problemer at tumle med, og de svenske Værfter er optaget af indenlandske Nybygninger, saaledes at der ikke modtages Ordre fra Udlandet, før lang Tid efter Fjendtlighedernes Ophør. England og Amerika maa antages selv at have Brug for sin Værftsindustri til Opbygning af egne Handelsflaader, og de amerikansk-byggede Handelskibe vil blive for dyre. Hertil kommer, at Kvaliteten af disse Skibe næppe vil kunne svare til norske Rederes Krav.

Den norske Tonnage maa kvalitetsmæssig ligge højt, da Skibene skal gaa i Fart mellem andre Lande, da Norge selv jo ikke kan beskæftige sin Handelsflaade. Holland har de samme Problemer, og det samme er Tilfældet med Italien. Spanien har i de senere Aar udbygget sin Værftsindustri betydeligt, men ogsaa denne er optaget mange Aar frem i Tiden af Landets eget Byggeprogram.

Det er altsaa nødvendigt, at den norske Værftsindustri Kapacitet bliver udvidet betydeligt, men at naa op paa 600,000 Tons om Aaret, ligger udenfor Mulighedernes Grænse i lang Tid fremover.

Hvis man tager disse Ting i Betragtning og samtidig ser paa de norske Skibsaktiers Kurser, maa man sige, at de ligger over et rimeligt Niveau, da den norske Handelsflaades Indtjeningsmuligheder naturligvis er afhængig af den disponible Tonnage, og da dette Forhold er kendetegnet af mørke Udsigter, samtidig

med, at der — hvad man vist nu kan forudsige — ikke vil komme saadanne Højkonjunkturer for Skibsfarten som efter sidste Krig paa Grund af De Forenede Staters Handesflaade, der jo kan tænkes at blive sat i Fart med Statssubsidier for at erobre Markedet, selv om det vil medføre kolossale Udgifter for Landet, før man kan faa bygget Tonnage af bedre Kvalitet.

#### DE ENGELSKE VÆRFTERS MODERNISERING

I den store Parlamentsdebat for nylig om Englands Skibsfart blev der givet den Oplysning, at Regeringen allerede i 1942 besluttede at modernisere Skibsbygningsindustrien og foretage væsentlige Forbedringer i Metoderne.

Det nævnes, at en af disse Forbedringer bestaar i en stigende Overgang til Svejsning af Skibe. Antallet af Svejsarbejder er forøget med 30 pCt. siden 1. Januar 1943.

En anden Metode, som vil blive mere benyttet, er *Præfabrikationsmetoden*, hvilket vil sige en Masse-

fremstilling af enkelte Skibsdele udenfor Værfterne, som herved kommer til at arbejde efter mere standardiserede Metoder og amerikansk Mønster. I enkelte nye Modeller er mindst 80 pCt. af Skibet bygget udenfor selve Værftet. Dette er blandt andet Tilfældet med Overdelene, som kun bliver paasat Skibene paa Værfterne. Herved bliver disse i væsentlig Grad aflastet, og en stor Procentdel af deres Arbejde overføres til andre Industrier.

#### TRÆSKIBE SERIEBYGGES I JAPAN

Ved »Yamagata«-Skibsværftet har man begyndt Seriebygning af Træskibe. Det har hidtil været anset for umuligt at seriebygge Træskibe, men Vanskelighederne skal nu være overvundne paa Grundlag af Planer, der er udarbejdede af det japanske Marine-transportkontor, og hvorved man benytter sig af de tekniske Erfaringer, man har gjort tidligere ved Bygning af Sejlskibe paa 250 Tons. De nødvendige Træmængder findes i umiddelbar Nærhed af Skibsværftet.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dødsfald

Fhv. Lods *Jens Andreas Sørensen Heide*, Esbjerg, er død paa Esbjerg Kommunes Sygehus. Han vilde i Tirsdags være fyldt 88 Aar. Heide gik til Søs i 1871 og sejlede med danske og udenlandske Sejlskibe, indtil han i 1878 tog Styrmands- og Skibsførereksamen fra Fanø. Efter nogle Aar som Styrmand i Sejlskibsfarten slog han sig paa Fiskeri, først under Island med en engelsk Smakke, og siden ud fra Esbjerg. I 1881 forliste han ikke mindre end to Gange i hjemlige Farvande. Aaret efter var han til Orlogs med Skonnerten »Diana«. I 1894 blev han ansat ved Esbjerg Lodseri, hvor han virkede til 1921. Han var Medstifter af Esbjerg Fiskeriforening og senere Æresmedlem. For Redningen af to engelske Søfolk var han dekoreret med Medaillen for Druknedes Redning.

### Farlige Briketlaster

Motorskibet »Marie« af Egersund (165 Tons) var paa Rejse til København med en Ladning Briketter. Under et Ophold i Hjemmehavnen opdagedes det, at der trængte Røg ud fra Lasten. Føreren alarmerede Zoneredningskorpset i Sønderborg og afsejlede straks til denne Plads. Under Rejsen blev Røgdudviklingen saa stærk, at den hængende Førers Orientering, men da Zonen lændte Katastrofebelysningen paa Havnen — det skete ved Nattetid — lykkedes det at navigere »Marie« langsomt, men sikkert, ind til Kulkajen. Her stod Slukningsmandskab parat, men der maatte udlosses ca. 100 Tons Briketter, før Ilden var under Kontrol. Saavel Briketterne paa Kajen som i Lasten blev stadig overdænget med Vand. Skibet, der er bygget af Jern, tog ingen Skade.

### Mislykket Hvalfangst paa Lolland

En Hval paa ca. 500 Kilo var forleden kommet ind i Bandholm Havn paa Lolland. En stor Stab af Fiskere søgte at fange Hvalen ved at sætte Fiskenet over Havneindløbet og ved at skyde paa Hvalen med Jagtgeværer, naar den viste sig i Vandoverfladen. Hvalen undslap dog, idet den med et kraftigt Hop saltte over Fiskenet.

### Læsø-Kutter forlist

En Ulykke har ramt Læsøs Kutterflaade, idet Kutteren *Venny*, der ejes af Skipper *Viggo Jensen*, under Fiskeri er sunket. Af Kutterens tre Mands Besætning lykkedes det at redde Skipper *Jensen* og Fisker *Sigvald Christensen*, der begge indbragtes til Læsø af en anden Kutter. Fisker *Frederik Jensen* meldes savnet.

### Krigsforlist og anset for død, men dog reddet

For nogen Tid siden modtog Lærer *Norholm*, Kjærbæk Skole, ad officiel Vej Meddelelse om, at hans Søn, *Erik Preben*, var krigsforlist i udenrigs Skibsfart. For nylig er der indløbet en ny, men denne Gang glædelig Meddelelse. Meddelelsen gaar denne Gang ud paa, at Sønnen er blevet reddet. Opholdsstedet kendes dog ikke, da ingen personlig Forbindelse kan etableres, og nærmere Oplysninger kan først ventes at foreligge efter Krigen.

### Tiltalt for at have taget Strandingsgods

Ved Retten i Maribo stod en Skipper, der havde ligget med sit Skib i Rødby Havn, tiltalt for at have taget noget Strandingsgods. Han forklarede, at han var ved at losse

Koks, men manglede noget til at stive af omkring Motoren med. Han saa, at der laa nogle Planker, der tilsyneladende var brugt. Af dem tog han 32 Stykker, idet han mente, at de var herrøse. Endvidere tog han en Redningsflaade, som han ligeledes bragte ombord i sit Skib. Da han havde brugt Plankerne, lagde han dem ned i Lasten til senere Brug. I Retten indrømmede han beredvilligt, hvad han havde gjort. Han kunde dog ikke erkende, at det var Tyveri, men fortalte, at han senere var kommet i Tanker om, at han vel nok burde have talt med Havnefogden om Brug af Plankerne. Tiltalen mod ham kom til at lyde paa ulovlig Omgang med Hittegods under formildende Omstændigheder, og han tilbød at betale 20 Dagbøder à 20 Kr., hvilket Tilbud blev modtaget af Retten.

### Styrmand faldet overbord

Den 7. Juli omkom 3. Styrmand *H. N. Hansen*, der var forhyret ombord paa D.F.D.S.s Damper »Brasilien«, ved et Ulykkestilfælde i Bremen. I den Anledning afholdtes Søforhør i Sø- og Handelsretten.

Af Rapporten fremgik, at Hansen havde været beskæftiget med at banke Rust og male udenbords. Under dette Arbejde forhalede Skibet et Stykke agterover, og da Hansen vilde føre en Wire uden om en Kran paa Kajen, mistede han Balancen og faldt i Vandet. Han slog Hovedet mod Skibslønningen og blev antagelig dræbt paa Stedet. Der var Tale om et Fald paa 5 Meter, og da Hansen ramte Vandet, farvedes det rødt. Han sank med det samme. Letmatros *Danielsen* sprang straks overbord og dykkede gentagne Gange efter ham, men da Vandet var meget urent, var det umuligt at finde ham. Der blev øjeblikkelig trukket Dræg over Ulykkestedet, og et Kvarter senere fandt man den forulykkede, der ikke gav noget Livstegn. Han havde paadraget sig svære Beskadigelser paa Hoved og Nakke. Man foretog Oplivningsforsøg, men uden Virkning. En Læge og Havnepolitiet blev tilkaldt.

Kaptajn *H. P. Jarltorp* forklarede, at han opholdt sig i Salonen, da han hørte 1. Styrmand raabe, at Hansen var faldet i Vandet.

1. Styrmand *Peder Rasmussen* oplyste, at han befandt sig paa Fordækket, da Ulykken skete. Han afgav nærmere Forklaring om Arbejdet med Wiren og sagde, at

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

## En Lodsstilling

bliver ledig ved Kalundborg Lodsøri og ønskes besat fortrinsvis med en Skibsfører mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning, bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Ekskensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelle Forholdsattester modtages inden Udgangen af indeværende Maaned under Adresse: Lodsdirektoratet, Ovorgaden o. V. 60. København K.

Lodsdirektoratet, den 12. Juli 1944.

Hansen mange Gange tidligere havde udført dette Arbejde.

Tømrer *K. A. Kofoed* udtalte, at han saa Hansen snuble over en Bøjle til en af de faste Lejdere, der fører langs Kajmuren.

Letmatros *Niels Danielsen* forklarede, at han var dykket ca. 4 Meter ned, men Vandet var saa grumset, at han intet kunde se.

Styrmand *Hans Nikolaj Hansen* var født i Tinglev i Sønderjylland den 10. Januar 1913 og blev saaledes kun 31 Aar gammel. Efter at have gennemgaaet sin praktiske Sømandsuddannelse tog han i 1939 og 40 Styrmands-, Skibsfører- og Radiotelegrafisteksamen fra Navigations-skolen i Svendborg, hvorpaa han søgte og fik Ansættelse i Det Forenede Dampskibs-Selskab. I 1940 krigsforliste han i Nordsøen med M.S. »Algier«, men blev reddet. Han var bosiddende i København og efterlader sig Enke og to Smaabørn.

### »Fram« havde Norges første Dieselmotor

Det berømte norske Polarskib *Fram* var det første norske Skib, der blev udstyret med en Dieselmotor. Det skete allerede i 1909, da man udskiftede Skibets Dampmaskine, som havde været benyttet paa de to lange Ekspeditioner i de arktiske Farvande.

Denne Dieselmotor havde fire Arbejds cylindre med en Diameter og Slaglængde paa henholdsvis 250 m/m og 370 m/m. Ved 280 Omdrejninger i Minuttet udviklede Motoren 180 effektive Hestekræfter. Motoren med Svinghjul vejede 12,500 Kilo, og Brændselsforbruget var 230 Gram pr. effektiv HKT.

Denne Dieselmotor havde sin store Andel i Roald Amundsens heldige Gennemførelse af Sydpolsekspeditionen, hvor han blandt andet fandt den engelske Polarforsker Scotts Lig.

Hvis man sammenligner *Frams* Præstationer med *Terra Novas* — Scotts Ekspeditionsskib, ser man, hvilken rigtig Belønning, der blev Roald Amundsen til Del for hans Fremsynethed. Begge disse Ekspeditioner anløb Madeira paa Turen mod Syd. Amundsen var to Maaneder senere ude end Scott. *Terra Nova* maatte Gang paa Gang søge Havn for at bunkre, og da Skibene naaede frem til Ross-havet, havde Scott kun nogle faa Dages Forspring.

## PERSONALIA

### 60 Aar

I Mandags fyldte Skibsfører i De Forenede Kulimportører, Kaptajn *H. Kiilsgaard* 60 Aar.

Hovmester *H. R. Mejlvang*, der forleden fyldte 60 Aar, har siden 1898 været knyttet til Det Forenede Dampskibs-Selskab. Han har blandt andet gjort Tjeneste i de gamle Amerikabaade. I Aarene fra 1936 til 1940 gjorde han Tjeneste i Passagerfarten mellem Frederikshavn og Oslo.

### 50 Aar

— Direktør *M. Plinius*, der nu er bosat i England, fyldte i Gaar, Torsdag, 50 Aar.

Direktør Plinius, der er Københavner, kom efter sin første Handelsuddannelse ind i Ø. K., der i 1916 sendte ham ud til Østen, hvor han i Bangkok hurtigt blev Leder af Skibsafdelingen. En lignende Stilling havde han en kortere Tid i Singapore. Efter Hjemkomsten til Europa kom han til Randstaterne, og i 1930 blev han Meddirek-

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes  
Telegr. Adr.: Engineering

ANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07

tør i Polish Transatlantic Shipping og Gdynia—Amerika-Linien, som Det østasiatiske Kompagni finansielt var interesseret i.

Direktør Plinius har i de senere Aar boet i England.

Forleden Dag fyldte Fabrikant *Einar Weilbach* 50 Aar. Fabrikant Weilbach aflagde i sin Ungdom Svendeprovve som Kompasmager. Senere var han ansat i Store nordiske Telegrafskab og var i Aarene fra 1913 til 1919 Værkfører i den engelske Fabrik for Skibskompasser og nautiske Instrumenter Henry Hughes & Son i London. Efter sin Hjemkomst etablerede han sin egen Virksomhed i Niels Juelsgade, men den stadige Sligning af Fabrikationen bevirkede, at den i 1939 flyttede til større Lokaler i Ny Toldbodgade.

Skibsfører i Det østasiatiske Kompagni, Kaptajn *Chr. Kondrup* fyldte i Tirsdags 50 Aar.

Radiotelegrafist *Jeppe Magnus Søndergaard*, Esbjerg, der forleden fyldte 50 Aar, fik sit Radiocertifikat i 1915. Efter at have været Radiotelegrafist i Marinen virkede han en Tid i Hollandsk Indien, men kom ved sin Hjemkomst ind i Det Forenede Dampskibs-Selskab, hvor han hovedsagelig har sejlet paa Englandsruten. Siden Krigs-udbruddet har han sejlet i Trampfart i hjemlige Farvande.

### 25 Aars Jubilæum

Skibsmægler *Daniel M. Fabricius* har fejret 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Holm & Wonsild. Efter sin Ansættelse kom han til at beskæftige sig med Kulbefragtingen, og han har gennem den lange Aarrække beskæftiget sig med denne betydelige Del af Firmaets Mægler-virksomhed.

Skibsmægler Fabricius tog i 1935 Skibsmæglereksamen, og tre Aar senere fik han Bestalling.

### Vandbygningsvæsenet

Ministeriet for offentlige Arbejder har udnævnt Overmatros *Peder Christian Christensen Tøth* til Havnebetjent under Vandbygningsvæsenet.

### Officielt

I *Statstidende* meddeles, at Prokurist *K. A. Jørgensen* er udtraadt af og Prokurist *Georg Eugen Robert Andersen* er indtraadt i Bestyrelsen for Aktieselskabet Dampskibsselskabet af 1929. Den K. A. Jørgensen meddelte Procura er tilbagetrukket.

Ligeledes i *Statstidende* oplyses, at Dampskibsselskabet Agerød A/S er traadt i Likvidation. Bestyrelsen er fra- traadt, og til Likvidator er valgt Højesteretssagfører *H. H. Bruun*.

Købmand *Lauritz Peter Jørgensen*, Thuro, er indtraadt i Rederiaktieselskabet Elins Bestyrelse. Skibsreder A. E. Sørensen er fra- traadt, og Rederifirmaet A. E. Sørensen er tiltraadt som korresponderende Reder.

### Maskinisteksaminerne

Ved Københavns Maskinskole er Eksaminerne nu afsluttet.

Til den almindelige Maskinisteksamen havde der indstillet sig 54 Eksaminander, hvoraf 39 bestod. Den udvidede Maskinisteksamen blev bestaaet af 58 af de 69 indstillede Eksaminander. *Karl Rudolf Troensegaard Jensen* fik tildelt Præmie af Julius Skrikes Stiftelse og *Hans Ove Nielsen* Præmie fra Maskinmestrenes Forening.

Til Elektroinstallatør-Prøven for Maskinister havde der indtegnat sig 95 Eksaminander, hvoraf 81 bestod.

Ved Motorpasserprøven bestod alle de indtegnede 16 Eksaminander.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENSEN NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## Brug Holzappel's International Skibsfarver



til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. Amager 1483. København S.

## TUBORG



GRØN  
eller RØD

## EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195\*  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Red og Grøn Indenbordsfarve Kobberstøf for Træskibe  
Patent Mørke Grøn Patenmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 20. Juli 1944.

Nr. 29.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

### 1108. Sverige. Öland W.-Kyst. Mörbylånga. Bombekastningsøvelser.

*Tidspunkt.* Den 6. Juli—31. Oktober 1944.

*Position.* Mörbylånga c. 56° 32' N. 16° 23' E.

*Detaller.* Bombekastningsøvelser mod bugseret Maal SSW. for Mörbylånga.

Fareomraadet begrænses af Linierne Mörbylånga—et Punkt 2,7 Sm W. for Mörbylånga — et Punkt 3,8 Sm W. for Smedby Kirke.

(U. f. s. Nr. 29/1491. Stockholm 1944.)

### 1109. Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby. Radiomaster opført. Hindringslys.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1034 1944.

*Position.* c. 57° 37',5 N. 18° 17', 2 E.

*Detaller.* I den S.-lige Del af Visby By er opført to 50 m høje Radiomaster. Hver af disse er forsynet med et dobbelt rødt Hindringslys, hvis Flammehøjde er 97,6 m.

Under den raadende Luftværnstilstand tændes Hindringslysene kun efter Ordre af Luftfartsmyndighederne.

*Kort* Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 29/1451. Stockholm 1944.)

### 1110. Sverige. Kalmar. Afmærkning forandret.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 28/1099 1944.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1) Stagen uden Topbetegnelse paa 56° 40' 13" N. 16° 22' 36" E. ved det S.-lige Endepunkt af Løbet mellem *Angö* og *Varvsholmen* er inddraget.

2) En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa 56° 40' 20" N. 16° 22' 49" E. ved N.-Enden af ovennævnte Løb.

(U. f. s. Nr. 29/1450. Stockholm 1944.)

### 1111. Sverige. Bottniske Bugt. Fjärdgrund Fyr forandret.

*Position.* c. 63° 40' N. 20° 21' E.

*Detaller.* Fjärdgrund Fyr er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>. Blink 2<sup>s</sup>, Mærke 2<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mærke 9<sup>s</sup>. Fyret lyser, som følger:

- 1) Grønt i Pej. fra 307° til 329°,5;
- 2) Hvidt i — - 329°,5 - 333°,5;
- 3) Rødt i — - 333°,5 - 342°;
- 4) Grønt i — - 8° - 18° (uforstærket)
- 5) Grønt i — - 94° - 110° (uforstærket)
- 6) Rødt i — - 110° - 120° (uforstærket).

(U. f. s. Nr. 29/1449. Stockholm 1944.)

**1112. Tyskland. Frisches Haff. Königsberger Seekanal. Vrag afmærket.***Position.* c. 54° 38' 45" N. 20° 03' 48" E.*Detaller.* Et Vrag ligger sunket paa ovenstaaende Sted. Det er afmærket med en grøn Vragtønde med cylindrisk Topbetegnelse.

(N. f. S. Nr. 28/1476. Berlin 1944.)

**1113. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Tønde inddraget.***Position.* c. 54° 35',3 N. 18° 33',9 E.*Detaller.* Den hvide Spirtønde *Neu-Oblusch-Ost* med rød E.-Topbetegnelse er inddraget. *Kort* Nr. 200 og 181.

(N. f. S. Nr. 27/1427. Berlin 1944.)

**1114. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Vrag fjernet. Lystønde inddraget.***Position.* c. 54° 38',2 N. 18° 33',7 E.*Detaller.* Vraget paa ovenstaaende Plads er fjernet og Lystønden inddraget.*Kort* Nr. 200.

(N. f. S. Nr. 27/1428. Berlin 1944.)

**1115. Tyskland. Stettiner Haff. Kleines Haff. Spærret Omraade frigivet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 9/582 1944.*Position.* c. 53° 49' N. 14° 05' E.*Detaller.* Det i ovennævnte E. f. S. omtalte Omraade er frigivet og Afmærkningen inddraget.*Kort* Nr. 201.

(N. f. S. Nr. 28/1477. Berlin 1944.)

**1116. Tyskland. Pommerske Bugt. Greifswalder Oie E. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1071 1944.*Position.* c. 54° 14',9 N. 14° 02',7 E.*Detaller.* Vraget paa ovennævnte Plads er fjernet og Vraglystønden inddraget.

(N. f. S. Nr. 28/1478. Berlin 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1117. (P.) Sverige. Sundet. Stumtønde ombyttes med Lys- og Fløjtetønde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 8/499 1943 Pkt. 18 udgaar.*Tidspunkt.* Omkring den 1. August 1944.*Position.* c. 56° 09',0 N. 12° 31',0 E.*Detaller.* Stumtønden paa ovennævnte Plads W. for *Viken* skal ombyttes med en sort- og hvidmalet Lys- og Fløjtetønde, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>.

(U. f. s. Nr. 29/1456 Stockholm 1944.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1118. (T.) Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr paa Kornpieren midlertidigt slukket.***Position.* Aarhus Havn: 56° 09',3 N. 10° 13',5 E.*Detaller.* Fyret paa *Kornpiere*s Hoved i *Sydhavnen* er midlertidigt slukket.



## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1119. Norge. Vågsfjord. Forbud mod Ankring.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 100 m paa begge Sider af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. *Grytøy—Sandsøy.*
  - a)  $68^{\circ} 56' 24''$  N.  $16^{\circ} 38' 12''$  E.
  - b)  $68^{\circ} 56' 40''$  N.  $16^{\circ} 39' 42''$  E.
2. *Helløy—Krøttøy.*
  - a)  $69^{\circ} 02' 10''$  N.  $16^{\circ} 31' 20''$  E.
  - b)  $69^{\circ} 03' 07''$  N.  $16^{\circ} 32' 05''$  E.
3. *Grytøy—Kjøtta.*
  - a)  $68^{\circ} 53' 42''$  N.  $16^{\circ} 38' 42''$  E.
  - b)  $68^{\circ} 52' 27''$  N.  $16^{\circ} 41' 30''$  E.
4. *Grytøy—Bjarkøy.*
  - a)  $68^{\circ} 58' 09''$  N.  $16^{\circ} 35' 55''$  E.
  - b)  $68^{\circ} 58' 57''$  N.  $16^{\circ} 35' 02''$  E.

(N. f. S. Nr. 28/1511. Berlin 1944.)

## 1120. Norge. Risøyrenna. Lille Flesa Varde nedlagt.

*Position.* c.  $68^{\circ} 59',0$  N.  $15^{\circ} 47',4$  E. paa N.-Siden af den E.-lige Indsejling.

*Detaller.* Den sorte Varde *Lille Flesa* er nedlagt.

(N. f. S. Nr. 28/1510. Berlin 1944.)

## 1121. Norge. Senja. Ramsundet. Stokkøyrenna. Fyr atter i Orden.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1052 1944.

*Position.* c.  $68^{\circ} 32',5$  N.  $16^{\circ} 25',9$  E.

*Detaller.* Det S.-lige røde Fyr ved W.-Siden af *Stokkøyrenna* er atter i Orden.

(N. f. S. Nr. 28/1509. Berlin 1944.)

## 1122. Norge. Bodø W. Grunde.

a) En 7,5 m Grund paa c.  $67^{\circ} 16'$  N.  $14^{\circ} 16'$  E.

b) En 9,5 m Grund paa  $67^{\circ} 16' 16''$  N.  $14^{\circ} 19' 33''$  E.

(N. f. S. Nr. 28/1508. Berlin 1944.)

## 1123. Norge. Skjørnfjorden. Høybakken Mole. Fyr tændt.

*Position.*  $63^{\circ} 44' 04''$  N.  $9^{\circ} 53' 25''$  E.

*Detaller.* Et Fyr, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. er tændt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 4,9 m. Synsvidde: 4,0 Sm. Lanterne paa Jernstang.

(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1944.)

## 1124. Norge. Kalvøysund. Undervandsskær afmærket.

*Position.*  $62^{\circ} 31' 46''$  N.  $6^{\circ} 11' 27''$  E., c. 80 m NNE. for 9,4 m Undervandsskæret i *Kalvøysund*, tæt ved E.-Grænsen af den hvide Lysvinkel i *Oksebåsen* Fyr.

*Detaller.* 7,3 m Undervandsskæret er afmærket med en sort Stage og en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys.

(N. f. S. Nr. 28/1500. Berlin 1944.)

## 1125. Norge. Ørstafjord. Riånes. Fyr tændt.

*Position.*  $62^{\circ} 14' 52''$  N.  $5^{\circ} 58' 08''$  E.

*Detaller.* Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. er tændt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 8,9 m Synsvidde: 6,5 Sm. Lanterne paa Træskab.

(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1944.)

## 1126. Norge. Ørstafjord. Lianesholmen. Fyr tændt.

*Position.*  $62^{\circ} 12' 58''$  N.  $6^{\circ} 00' 52''$  E.

*Detaller.* Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. er tændt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 6,8 m Synsvidde: 6,5 Sm. Lanterne paa Jernskab.

(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1944.)

**1127. (T.) Norge. Sorskott. Sørbåen. Afmærkning i Uorden.***Position.* c. 58° 51' 08" N. 5° 30' E.*Detaller.* Den røde Stage er brækket i Vandlinien og kan være farlig for mindre Skibe og Fartøjer. En ny Stage vil blive udlagt.

(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1944.)

**1128. Danmark. Horns Rev. Munk S. Vrag.***Position.* 55° 31',8 N. 7° 52',2 E.*Detaller.* Et Vrag ligger sunket i 20 m Vand paa ovenstaaende Plads. Vraget er ufarligt for Sejladsen.**XI. Bekendtgørelser m. m.****1129. Danmark. Nordsøen. Rømo W. Mineomraade. Tilføjeelse til E.f.S. Nr. 25/1027 1944.***Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1027 1944.*Position.* c. 55° 10' N. 8° 26' E.*Detaller.* Farvandet W. for Rømo er spærret fra Kysten til en Afstand af 2 Sm fra denne.**1130. Sverige. Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.**

Under de raadende Forhold gælder nedenstaaende Bestemmelser for Indkøb af Søkort over svenske Farvande i Maalestok større end 1 : 1 000 000.

1) Salg af Søkort til private maa indtil videre, undtagen for de i Pkt. 2 nævnte Personer, kun finde Sted til Førere af Skibe til Brug for Skibet selv og maa kun omfatte saadanne Søkort, som behøves for Skibets nærmest forestaaende Rejse. Førerens Rekviseition skal anbefales af Havne- eller Politimyndighed.

2) Erhvervsfiskere maa til eget Brug indkøbe saadanne Søkort, som er nødvendige ved Udøvelsen af deres Erhverv. Rekviseition skal, anbefalet af Politimyndighed, indsendes til *Sjökartverket*.

(U. f. s. Nr. 29/1488. Stockholm 1944.)

**1131. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Yttre Tistlarna—Strömstad. Fartbestemmelser ved Passage af lotsverkets Gasstation og Agafyr.**Maskindrevne Skibe, som passerer Sundet mellem *Erholmen* og *Klöverön* (det saakaldte *Dragnet*) S. for *Marstrand*, maa, naar Baad, der ligger fortojet ved *lotsverkets* Gasstations Bro ved *Erholmen*, og som, medens den lossers eller indlader Gasbeholdere, fører rød Kugle i Rigningen, ikke gaa med højere Fart end 5 Knob paa en Strækning af 100 m paa hver Side af Broen.Maskindrevne Skibe, som passerer *lotsverkets* Agafyr i *Göteborgs* og *Bohus län* i en saadan Afstand, at der kan rejses Sø ved Fyret, maa, naar Baad, der ligger fortojet ved Fyret, medens den lossers eller indlader Gasbeholdere, fører rød Kugle i Rigningen, ikke gaa med højere Fart end 5 Knob paa en Strækning af 100 m paa hver Side af Fortøjningspladsen.

(U. f. s. Nr. 29/1489. Stockholm 1944.)

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

R. D. 49. Mündungen der Jade, Weser und Elbe.

R. D. 69. Ostsee, Westl. Teil.

R. D. 138. Elbmündung.

R. D. 139. Die Elbe von Cuxhaven bis Brunsbüttelkoog.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR.CYLINDER



*Tegn Deres  
Forsikringer*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

*damp- og elektrisk drevne*

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » » » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

# PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang *W.* Katalog

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 30

FREDAG 28. JULI 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

A dskillige Steder, bl. a. ogsaa herhjemme, synes mange at være af den Opfattelse, at man staar foran en umiddelbar Afslutning af Krigen, i hvert Fald for Europas Vedkommende. Om denne Anskuelse holder Stik, eller om Krigen maaske vil være Aar endnu, kan kun Fremtiden vise, men i Betragtning af den Udvikling, der har fundet Sted i de sidste Par Aar, er det forstaaeligt, at den Opfattelse vinder Terræn, at man i hvert Fald begynder at kunne skimte Afslutningen, og den Tilbøjelighed til at drøfte Efterkrigstidens Problemer, som man dagligt kan konstatere paa mange Omraader, er derfor kun naturlig. Vi længes nemlig alle efter Freden, og vi ved, at disse Spørgsmaal ikke kan løses fra den ene Dag til den anden. Imidlertid: ingen ved jo endnu med fuld Sikkerhed, under hvilke Betingelser det europæiske Vaabenopgør vil blive afsluttet, dertil rummer den øjeblikkelige Situation alt for mange ukendte Faktorer, og derfor kan Diskussionen om Tiden efter Krigen, hvad enten det drejer sig om den danske Kaffehandlerstands eller den internationale Skibsfarts Stilling, kun blive af teoretisk Art.

Om de mere aktuelle Spørgsmaal i en Fragtmarkedsrapport, nemlig Udviklingen paa de forskellige Markeder, foreligger der, hvad vi snart har skrevet indtil Trivialitet, kun faa Oplysninger. Om de oversøiske Markeder meldes fra New York, at Kulfarten fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika ogsaa i den forløbne Uge har faaet tildelt adskillige Skibe, og som Følge heraf har der ogsaa været nogen Befragtning af Sukker fra Cuba til Golfen og U. S. Atlantic og for Malm fra Brasilien til Northern Range. Der er endvidere sluttet Tonnage for Høfrø fra Buenos Aires til Northern Range og for Korn til Golfen. Raterne for disse Forretninger viser ingen Ændringer. Ogsaa Malmfarten fra Indien til U. S. Atlantic har faaet regeringskontrolleret Tonnage til den uforandrede Rate af \$15 plus 35 pCt. Endvidere noteres som sædvanlig Malm fra Syd- og Vestafrika til Northern Range, og de sædvanlige Malm- og Papirlaster fra New Foundland til Havne ikke syd for Hatteras mangler naturligvis heller ikke:

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul til Azorerne, nordafrikanske og italienske Havne til uændrede Rater, ligesom ogsaa Saltfarten til Calcutta kan tage Tonnage saavel fra Middelhavet som fra Aden; ogsaa til uforandrede Fragter.

I de frie Trades noteres uforandret Korn fra Buenos Aires til Portugal og Spanien til Rater mellem \$65 og \$67.50. Buenos Aires/Calla har igen betalt \$40 for neutralt Skib. Stykgods fra River Plate til Sydafrika indikerer den uforandrede Rate af \$100, men iøvrigt noteres en lang Række Ordre fra Argentina til forskellige Destinationer, uden at det er lykkedes at faa Tonnage frem.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uden større Forandringer. Der beskæftiges stadig en Del Tonnage i Kul- og Koksarten fra Tyskland til danske Havne, og i Trælastfarten har der ogsaa fundet nogen

Forretning Sted til de fastsatte Rater. Salpeter fra Skiensfjorden kan stadig sluttet for Augustlastning til nærmest uforandrede Rater. Malmfarten fra Sverige til Tyskland kan stadig placere Tonnage, og ogsaa i tysk Kysfart har dansk Tonnage fundet Beskæftigelse til rimelige Rater.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som Statistisk Departement foretager hver Kvartal, kan der gives følgende Oplysninger om Skibsfarten paa danske Havne i Januar Kvartal i Fjor:

#### Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 t.	Ud-losset Gods 1000 t.	Ind-ladet Gods 1000 t.
Januar Kvartal 1944	10,800	1,480	1,888	1,076
Oktober — 1943	14,800	1,740	2,178	1,235
Juli — —	16,000	1,739	2,015	1,269
April — —	15,200	1,794	1,995	1,375
Januar — —	9,500	1,439	1,858	978

Af ovenstaaende Oversigt fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Januar Kvartal 1944 androg 10,800. Reg. Tonnagen udgjorde 1,480,000 N.R.T., og der udlossedes 1,888,000 Tons Gods og indladedes 1,036,000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaende Aar, Januar Kvartal, viser den samlede Skibsfart nogen Opgang, saavel hvad angaar Antallet af Anløb og Skibenes Registrertonnage som med Hensyn til den transporterede Varemængde.

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar Rutefarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1944 og i de enkelte Kvartaler i 1943.

#### Rutefart paa samtlige Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 t.	Ud-losset Gods 1000 t.	Ind-ladet Gods 1000 t.
Januar Kvartal 1944	2,200	273	122	131
Oktober — 1943	2,200	275	131	132
Juli — —	2,500	325	137	132
April — —	2,500	346	157	139
Januar — —	1,900	243	137	101

### RØMØ ER NU LANDFAST MED JYLLAND

Rømø-Dæmningen, et af de største Opfyldningsarbejder, som nogen Sinde har været foretaget her hjemme, nærmer sig nu sin Fuldendelse. Øen er i disse Dage blevet landfast, idet Dæmningen, der er begyndt ved den sønderjydske Kyst, har naaet Rømø. Endnu mangler dog at køres Masser af Fyld til det sidste Stykke af Dæmningen; men medens man hidtil har kørt Fyldet fra Jylland og transporteret det den lange Vej ud ad den 9 Kilometer lange Dæmning, vil den sidste Del af Dæmningen blive fyldt op fra Rømø.

### AKTIEUDVIDElsen I DANSK-FRANSK VEDTAGET

Aktieselskabet *Det Dansk-Franske Dampskibsselskab* har afholdt ekstraordinær Generalforsamling, hvor det paa Generalforsamlingen den 27. Juni vedtagne Forslag om at udvide Bestyrelsens Bemyndigelse til Aktieudvidelse op til 6 Mill. Kr., blev endelig vedtaget.

Efter at Landsretssagfører Behrendt-Poulsen var valgt til Dirigent, redegjorde Bestyrelsens Formand, Bankdirektør J. Filskov, for Forslaget, idet han henviste til den udførlige Redegørelse paa foregaaende Generalforsamling. Ifølge de gamle Vedtægter kan Bestyrelsen uden at spørge Generalforsamlingen udvide Kapitalen fra 3 til 4 Mill. Kr., og det er denne Bemyndigelse Bestyrelsen ønsker udvidet til 6 Mill. Kr. Som allerede meddelt paa den ordinære Generalforsamling i Marts, agter Bestyrelsen foreløbig kun at udvide til 4½ Mill. Kr. Udvidelsen vil, saafremt Nationalbankens Samtykke kan opnaas, blive foretaget i Aarets Løb. Formanden anbefalede Forslaget, der tillige omfatter andre Vedtægtsændringer, til Vedtagelse.

Landsretssagfører E. Øigaard, der oplyste, at han repræsenterede en ikke ubetydelig Aktionærgruppe, udtalte sin Tilfredshed med, at Bestyrelsen søgte denne Bemyndigelse til en Kapitaludvidelse, og de deraf naturligt følgende Vedtægtsændringer af redaktionel Karakter kunde man intet indvende imod. Derimod vilde Landsretssagføreren paa Aktionærgruppens Vegne protestere mod nogle principielt afgørende Ændringer. Det drejede sig om Bestemmelsen om, at de af Generalforsamlingen valgte Bestyrelsesmedlemmers Mandater ikke kan tilbagekaldes, og at Bestyrelsesmedlemmernes Funktionstid forlænges fra et til to Aar. Dette finder man er at gaa for vidt, og Landsretssagføreren oplyste, at han havde underrettet Aktieselskabs-Registret om, at han vilde indgive en Protest til Handelsministeriet.

Formanden henviste til, at de forelagte Forslag havde været nøje gennemtænkt og gennemdrøftet inden Forelæggelsen, og var fremsat for at bevare Kontinuiteten indenfor Selskabets Ledelse. Hvis Protesten blev indgivet, maatte Bestyrelsen tage Konsekvenserne, men Formanden vilde dog gøre opmærksom paa, at Vedtægtsændringerne havde været forelagt Overregistrator, der havde godkendt dem.

Ved den følgende Afstemning vedtoges Forslaget endeligt med 2783 Stemmer mod 320, idet der til Vedtagelsen kun krævedes tre Fjerdedeles Majoritet uden Hensyn til, hvor stor en Del af Aktiekapitalen der var repræsenteret.

### FORNYElsen AF DEN FÆRØSKE FISKERFLAADE

Statsministeriet udsendte for nogen Tid siden som Somtalt i *Dansk Søfartstidende* en Meddelelse om, at der var stiftet et Aktieselskab med det Formaal at medvirke til en hurtig Fornyelse af den færøske Fiskerflaade. Dette Selskab »*Aktieselskabet Færøske Fiskeskibe*« er nu anmeldt til Aktieselskabs-Registret.

I Selskabets Anmeldelse angives, at dets Formaal er at lade bygge et Antal Skibe, fortrinsvis beregnet paa det fra Færøerne udgaaende Havfiskeri, for derved at sikre det færøske Fiskeri en forventet tiltrængt hurtig Fornyelse af Fiskerflaaden. Dette kan ske ved Salg eller Bortchartring af Skibene til færøske Rederier. Skulde Betingelserne herfor ikke foreligge, søges Skibene afhændet eller bortchartret paa anden Vis. Selskabet, hvis Aktiekapital udgør 100,000 Kr., har Hovedkontor i København.

Bestyrelsen bestaar af Departementcheferne Andr. Møller og H. Jespersen, Fiskeridirektør C. Trolle Thomsen, Afdelingschef i Finansministeriet C. M. Christiansen og Landstingsmand, Redaktør Poul Niclasen. Som tidligere meddelt fungerer Sekretær i Statsministeriet Niels Arup som Selskabets Forret-

ningsfører og Overskibsingeniør Aage H. Larsen, Handelsministeriet, er knyttet til Selskabet som teknisk Konsulent.

### 100 AARS JUBILÆET I »FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME«

Det er paa Tirsdag — den 1. August — at *Foreningen til Søfartens Fremme* fylder 100 Aar, og denne hæderkronede Forening, der nu gennem et Sekkel har haft saa stor Betydning, markerer blandt andet Dagen ved Udsendelsen af et smukt Festskrift, der er forfattet af Dr. phil. *Johannes Lehmann*.

I Bogen faar man et glimrende Indblik i den Historie, der knytter sig til Foreningen, ligefra den blev stiftet af Kontreadmiral *Michael Bille* og til vore Dage, hvor Kommandørkaptajn, Baron *Niels Juel-Brockdorff* sidder som dens Formand. Bille havde forstaaet, at skulde Danmark gøre sig gældende, »maatte det gennem sin Flaade tage Havet ind til sig. Marinen skulde beskytte ikke blot vort Land, men ogsaa dens Handelsflaade paa dens Togter ud over Havene«. Han forstod, at hertil krævedes en dygtig Sømandsstand, og dens Uddannelse var en national Nødvendighed.

Allerede Aaret efter at have stiftet Foreningen og tilrettelagt det store Arbejde døde *Michael Bille* som Kontreadmiral.



Den nuværende Formand for »Foreningen til Søfartens Fremme«, Kommandørkaptajn, Baron *Niels Juel-Brockdorff*.

En af Foreningens allerstørste Fortjenester er, at man fra første Færd har arbejdet henimod en stadig bedre Uddannelse af det Mandskab, der skal overgaa til Handelsflaadens Skibe. Danske Søfolk har jo gennem Aarhundreder haft det bedste Ord paa sig for godt Sømandsskab, og det var dette, som Kontreadmiral *Bille* ønskede forenet med en nautisk teoretisk Uddannelse.

I Bogen gives der en fortrinlig Oversigt over den danske Navigationsundervisning, og samtidig dermed over de Kaar, som den danske Skibsfart har haft gennem de vekslende Tider. Der skildres saaledes Forholdene under den sidste Verdenskrig og efter den, ligesom det sidste Tiaar og dets mange Vanskeligheder berøres.

Det nu udsendte Værk er en af de bedst tænkelige Præsentationer af en Institution, som til daglig ikke viser sit Ansigt, men som dog er af saa stor Betydning. Forhaabentlig vil det komme til at virke saaledes, at en stadig større Kreds af Mennesker i vort Land faar Øjnene op for den danske Søfarts Betydning for vort Land.

Blandt de mange Medlemmer, som i Dag slutter op om Foreningen, er ikke blot en Række Enkeltpersoner, men tillige talrige Firmaer og Virksomheder, der paa denne Maade yder en god Støtte.

### HELLERE END BLOMSTER

Vi har i Anledning af Jubilæet i »Foreningen til Søfartens Fremme« modtaget:

»Sig det med Blomster« er et af Tidens Slagord. Det er smukt, og det er udmærket ved festlige Lejligheder, men desværre Skønheden varer saa kort.

Foreningen har imidlertid Brug for Midler til Fremme af dens Formaal. Vilde det ikke derfor være naturligt i Stedet for Blomster at betænke Foreningen med en tilsvarende Pengegave, som kunde danne et »Jubilæums-Fond«, hvorved Gaven — stor eller lille — kunde faa en *varig* Betydning.

Renten af dette Fond kunde passende dels anvendes til Fripladser paa Navigationsskolen, dels til Præmier.

Foreningen har netop i Aarenes Løb haft Forstaaelsen af, hvad det betyder at opildne Interessen for Uddannelsen til dygtige Skibsofficerer, og det vil derfor være gavnligt, om der paa denne Maade kunde skabes yderligere Midler til Gennemførelsen af dette Formaal i Fremtiden.

V. Th. Sass,  
Edsvoren Skibsmægler.

### LEGITIMATIONS-KORT FOR SØFOLK

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe rettede for nogen Tid siden en Henstilling til Justitsministeriet om at træffe en Ordning, saaledes at Søfolk kunde fritages for Bestemmelsen om at skulle møde personlig i Hjemstavnskommunerne for at faa Legitimationskort udleveret. Foreningens Forslag gik ud paa, at det overlades Kystpolitiet at udstede Kortene.

Dette Forslag har Justitsministeriet dog ikke kunnet følge, men Foreningen oplyser, at Søfolk kan faa Kortet udstedt hos den nærmeste Politimyndighed, dog ikke Kystpolitiet, mod Aflevering af et nyt Fotografi samt Forevisning af Dokumenter, der godtgør Identiteten, f. Eks. Søfartsbog eller Pas. Paa denne Maade slipper Sømændene altsaa for at rejse til Hjemstavnskommunerne, og Skibene undgaar saaledes Forsinkelser. For de Skibe, der i Øjeblikket befinder sig i Udlandet, gælder det, at Besætningen uopholdelig efter Ankomsten til dansk Havn efter 1. August maa henvende sig til Politiet for at faa Legitimationskortet udstedt.

### HÆDERSGAVERNE TIL KRIGSFORLISTES EFTERLADTE

En Enke efter en dansk Skibsfører, der omkom under forrige Verdenskrig, har meddelt Skibsførerforeningen, at Direktoratet for Københavns Skattevæsen ikke har kunnet tage hendes Selvangivelse til Følge, da man maatte anse hende for skattepligtig af den oppebaarne Hædersgave. Samme Enke har fra Københavns Kommunes Socialdirektorat modtaget Svar paa en Ansøgning om Forhøjelse af Aldersrenten, hvori Direktoratet henviser til, at Loven af 20. Marts 1940, hvorefter Hædersgaver til Krigsforlistes Efterladte ikke faar Indflydelse paa Aldersrentens Størrelse, kun gælder for Krigsbegivenheder, der er indtruffet efter 1. September 1939.

Efter Modtagelsen af disse Oplysninger har Den alm. danske Skibsførerforening henvendt sig til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Der henvises i Skrivelsen til ovennævnte Svar fra Socialdirektoratet, og Foreningen andrager Ministeriet om at ville foranledige, at Invalidere og Enker fra den forrige Verdenskrig ligestilles med saadanne fra den nuværende Krig. Det paapeges, at en saadan Ligestilling utvivlsomt har været Lovgivningsmagtens Ønske, da man i sin Tid opnaaede Finansudvalgets Tilslutning til, at Hædersgaverne fra førstnævnte Krig forhøjedes til 800 Kr. og derved ligestilledes med Hædersgaverne fra nuværende Krig.

Skibsførerforeningen har ligeledes sendt en Skrivelse til Finansministeriet angaaende Københavns

Skattevæsens Standpunkt, og med samme Motivering som ovennævnte Henvendelse til Handelsministeriet bedt Finansministeriet foranledige, at Invalidere og Enker fra forrige Krig kommer ind under Bekendtgørelsen af 6. August 1943 angaaende Fritagelse for Beskatning af visse Hædersgaver og Forsørgelsesbeløb. Handelsministeriet har givet denne Henvendelse sin Anbefaling.

### DE DANSKE LODSERS UNIFORMERING

I mange Aar har Spørgsmaalet om en ensartet Uniformering for de danske Lodser givet Anledning til mange forskellige Meningsudvekslinger, og der har været forsøgt med en Uniform, som dog ikke vandt Bifald blandt det store Flertal af Lodserne. Nu er Spørgsmaalet imidlertid løst.

Lodsdirektør, Kommandør C. v. d. Hude har netop i disse Dage udsendt Meddelelse ang. det nye Uniformreglement for Lodsvesnets Personal.

Dette Paabud gaar bl. a. ud paa, at fastansatte Lodser i Tjenesten skal bære Uniform, og den bestaar af mørkeblaa Kasket med Emblem. Jakke af mørkeblaa Klæde med omfaldende Krave, Overslag og 2 Rækker sorte Ankerknapper samt Vest med smaa Ankerknapper og mørkeblaa Benklæder. Alle Klæder kan være af Klæde eller Kirsey. Regnfrakker eller Olietøj skal være sorte eller mørkeblaa. I Sommerhalvaaret er det tilladt at bære enradet Uniformsjakke, blaa, hvid eller Khaki, hvide eller Khaki-Benklæder og hvidt Huecovertræk. Om Vinteren er sort Pelshue med Emblem tilladt.

### 60 AAR

Paa Søndag — den 30. Juli — fylder Direktøren for »Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart«, V. Andersen 60 Aar.

Efter at have taget Præliminæreksamen blev Direktør Andersen ved Aarhundredskiftet ansat hos Villh. Bang, hvorfra han efter fem Aars Forløb overgik til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk«. I 1916 blev han Fuldmægtig i Selskabet, hvis Navn Aaret efter ændredes til »Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund«. I 1924 fulgte Udnævnelsen til Direktør, og igennem de sidste tyve Aar har Direktør V. Andersen med stor Dygtighed varetaget sin betydelige og meget krævende Virksomhed. I 1933 overgik Forbundet til »Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart og Fiskeri«, som imidlertid havedes i 1938 og da afløstes af »Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart«.

Direktør V. Andersen er en i saavel Søfarts- som Forsikringskredse meget kendt Mand, der har øvet en betydelig Indsats, som har skabt Respekt om hans Navn. Hertil kommer, at han er meget afholdt, ikke alene blandt Forsikringsforbundets mange »Kunder«, men tillige blandt det store Personale, der nu er knyttet til Forbundet.

### DANMARKS STØRSTE SEJSKIB SOLGT

Danmarks største Sejlskib, den 4-mastede Skonnert »Gerda« af Svendborg, tilhørende Rederiaktieselskabet »Gerda«, hvis Reder er Skibsmægler A. E. Sørensens, er mod Besigtigelse solgt til Skibsreder Laurits Hedaa og Skibsmægler Lehmann-Jensen, Lemvig. Skibet, der er paa 520 Tons d.v. og forsynet med en 200 HK. Volund Motor, blev bygget paa Frederikssund Skibsværft i 1919 af Eg og Bøg.

### NY SVENSK REDNINGSFLAADE MED PONTONER

I Göteborgs Frihavn er fornylig forevist en svensk Redningsflaade af helt ny Type. Flaaden, der er konstrueret af den Broströmske Rederikoncerns tekniske Afdeling, har faaet Navnet »Catamara« efter en speciel Type paa en Sydhavskano, som den skal ligne en Del. Den er 6 Meter lang, 2,70 Meter bred og vejer med fuld Udrustning 2,500 Kilo. Den kan give Plads til 25 Mand.

Flaaden bestaar af to Staalpontoner med et mellem-liggende vandtæt Dæk. Den er ganske ens foroven og forneden, hvorfor det ingen Rolle spiller, hvilken af Siderne der kommer i Vejret, naar den sættes i Vandet. Paa begge Sider af Pontonerne er der anbragt et 20 cm højt Gelænder, der paa den øverste Side kan tjene som Ræling, paa den nederste som Køl. Flaaden har 22 vandtætte Rum, hvori der er Plads til Proviant og Udstyr. Den er indrettet til at føre Storsejl og Fok, men kan ogsaa drives frem ved Hjælp af Aarer. Der er beregnet Plads til fire Roere.

#### NYE ISBRYDERE TIL SVERIGE

Den svenske Rigsdag har vedtaget et Forslag vedrørende Statens Isbrydertjeneste og bevilget 5,650,000 Kr. til Bygning af en ny Statsisbryder. Desuden er der bevilget et Statstilskud paa 33 pCt. til Byggeomkostningerne af lokale Isbrydere til Malmø og Gävle samt truffet en Overenskomst med Göteborgs Bugserings- og Bjergnings Aktiebolag, saaledes at dette Selskabs isbrydende Bugserbaade stilles til Raadighed for Isbrydningen i Trollhätta-Kanalen og skal yde Hjælp til Fiskerlejerne paa Sveriges Vestkyst.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Eriksberg er der til Rederiaktiebolaget »Atomena« blevet leveret et nyt Motorskib, der i Daaben fik Navnet *Atomena*.

Nybygningen er et Søsterskib til *Tritonia* og *Trivia*. Alle tre er af den moderne Shelterdækstype og er paa 5,025 Tons d.w. Den kontrahered Fart er 13,5 Knob paa fuld Last.

Maskineriet bestaar af en enkeltvirkende 9-cylindret Burmeister & Wain Dieselmotor af Eriksbergs Fabrikat, udviklende 3,500 indicerede Hestkræfter. Hoveddimensionerne er: Længde 317 Fod, 6 Tommer. Bredde 50 Fod og Dybde til Shelterdæk 33 Fod, 5 Tommer.

\*

Et Motorskib, der bygges til Svenska Lloyd, er blevet søsat fra Lindholmen varv. Det fik Navnet *Scania* og er det tredje Skib i Selskabets Flaade, der bærer dette Navn. Tillige er det det ottende Skib i den Serie Motorskibe, som Svenska Lloyd har bestilt ved Lindholmen. Ligesom de foregaaende Skibe er *Scania* nærmest beregnet til Middelhavsarten. Det har større Maskinkraft end de øvrige Skibe, men er ellers af samme Konstruktion.

Hoveddimensionerne er Længde 280 Fod, Bredde 42 Fod og Dybde til Shelterdæk 27 Fod, 6 Tommer. Lastekapaciteten er 2,900 Tons ved en Dybgang af 19¼ Fod paa Sommerfribord.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Nyt Skorstensmærke

Til Skibsregistret har Skibsreder *Theodor Lindholmer*, København, anmeldt følgende Skorstensmærke og Flag. Skorstensmærke: Et hvidt Bælle paa sort Skorsten. Omkring Skorstenen i Bæltet to vandrette, blaa Bølgelinier. Paa hver Side i Bæltet imellem Bølgelinierne Bogstavet L i blaa imellem to blaa, femtakkede Stjerner. Kontorflag: Hvidt Stutflag, der ved to vandrette, blaa Bølgelinier er delt i tre Felter. I det midterste Felt Bogstavet L i blaa imellem to blaa, femtakkede Stjerner.

#### Dødsfald

En af Dragørs kendte Mænd, fhv. Kaptajn P. J. Theisen, er død, 67 Aar gammel.

Kaptajn Theisen, der var født i Dragør, hvor Faderen var Lods, kom i 1891 til Søs med Skonnert »Urania« af Dragør, og efter Sejlads med flere forskellige Skibe tog han Navigationseksamen i 1898, og derefter sejlede han som Styrmand i Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Skibe.

I 1913 blev han ansat i Ø. K. og rejste til Siam, hvor han blev Kaptajn i »Siam Steam«. I en længere Aarrække sejlede Kaptajn Theisen i Ruiefarten paa Malakka Kysten og paa Kina, og i 1927 vendte han hjem til Danmark. Han har siden boet i Dragør.

Omkring 1928—30 førte Kaptajn Theissen Turistbaaden »Turisten«, og i et Par Somre før Krigens Udbrud var han Fører af Dragør—Limhamn Færgen.

Maskineriet bestaar af en 7-cylindret Dieselmotor af Eriksbergs Fabrikat.

\*

Der har fra Kockums verkstad været Prøvetur paa Motorskibet *Boolongena*, der er bygget til Rederiaktiebolaget Transatlantic. Skibet, der blev søsat den 22. Februar i Aar, er helsvejst og bygget til Lloyds højeste Klasse. *Boolongena* er en aaben Shelterdækker med to gennemgaaende Dæk. Hoveddimensionerne er: Længde 395 Fod, Bredde 55 Fod, 6 Tommer, Dybde til Hoveddæk 29 Fod, 6 Tommer, Dybde til Shelterdæk 37 Fod, 9 Tommer og Dybgang 26 Fod, 4 Tommer. Dødvægtstonnage 9,200.

Maskineriet bestaar af en 6-cylindret, dobbeltvirkende, to-Takts Kockum-MAN Dieselmotor paa 4,200 HK. Farten paa fuld Last er beregnet til 14 Knob.

#### SPANIEN BYGGER FRUGTSKIBE

I en Artikel om den spanske Handelsflaade i 1944 oplyser Norges Handels- og Søfarts-Tidende, at de spanske Skibsværfter beskæftiger 15,000 Specialarbejdere. Størst Opmærksomhed vakte Søsejningen af Tankskibet »Calvo Setolo«, der blev bygget til Spaniens største Olieselskab. Syv Søsterskibe til dette Tankskib er under Bygning, et i Bilbao, tre i Cadiz og tre i Valencia. Fem af disse Tankskibe bygges for samme Olieselskab, som lader »Calvo Setolo« bygge.

En anden Nyhed paa det spanske Skibsbygnings-Område er de saakaldte »Fruteros«, Frugtbaade, som nu bygges i stor Udstrækning. Hidtil er Kølen lagt til ikke mindre end 26 Skibe af denne Type. Som Navnet antyder, er disse Skibe bygget til Transport af friske Frugter og for dette Øjemed udstyres de med specielle Ventilations- og Kølerum, ligesom de bygges til at gøre en betydelig Fart. Tidligere gik saa godt som hele Spaniens Eksport af Appelsiner og Bananer med udenlandske Skibe, men naar normale Tider genindtræder, haaber Spanien med disse Nybygninger at kunne overtage en betydelig Del af Landets Frugteksport.

Ifølge tyske Meldinger skal de to spanske Frugtskibe »Tajo« og »Segre«, der er paa 2,780 Brutto Tons, paa Prøvetur i nær Fremtid. De er bygget til Cia. Maritime Frutera de Cadiz til Frugttransport fra de Kanariske Øer til Spanien. To andre Frugtskibe, »Benidorm« og »Benicasim«, som bygges til det nye Eksportselskab Naviera de Exportacion Agricola, er snart færdigbygget. Det nye Selskab samarbejder med Rederierne Naviera Aznar og Maritima Frutera. En tredje Frugtbaad »Benicarlos«, og et fjerde Skib af samme Type ventes leveret inden Aarets Udgang.

#### En haardfør Fisker

En ung Esbjergfisker, der var paa Fiskeri med en Kutler, har vist sig at være en haardfør Sømand. Under Fiskeriet til Søs blev Fiskeren pludselig alvorlig syg. Fiske-skipperen vilde søge Land, men den syge Fisker bad ham lade være, da Fiskeriet tegnede til at blive meget stort. Han gik til Køjs og haabede at kunne staa op næste Dag. Smerterne tiltog imidlertid, men stadig vilde den syge ikke høre Tale om, at man søgte Land. Først 8 Dage efter er Kutleren kommet i Havn, hvorefter den haardføre Fisker er blevet indlagt paa Sygehuset til Observation. Antagelig er han angrebet af Blindtarmsbetændelse.

#### Dykkerens Afskedigelse var berettiget

Dykker Kaj Christensen havde ved So- og Handelsretten krævet Entreprenør Henry Andersen dømt til at betale 930 Kr. i Løn for Medvirken ved Bjergningsarbejde. Christensen var den 23. Februar antaget som Dykker i Andersens Skib »Elise« af Kastrup for at assistere ved Bjergning af Jern m. m. fra s/s »Valencia«, som laa sunket ved Gilleleje, og skulde desuden medvirke ved Sprængning af Vraget i 15 Meters Vanddybde. Christensen kunde daarlige arbejde sammen med Fartøjets Fører, Skipper Ferdinand Petersen, og efter et Sammenstød med denne den 21. Marts blev han afskediget uden Varsel. Andersen krævede Frifindelse, idet han paastod, at Afskedigelsen var berettiget. Retten gav Andersen Medhold heri, men fast-



slog, at Christensen havde Krav paa Betaling for udført Arbejde, hvori dog fradroges 400 Kr., fordi han ikke havde været med til Sprængning af Vraget, saaledes at Andersen skal betale Christensen 530 Kr. plus 75 Kr. i Sagsomkostninger.

#### Fiskerbaud forlist

Fiskerbauden »Proven« af Vorupør er forlist under Fiskeri. Besætningen, som var uskadt, blev et Øjeblik efter reddet af en anden Fiskerbaad, »Viking«, som havde fisket i Nærheden og som lod sine Redskaber i Stikken for at naa hurtigt frem til den nødstedte Baad.

»Proven« forles af Anders Josef Jensen. Ombord var desuden Broderen Hans Josef Jensen, Niels Vækild og Gunnar Frank, alle fra Vorupør. »Viking« førtes af Krabbe Petersen. Kort efter, at Besætningen var reddet, gik »Proven« til Bunds.

#### Afløser for »Agda«

Øernes Dampskibsselskab, der besørger Trafiken mellem Faaborg og Søby paa Ærø, har solgt Damperen »Freya« til Horsens Dampskibsselskab, som for nogen Tid siden mistede Damperen »Agda«. Damperen »Freya« er bygget i Norge i 1904, og indkøbt for 16 Aar siden til Rutefart paa Ærø. Købesummen er 75,000 Kr.

#### Alle Lig fra »Agda« fundet

Kriminalpolitiet for Voer og Nim Herreder har fra det svenske Politi faaet Meddelelse om, at et Lig, som den 10. Juni drev i Land paa den svenske Kyst ved Varberg, nu er blevet identificeret som Liget af Sømand *Ove Lundgreen* fra Horsens, der omkom ved »Agda«s Forlis den 17. Januar i Aar ud for Endelave. Dermed er Ligene af alle de 14 Omkomne fundet.

#### Færgeren »Sjælland« bliver ikke færdig før i 1945

Reparationen og den delvise Ombygning af Statsbanernes Storebæltfærge »Sjælland« efter de alvorlige Skader i Vinter, forløber planmæssigt. Men Arbejdet tager dog saa lang Tid, at man ikke tør regne med at have Færgeren til Disposition til Indsættelse i Driften før til April Maaned 1945.

#### »Handels og Søfartsmuseets Venner«

Selskabet »Handels- og Søfartsmuseets Venner« afholder den aarlige Generalforsamling paa Søndag Kl. 16,30 paa Kronborg Slot. Efter Generalforsamlingen foretages Rundgang i Museets Lokaler.

#### »Carl«s Grundstødning

Ved Retten i Nexø er afholdt Søforhør vedrørende Damperen »Carl«s Grundstødning i Juni Maaned. Det fremgik af Rapporten, at Styrmanden havde haft Vagten. Han havde purret Kaptajnen og meddelt denne, at man nærmede sig Land. Kaptajnen var tøret ud og havde taget Farten af Skibet, men netop som Skibet havde løbet Farten ud, havde det stødt, men var straks efter ved egen Kraft kommet fri.

Kaptajnen forklarede, at Skibet laa i Havnen i Hasle til normal Tid, og at der ikke opdagedes nogen Lækage i Skibet, hvorfor Rejsen fortsattes. I Allinge konstateredes noget Vand i Forlasten, men ikke mere, end at Rejsen kunde fortsættes til Nexø. Her gik Skibet efter Udlosningen straks i Dok. Det viste sig, at der var sprunget fire Nagler, og en Plade havde faaet en Bule. Efter Reparationen i Dokken fik Skibet Sødygtighedspas fra Statens Skibstilsyn og gik derefter ind i sin normale Sejlads.

#### Glubske Ølhunde

Politiet har anholdt to Mænd, som har stjaalet to Kasser Øl om Bord paa et Skib, der laa i Masned Sund Havn. De vedtog hver en Bøde paa 40 Kr., men da Skibet skulde stikke til Søs, opdagede Kaptajnen, at de ikke havde nøjedes med at tage Øllet. Hans Kompas viste helt gale Retninger, og en Undersøgelse viste, at de to tørstige Sjæle ogsaa havde tømt Kaptajnens Kompas for Sprit, saa Kaptajnen maatte udsætte Afrejsen, til han havde faaet det repareret.

#### Hjælpen til Grækenland

De svenske Motorskibe »Sanggat« og »Mongabara«, der sejler i det internationale Røde Kors' Tjeneste, er ankommet til Piræus fra oversøiske Pladser. De medførte Ladninger paa ialt 16,800 Tons, hovedsagelig Levnedsmidler, Lægemidler og Beklædningsgenstande.

#### Fint klaret

For Historikerne er det ingen Hemmelighed, at Kong Oscar den Anden gerne vilde være en stor Sømand.

Til daglig holdt han sig pænt paa Landjorden, men saa saare han kunde se sit Snit dertil, sneg han sig om Bord paa et af sine Krigsskibe, og ude i rum Sø overtalte han Kaptajnerne til at give Styret fra sig.

En skønne Dag skele det naturligvis ogsaa, at han gik paa Grund. Kongen blev ulykkelig, og en Smule slukøret henvendte han sig til Skibschefen.

— Pokker staa i det, sagde han, jeg tror, jeg har sat Skibet paa Grund.

— Nej, Deres Majestæt, svarede Skibschefen, det er blot Landet, der har hævel sig under Deres Majestæts dygtige Styrelse.

## PERSONALIA

#### 70 Aar

Flv. Styrmand Jacob Hansen, Alléen, Troense, fylder i Morgen — Lørdag — 70 Aar.

#### 60 Aar

Lods ved Københavns Lodseri J. C. Wass fyldte i Tirsdags 60 Aar.

Lods Wass, der er født i Dragør, hvor Faderen var Lods, sejlede i sin Ungdom i forskellige Skibe. Efter Navigations-eksamen paa Bogø i 1905 var han til Orlogs, hvorefter han sejlede som Styrmand i forskellige Skibe.

I 1908 indtraadte han i Lodsvæsenet ved Københavns Lodseri, hvor han siden har gjort Tjeneste.

Fører af Lappegrund Fyrskib O. C. Petersen fyldte i Gaar — Torsdag — 60 Aar. Fyrskibsfører Petersen var i en Aarrække Bedstemand i Fyr- og Vagervæsenets Inspektionsskib »Kattegat«, indtil han i 1941 blev udnævnt til Fører af Lappegrundens Fyrskib. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

#### 25 Aars Lods-Jubilæum

Lodsformand ved Odense Fjords Lodseri, V. Kjær Rasmussen kan paa Tirsdag fejre 25 Aars Jubilæum. Lodsformanden har taget sine nautiske Eksaminer ved Svendborg Navigations-skole. Jubilaren er dekoreret med den kgl. Belønningsmedaille.

#### 25 Aars Jubilæum i D. S. B.

Maskinmester H. J. Deleuran, Korsør, kan den 1. August fejre 25-Aars Dagen for sin Udnævnelse til Maskinmester i D. S. B.

Deleuran er 57 Aar gammel. Han lærte i Fredericia, tog samtlige Maskinmestereksaminer og indsejlede sine Mesterpapirer i D/S »Heimdal«.

I 1916 ansattes han som Maskinassistent i D. S. B., hvor han den 1. Aug. 1919 fast ansattes som Undermaskinmester.

Han har gjort Tjeneste ved Lillebælt-Overfarten og sejler for Tiden paa Ruten Korsør-Nyborg.

Indenfor D. S. B.s Skibsmaskinofficersforening har han gennem Aarene gjort et stort Arbejde, ligesom han indenfor Maskinmestrenes Forenings Bestyrelse varetager sine Kollegers Interesser.

#### 25 Aars Jubilæum

Proviantinspektør Victor Nielsen har for nogle Dage siden fejret 25-Aars Dagen for sin Ansættelse i Rederiet A. P. Møller. Han begyndte som ganske ung paa Rederiet's Kontor og arbejdede sig støt op gennem Graderne til den ledende Stilling som Proviantinspektør.

#### Statsbanerne

Maskininspektør H. C. Schambye ved Statsbanerne er efter Ansøgning afskediget paa Grund af Alder med Pension fra Udgangen af Oktober.

#### Storebæltsoverfarten

Ved Storebæltsoverfarten er fra 1. August ansat O. Kamp, København, som Skibsfyrbøderaspirant.

#### Vandbygningsvæsenet

Efter Andragende har Ministeriet for offentlige Arbejder meddelt Formand under Vandbygningsvæsenet *Christen Christensen* Afsked fra Vandbygningsvæsenets Tjeneste paa Grund af Alder med Pension fra Udgangen af August.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

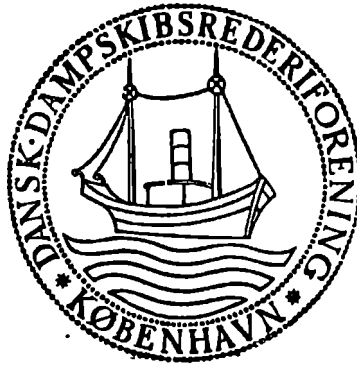
Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer



### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa      | A/S »Motortramp«, Stensved.                |
| D/S »Activ«, Korsør.                | D/S »Myren«.                               |
| D/S af 1912.                        | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.     |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | D/S »Nautic«.                              |
| D/S »Als«.                          | Navitas A/S.                               |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Bes«.                          | Alfred Olsen Transport Co.                 |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Orient«.                              |
| A/S Christiansholms Fabriker.       | D/S »Orion«.                               |
| C. Clausen, Svendborg.              | D/S »Pacific«.                             |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Phønix«, Esbjerg.                     |
| D/S »Dania«.                        | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Draco«.                        | Partrederiet s.s. Runø.                    |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Samsø«.                               |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Solnæs«.                              |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.     |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Oluf Svendsen.                             |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | Hans Svenningsen.                          |
| Det Forenede Bugerselskab A/S.      | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg.                 |
| D/S »Hafnia«.                       | A/S Tankskibsrederiet.                     |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.      | Jens Toft A/S.                             |
| D/S »Heimdals«.                     | D/S »Torm«.                                |
| D/S »Hetland«.                      | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,       |
| Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa.   | Odense.                                    |
| D/S »Jutlandia«.                    | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Jyden«, Esbjerg.               | D/S »Vendilla«.                            |
| Rederi A/S Kosmos.                  | D/S »Vesterhavet«.                         |
| A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.      | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.             |
|                                     | D/S »Viking«.                              |

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 27. Juli 1944.

Nr. 30.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1132. Sverige. Kråkelund SSE. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/533 1944.

Position. c.  $57^{\circ} 22',5$  N.  $16^{\circ} 46',7$  E., c. 0,8 Sm ESE. for Grunden *Knallarna*.

Detaller. Den sortmalede Lys- og Fløjtetønde med hvidt Bælte, og som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $9^s$ , er atter udlagt paa ovennævnte Plads. Reservelystønden er inddraget.

(U. f. s. Nr. 27/1378. Stockholm 1944.)

1133. Tyskland. Frisches Haff. Königsberger Seekanal. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1112 1944.

Position.  $54^{\circ} 38' 45''$  N.  $20^{\circ} 03' 48''$  E.

Detaller. Vraget paa ovennævnte Plads er fjernet og Afmærkningen inddraget.

(N. f. S. Nr. 29/1522. Berlin 1944.)

1134. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sellin E. Vrag afmærket.

Position. c.  $54^{\circ} 23',0$  N.  $13^{\circ} 52',8$  E.

Detaller. Et Vrag, hvoraf 2 Master rager op over Vandet, ligger sunket paa ovennævnte Plads og er afmærket med en grøn Spirtønde med E.-Topbetegnelse, og som er udlagt c. 50 m E. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 29/1523. Berlin 1944.)

1135. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlöb. Barhöft NE. Tilsanding fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 18/821 1944.

Position. Rød Spirtønde V.: c.  $54^{\circ} 26',9$  N.  $13^{\circ} 04',0$  E.

Detaller. Tilsandingen af Farvandet mellem de røde Spirtønder V og W er fjernet. Dybden er nu 5 m i hele Farvandets Bredde.

(N. f. S. Nr. 29/1524. Berlin 1944.)

1136. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak SE. Dybde over Vrag. Afmærkning ind-  
drages.

*Tidligere E. f. S. Nr. 23/946 1944.*

*Position.* c. 54° 29',3 N. 10° 25',8 E.

*Detaller.* Dybden over Vraget paa ovennævnte Plads er nu 10 m. Afmærkningen ind-  
drages uden nærmere Meddelelse.

*Kort Nr. 185.*

(N. f. S. Nr. 29/1525. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

1137. (T). Sverige. Sundet. Limhamn. Fyr slukket.

*Tidligere E. f. S. Nr. 23/948 1944.*

*Position.* Limhamn norra Fyr: c. 55° 36' N. 12° 56' E.

*Detaller.* Under Henviisning til ovennævnte E. f. S. meddeles, at det deri omtalte Fyr, der viser grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1<sup>m</sup>, er slukket indtil videre.

(U. f. S. Nr. 27/1413. Stockholm 1944.)

1138. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

*Tidligere E. f. S. Nr. 26/1042 1944.*

*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.

*Detaller.* Ved Opmaalingen den 20. Juli 1944 af den gravede Rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes Dybden at være 5,9 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 3,5 m i W.-Siden af Renden.

1139. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Klokketønde mid-  
lertidigt inddraget.

*Position.* 54° 57' (52") N. 10° 27' (37") E.

*Detaller.* Klokketønden Højestene Løb er inddraget for Eftersyn for et Tidsrum af 14 Dage.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1140. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr ENE. Vragafmærkning inddraget.

*Tidligere E. f. S. Nr. 25/1031 1944.*

*Position.* 56° 07' 07" N. 11° 21' 13" E.

*Detaller.* Afmærkningen ved det fjernede Vrag paa ovennævnte Plads er inddraget.

*Kort Nr. 103, 102 og 100.*

1141. (T). Norge. Skagerrak. Oslo Fjord. Oslo Havn. Løbet Lindøya—Gras-  
holmen. Trafikforbud.

*Position.* c. 59° 53',1 N. 10° 43',1 E.

*Detaller.* Løbet mellem Lindøya og Grasholmen er indtil videre spærret for al Trafik.

(E. f. S. Nr. 13/453. Oslo 1944.)

1142. (T). Norge. Skagerrak. Oslo Fjord. Mølen W. Sejladsforskrift.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Omraadet inden for Forbindelseslinien mellem nedennævnte Punkter er fra Solopgang til Solnedgang spærret for Skibsfart og Fiskeri:

a) 59° 30',9 N. 10° 23',5 E.      d) 59° 27',5 N. 10° 24',6 E.

b) 59° 30',9 N. 10° 29',5 E.      e) 59° 30',0 N. 10° 24',6 E.

c) 59° 27',5 N. 10° 29',5 E.      f) 59° 30',0 N. 10° 22',7 E.

I Spærretiden skal Skibsfarten til Drammen foregaa S. om Spærreområdet og W. om Langøy.

(N. f. S. Nr. 29/1547. Berlin 1944.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1143. Norge. Møre og Romsdal. Lepsoy Rev. Uddybningsarbejder. Advarsel.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 28/1097 1944.

*Position.* c. 62° 35' N. 6° 15' E.

*Detaller.* Under Henviisning til ovennævnte E. f. S. meddeles, at der paa *Lepsoy Rev* udføres Uddybningsarbejder.

Uddybningsmaskinen skal passeres paa S.-Siden og med ringe Fart.

(E. f. S. Nr. 13/457. Oslo 1944.)

## 1144. Norge. Hordaland. Korsfjorden og Hjeltfjorden. Natpærreomraade.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/284 og 2/286 1944.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Al Skibsfart og Fiskeri er i Tiden fra Kl. 2400 til 0400 forbudt i nedennævnte Omraader:

A. *Korsfjorden* med Omgivelser.

Omraadet begrænses af Forbindelseslinien mellem Punkterne:

- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| a) 60° 14' 33" N. 5° 15' 54" E. | e) 60° 08' N. 5° 12' E. ( <i>Kamsøy</i> ).             |
| b) 60° 14' 33" N. 5° 22' 06" E. | f) 60° 08' N. 5° 05',8 E. ( <i>Baka</i> ).             |
| c) 60° 11' N. 5° 22',1 E.       | g) 60° 10',3 N. 5° 05' 44" E. ( <i>Usholmene</i> ).    |
| d) 60° 05' N. 5° 14',7 E.       | h) 60° 12',1 N. 5° 10' 29" E. ( <i>Bornestangen</i> ). |

B. *Hjeltfjorden*.

Omraadet begrænses som følger:

Mod N. af Breddeparallel 60° 43' N. fra E.-Kysten af *Nordøy* til Meridianen 5° E.  
Mod E. af Meridianen 5° E.

Mod S. fra 60° 36' 23" N. 5° 00' E. langs Kysten til 60° 36',9 N. 4° 57' E. (*Nesodden*) til 60° 36' 57" N. 4° 51',8 E. (*Heimferdneset*) N. paa langs Kysten til 60° 40' 27" N. 4° 47',9 E. (*Robbeganstangen Fyr*) til Udgangspunktet.

C. Sejlads i Tvangsruiterne i de tilgrænsende Mineomraader *Lerøyosen* og *Hjeltfjorden* i den angivne Spærretid er ogsaa forbudt.

D. Skibe, som handler imod Forbudet bliver beskydt uden Varsel.

Undtagelser er kun tilladt i tvingende Tilfælde og med mindst 24 Timer i Forvejen indhentet Tilladelse hos *Hafekommandanten* i *Haugesund* eller *Bergen*.

(E. f. S. Nr. 13/456. Oslo 1944.)

## 1145. Norge. Rogaland. Boknfjorden. Falkeidflæet. Grunde. Advarsel.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1055 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Under Henviisning til ovennævnte E. f. S. meddeles, at følgende Grunde er fundet:

- En 5 m Grund paa 59° 15' 53" N. 5° 31' 36" E., 1350 m 272°,5 fra *Arviksund Fyr*.
- En 6,7 m Grund paa 59° 15' 56" N. 5° 31' 24" E., 1520 m 276°,5 fra *Arviksund Fyr*.
- En 6 m Grund paa 59° 16' 02" N. 5° 31' 59" E., 1045 m 290° fra *Arviksund Fyr*.

Den røde Stage ligger paa 59° 16' N 5° 31' 34" E., c. 60 m 214° fra den i Kortet angivne Plads.

Da Dybdeforholdene her er meget ujævne, er der Mulighed for flere ikke kortlagte Grunde. Det tilraades derfor større Skibe at gaa S. om *Gåsholmen*.

(E. f. S. Nr. 13/455. Oslo 1944.)

## 1146. Norge. Hitterøysund. Afmærkning.

*Position.* c. 58° 14',3 N. 6° 38',0 E.

*Detaller.* En sort Stage er udlagt paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 29/1550. Berlin 1944.)

## 1147. Norge. Farsund. Forbud mod Ankring.

*Position.* a) 58° 05' 10" N. 6° 48' 36" E.

b) 58° 05' 20" N. 6° 48' 48" E.

*Detaller.* Ankring er forbudt i Afstande indtil 100 m paa hver Side af Forbindelseslinien mellem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 29/1549. Berlin 1944.)

**1148. Norge. Vest-Agder. Farsund. St. Håøy NW. Vrag. Ankring forbudt.***Position.* c. 58° 04',9 N. 6° 50',4 E., c. 430 m 213° fra *St. Håøy Fyr*.*Detaller.* Et Vrag, der er ufarligt for Skibsfarten ligger sunket paa ovennævnte Plads.

Ankring i Nærheden af Vraget er forbudt.

(E. f. S. Nr. 13/454. Oslo 1944.)

---

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**1149. Sverige. Västervik Havn. Fyr genopført og tændt.***Tidligere E. f. S. Nr. 27/1060 1944.**Position.* 57° 45' 30" N. 16° 40' 18" E.*Detaller.* *Lilla Blockholmsundet Nr. 3 Fyr* er genopført og tændt.

(U. f. s. Nr. 30/1498. Stockholm 1944.)

**1150. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.***Tidligere E. f. S. Nr. 51/1826 1943 og 4/460 1944.**Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Lystønderne *Lövgrunds rabbar* (c. 60° 48' N. 17° 22' E.), *Östra Finngrunds-banken* (c. 60° 55' N. 18° 27' E.), *Västra Finngrundsbanken* (c. 60° 59' N. 18° 03' E.) og *Storgrundet* (c. 61° 10' N. 17° 24' E.) er atter udlagt paa Station.

(U. f. s. Nr. 30/1497. Stockholm 1944.)

**1151. Tyskland. Femer Bælt. Marienleuchte Fyr E. Vrag.***Position.* c. 54° 29',6 N. 11° 24',3 E., 5,8 Sm 90° fra *Marienleuchte Fyr*.*Detaller.* Et Vrag ligger sunket i 27 m Vand paa ovennævnte Plads. Vraget er a mærket med en Bøje mærket „*Lehnskov*“. Mindste Dybde over Vraget er 5 m.

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

**1152. (T). Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mømmark Færgehavn. Oplysning om Dybde i Indsejlingen.***Tidligere E. f. S. Nr. 1/138 1944.**Position.* c. 54° 56',0 N. 10° 02',9 E.*Detaller.* En Oprensning af Sejlrenden til Havnen er foretaget. Det tilraades, at Anløb af Havnen kun finder Sted gennem Sejlrenden (Fyrinien), hvor der for Tiden er en mindste Dybde af 4,8 m.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. •JANBY•

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
**Smøreoliepumper**  
**Brændseloliepumper**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
 Fabrikker af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.  
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

## AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

AARHUS

Telefon: 6280

Privat: 4628

Telegr.-Adr.:

„NAVIGATION“

## KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

(Seemaut.)

SKIBSMÆGLERE

KOLDING

BEFRAGTING -:- KLARERING -:- EKSPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:

»HOVMAND«

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 608

## RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 &amp; 92

Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Bee Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

## SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 31

FREDAG 4. AUGUST 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Politiske Begivenheder, hvis Betydning ikke endnu kan overskues, har for et Øjeblik afledt Opmærksomheden noget fra Krigen. I Finland afgaar Præsident Ryti, og Marskal Mannerheim overtager hans Embede. Betyder det en yderligere Intensivering af de finske Krigsanstrængelser eller er det det første Skridt paa Vejen til Finlands Udtræden af Krigen. For os herhjemme er dette et Spørgsmaal af allerstørste Betydning, idet Finlands Udtræden af Krigen og antagelige Besættelse af Russerne eventuelt kombineret med en russisk Fremtrængen til Østersøens Bredder syd for Riga naturligvis ikke kan undgaa at faa en betydelig Indvirkning paa den militær-politiske Situation ved Østersøen og dermed ogsaa paa vor Skibsfart og vore Tilførsler fra Østersøområdet. Paa Fæstningen Europa's sydøstlige Flanke hersker der ogsaa en politisk Højspænding, der, selv om den ikke paa samme Maade, som for det finske Spørgsmaals Vedkommende direkte berører os, dog ikke kan undgaa at faa Indflydelse paa den kommende Krigsudvikling, og derfor ogsaa har Krav paa den største Opmærksomhed.

Selv om den politiske og militære Udvikling saaledes maaske nærmer sig et nyt Klimaks, saa er Fragtmarkedene dog praktisk talt uberørte heraf. Fra de oversøiske Markeder meldes der stadig om stort Udbud af Ladninger og kun ringe disponibel Tonnage, og Befragtningsvirksomheden er derfor ogsaa fortsat kun ringe. De neutrale Redere er om muligt mere tilbageholdne i Øjeblikket end nogensinde tidligere, og de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheder er yderst sparsomme med deres Tildelinger af Tonnage til Transporter, der ikke er af krigsvigtig Betydning. Amerikanerne har i den forløbne Uge frigivet Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Bunkerstationerne i Vestindien, Atlanterhavet og Havne i Brasilien, Argentina og Chile. Som sædvanlig skal Skibene, der tager disse Kullaster, have Sukker og Malm tilbage fra Cuba og Brasilien og Salpeter fra Chile. Returlasten fra Argentina har hovedsagelig tidligere bestaaet af Hørfør, men de sidste fra New York modtagne Rapporter melder om, at et ikke ubetydeligt Antal Skibe er sluttet for Majs fra River Plate til U. S. Atlantic og Golf. Grunden til denne Majsimport er efter Sigende, at Staterne mangler Foderkorn. Der skal allerede være stillet mere end 260,000 Dødvægttons Tonnage til Disposition for saadanne Transporter. Paa det amerikanske Marked noteres iøvrigt de sædvanlige Malmlaster fra Indien, Syd- og Vestafrika samt New Foundland til U. S. Atlantic. Endvidere Papir og forskellige Masselaster fra New Foundland og Canada til USNH. Raterne i de amerikansk-kontrollerede Trades er uforandrede.

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul til Azorerne, Nordafrika, Italien og Port Said og Alexandria. Ogsaa i disse Trades er Raterne uændrede.

I de frie Trades søges nu Tonnage for Korn fra River Plate til Eire med Omlastning i Lissabon. Denne Omvej medfører, at Irlænderne nu maa betale omkring \$ 100 i Fragt, imod den sidste direkte Slutning, der blev gjort til \$ 95. For portugisisk Reg-

ning noteres stadig Hvede Buenos Aires/Lissabon til \$ 67,50. Stykgods River Plate—3 a 4 Havne Cape Town/Durban range indikerer den uforandrede Rate af \$ 100.

I vore hjemlige Farvande er der kun faa Ændringer. Kul og Koks fra Tyskland slutes stadig i begrænset Omfang for Losning i danske Havne. Der kan stadig placeres Tonnage for Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark til stort set uændrede Rater. Trælastfarten fra Finland og Sverige til danske Havne absorberer stadig enkelte Skibe til de fastlagte Rater. Malmfarten fra Sverige til Tyskland er livlig, selv om Størstedelen af Lasterne gaar med Kontrakttonnage. I tysk Kystfart søges stadig Tonnage for forskellige Laster.

### OMKRING JUBILÆET I

#### »FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME«

100 Aars Jubilæet i Foreningen til Søfartens Fremme fik et baade smukt og festligt Forløb.

Blandt Gaverne var et samlet Beløb paa 50,000 Kr., deraf 10,000 Kr. fra Dansk Dampskibsrederiforening og 10,000 Kr. fra Skibsreder Chr. Jensens Fond. En anden Gave var 200 nye Medlemmer, der havde indmeldt sig i Foreningen i Ugerne op imod Jubilæet. Fra Sveriges *Almänna Sjöfartsförening*, der var forhindret i at sende en Repræsentant til Jubilæet, var der sendt en pragtfuld Blomsterdekoration. De tre nautiske Foreninger overrakte en Dirigentsklokket.

Formanden, Kommandørkaptajn, Baron *Niels Iuel-Brockdorff* gjorde i en Tale, han holdt under en Frokost paa selve Jubilæumsdagen, Rede for Foreningens Historie, dens Formaal og dens Indsats.

Baronen udtalte sluttelig:

— Alle vi, der interesserer os for Danmarks Skibsfart, vil arbejde videre i Stifteren, Admiral Michael Billes Aand og under hans Motto: »Det er værd at forene sig om at arbejde for Søfarten«.

Departementchef *Jespersen*, Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, udtalte bl. a.:

— Naar vi ser, hvormange Skibe og hvormange Sømænd, der er gaaet tabt under denne Krig, indser vi ogsaa, hvor stærk Brug der er for en Forening som denne. Paa denne Baggrund udbragte han et trefoldigt Leve for Foreningen.

Direktør *J. A. Korbing* indledede med at takke Foreningen for dens store Indsats for Skibsofficerernes gode Uddannelse. Foreningens Arbejde paa dette Omraade har været til stor Gavn for den danske Skibsfart og derigennem for det danske Samfund. Den danske Skibsfart indsejlede i Aarene før Krigen ca. 300 Mill. Kr. om Aaret, hvoraf de 200 Millioner var indsejlet i ren udenlandsk Fart, en Indsats, der havde ganske overordentlig stor Betydning for Danmarks Økonomi.

Krigen har taget haardt paa Danmarks Skibsfart. Kun eet er sikkert: Naar Krigen er forbi, forestaar der det danske Samfund og den danske Rederiering et stort Genopbygningsarbejde — en Opsygning, der berører hele den danske Nation.

Fuld Forstaaelse for Skibsfartens Vanskeligheder har der ikke været ude i Befolkningen. Foreningen til Søfartens Fremme har sin store Mission her.

Sø- og Handelsrettens Vicepræsident *Hove* bragte

Rettens Hilsen til den jubilerende Forening, og Forstander *Gustav Sørensen*, Fanø Navigationsskole, takkede for de Planer, der fra Foreningens Side var tilkendegivet om aktiv Støtte til Provinsens Navigations-skoler. Han haabede, at vore Sømænd i det Fremmede snart maatte vende hjem til et frit Danmark.

Skibsreder *H. P. Carl* udbragte et Leve for Foreningens Bestyrelse. Ingeniør *C. A. Møller, B. & W.*, fremhævede den Betydning, den danske Sømandsstand havde haft for den danske Industris Udvikling. Skibsreder *Marius Nielsen* bragte en Hilsen fra Sømandsforeningen af 1856, der jo ogsaa snart nærmer sig sit 100 Aars Jubilæum.

#### DØDSFALD

Under Ferieophold paa Liselejecegnen er Underdirektør ved Orlogsværftet, Civilingeniør *Vagn Nøring* blevet ramt af en Hjerneblødning og kørt til Militærhospitalet, hvor han nu er død, 49 Aar gl.

*Vagn Nøring*, der var født i København som Søn af Skoleinspektør *Nøring*, fik sin Uddannelse ved Kadetskolens Ingeniøraftdeling. Skibsbygning var hans Hovedfag. I et Par Aar studerede han Krigsskibs- og Flyvemaskinebygning paa *École du génie maritime* i Paris og var herefter ansat i en Aarrække som Ingeniør paa Orlogsværftet. I 1933 udnævntes han til Underdirektør og har siden ledet Orlogsværftets Afdeling for Skibs- og Flyvemaskinebygning.

Gennem hele sin Gerning viste Underdirektør *Nøring* en udpræget Forstaaelse for Søværnets Opgaver og Orlogsværftets Betydning ved deres Løsning. Og i denne Forbindelse kan nævnes, at han med aldrig svigtende Energi og Dygtighed i en Aarrække var Lærer i Skibsbygning for de vordende Søofficerer, der i høj Grad respekterede og satte Pris paa ham.

Den Afdøde var R. af D. og Dannebrogsmænd.

#### DIREKTØR HUSTED HOLDER 40 AARS JUBILÆUM

Direktør *K. Husted* har fejret 40 Aars-Dagen for sin Ansættelse i *J. Lauritzens Rederi*, der den Gang havde sit Sæde i Esbjerg. Han avancerede hurtigt til Prokurist, og i mange Aar var han afdøde Konsul *D. Lauritzens* nærmeste og mest betroede Medarbejder. Direktør *Husted* blev den 1. Maj 1939 udnævnt til Direktør i Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, hvilken Stilling han beklædte indtil April i Aar, da han blev udnævnt til Direktør for Rederiet »Ocean« A/S samtidig med flere og flere Skibes Overgang til dette Selskab.

Indenfor dansk Skibsfart er Direktør *Husted* en kendt Skikkelse, og i Aarenes Løb har han haft mange Tillidshverv. Direktør *Husted* har været Medlem af Fragtnævnet og er nu Medlem af Søfartsraadet samt sidder i Bestyrelsen for Dansk Dampskibsrederiforening.

#### DEN SVENSKES UDENRIGSSØFART

Den svenske Udenrigssøfart for Juni Maaned er blevet forøget. Hvis man ser bort fra Færgetrafiken paa Danmark og Tyskland, er den egentlige Udenrigstrafik forøget fra 837.000 Tons i Maj til 1.150.000 Tons i Juni eller med 313.000 Tons. I Lejdetrafiken er der indklareret syv Skibe i Juni Maaned og udklareret seks, medens et Skib er gaaet ud i Røde Kors-Fart.

De svenske Skibes Andel i Totaltrafiken formindskedes, inklusive Færgefarten, fra 54,4 pCt. i Maj til 40,0 pCt. i Juni og eksklusive denne Fart fra 70,7 til 53,8 pCt. De tyske Skibes Andel i Trafiken var eksklusive Færgefarten 24,9 pCt. mod 18,2 pCt. i Maj Maaned og danske Skibes 12,4 pCt. mod 4,1 pCt.

Fragtindeks blev for Juni Maaned uforandret 308.

#### GÖTHA-BOLAGET TIL ADOLF BRATT & CO.

Generalkonsul *G. A. Bratt*, der er Indehaver af og Chef for Handels- og Rederifirmaet *Adolf Bratt & Co.*, har erhvervet Aktiemajoriteten i de to Selska-

ber Rederiaktiebolaget *Götha* og Aktiebolaget *Jonsson, Sternhagen & Co.*

Begge de to Selskaber skal imidlertid fortsætte Virksomheden som selvstændige Foretagender. Generalkonsul *Bratt* bliver korresponderende Reder for *Götha* og Formand i *Jonsson, Sternhagen & Co.s* Bestyrelse, og i det sidste Selskab forbliver Generalkonsul *Folke Jonsson* som administrerende Direktør.

#### NY FYRKONSTRUKTION

I Sverige er der fornylig bygget et nyt Fyr, som anses for at være et stort Fremskridt i Fyrkonstruktionen. Fyret er opført paa den svenske Side af Farvandet ved Ålandøerne, hvor det erstatter et gammelt Anlæg paa samme Sted. Det nye Fyr bestaar af en lysfarvet, slank Søjle, hvori er anbragt moderne elektriske Apparater til Belysningen.

Fyret, der er bygget af AGA-Selskabet, som ogsaa har udført alle Lys- og Toneinstallationer, er ved et 3 km langt Undersøkabel forbundet med Lodsstationen i Land, hvorved man undgaar at bruge Personale ude ved Fyret. Det nye Fyr, der beskrives i Tidsskriftet Ingeniør og Bygningsvæsen, har fire Etager og derover en Lanterne. I denne findes 2 elektriske Lamper, hvoraf den ene tændes automatisk, hvis den anden af en eller anden Grund svigter. Et elektrisk Varmelegeme holder Vinduet isfrit. I Etagen under Lanteren er en Transformator, som transformerer den 6000 Volt stærke Kabelstrøm ned til den for Lysanlægget passende Styrke. I næste Etage er anbragt et Kontrolapparat paa ikke mindre end 33 Relæer og ca. 500 Kontakter. Her er tillige anbragt en stærk Nautophon til Brug i Taage.

I nederste Etage er installeret en 10 HK Bolinder-Motor, som driver en elektrisk Generator. Denne er en Nødanordning, hvis Strømmen fra Fastlandet svigter, og kan sættes ind i Løbet af faa Sekunder. Kontakttavlen er anbragt i et Vægskab i Lodsbygningen. Paa denne Tavle findes et Antal Lamper og en Klokke, som lyder, naar der mangler Smørelie eller andet træder ud af Funktion. Da alle vigtige Dele findes in duplo, er der i saadanne Tilfælde ingen umiddelbar Fare, men Advarselstegnet angiver, at der er noget galt. Hovedkablet indeholder tre Højspændingsledninger, hver paa 6000 Volt, samt Kontrol-, Signal- og Telefonledninger.

#### FRA SVENSKES VÆRFTER

Fra Lidingö Nya Warv & Werkstäder er der leveret et 500 Tons d.v. Lastmotorskip af aaben Shelterdækttype, klassificeret i Germanischer Lloyd.

Nybygningen har følgende Hoveddimensioner: Længde 41,5 Meter, Bredde 8 Meter, Dybde 3,75 Meter og Dybgang 3,65 Meter. Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cylindret Polar Dieselmotor af Atlas Tilvirkning, udviklende 480 effektive Hestekræfter. Ved Prøveturen opnaades der en Fart af 12,7 Knob.

\*

Engang i Foraaret kom to Vrag under Bugsering ind til Göteborg. Den ene var Stockholm-Dampere *Tom* og den anden den norske Damper *Hafnia*. Begge Skibene havde ved Søulykker mistet Forskibet og var saaledes faktisk kun halve. *Tom* var havareret i Østersøen og *Hafnia* ved Paternosterskærel.

*Tom* fik paa Rekordtid bygget et nyt Forskib hos Eriksberg. *Hafnias* Agterskib blev ligeledes taget til Værftet og lætnei i Flydedokken, inden det blev sat i Søen igen. Skibet ligger nu paa Elven. Man havde først til Hensigt at ansøge de svenske Myndigheder om Tilladelse til at bygge et nyt Forskib — dette kræves nemlig, naar det drejer sig om et udenlandsk Skib.

Rederiet kom imidlertid nu ind paa den Tankke, at det gamle Forskib muligvis kunde anvendes, hvorved Omkostningerne vilde blive billigere, og man er nu gaaet i Gang med at bjerge Vragesterne.

I disse Dage ligger Røda Bolagets to Dampere *Fritjof*

og *Harald* ude ved Paternosterskæret for ved Hjælp af fire Cylinder-Pontoner at hæve Forstavnen. Pontonerne har en Bærekraft paa hver 150 Tons.

*Hafnia* strandede den 24. Februar i Aar, og Forstavnen har saaledes i ret lang Tid været udsat for Vandets Paavirkning. Det ser imidlertid ud til, at Vraget er ret uskadt. Den endelige Reparation skal foregaa hos Eriksberg.

#### DEN SVENSKKE HANDELSFLAADES BRUTTO-INDTÆGTER

Den svenske Handelsflaades Brutto-Fragtindtægter naaede i Fjor 430,12 Millioner Kroner, medens det tilsvarende Tal for Aaret 1942 var 447,98 Millioner Kroner.

#### ØRESUNDSBAADENE »GEFION« OG »GYLFE«

Fra svensk Side oplyses det, at de to smaa Passagermotorskibe *Gefion* og *Gylfe* af Svenska Rederiaktiebolaget Öresund er solgt til det den 19. April indregistrerede Rederi, Aktiebolaget Sjollen i Malmö.

De to Skibe er Søsterskibe, bygget i Odense i 1933. Bruttotonnagen er 135.

#### 171 FISKERE KRIGSFORLISTE

Dødens Høst har gjort et stort Indhug i Fiskernes Rækker. Det fremgik af den Beretning, der forelaa paa Dansk Fiskeriforenings Aarsmøde forleden Dag i Studenterforeningens Lokaler.

I Aarets Løb har ialt 84 danske Fiskere sat Livet til, og siden Krigens Udbrud er indtil nu ialt 171 Fiskere omkommet ved Krigsulykker.

#### LORD ESSENDON ER DØD

Der er nu indløbet Meddelelse om, at Lord *Essendon* for nylig er død, 74 Aar gammel. Han var meget kendt blandt alle, der direkte eller indirekte har haft Tilknytning til den engelske Skibsfart. Under den første Verdenskrig tog han meget aktiv Del i Administrationen af engelsk Skibsfart i Almindelighed.

Lord *Essendon* har gjort en enestaaende Karrière, fra han som 13 Aars Dreng blev ansat i Firmaet *Christopher & Co.* i West Hartlepool, der paa den Tid lededes af *Christopher Furness*. Senere blev han tilsluttet *Cunard White Star Line*, hvis Præsident han blev.

Lord *Essendon* var en varm Forkæmper for det private Initiativ, og han har i det engelske Overhus

ført meget brændende Diskussioner med Politikere, der gik ind for en Regerings-Søfart. I Aarene fra 1922 til 1923 var han Præsident i *British Chamber of Shipping*, og endvidere har han været Præsident for *Ship Licensing Committee* og Medlem af *Shipping Control Committee*.

Under den nuværende Krig har han været meget virksom ved Oprettelsen af *Anglo-South American Airways Ltd.*, der er dannet af fem førende Rederier for at udvikle Lufttrafikken mellem England og Sydamerika. Baade i Overhuset og i *Shipping-Kredse* gjorde Lord *Essendon* sig til Talsmand for, at Rederierne var de bedst kvalificerede til at drive den transoceaniske Luftfart.

Ved sin Død var Lord *Essendon* Præsident for *Furness Whithy & Co.*, *Royal Mail Lines Ltd.* og 26 andre Foretagender indenfor *Shipping* og *Forsikringsvirksomhed*, han var Bestyrelsesmedlem i *Cunard White Star Line* og Præsident for *Houlder Bros. & Co. Ltd.*

#### DEN ENGELSKKE TANKFLAADES FREMTID

I sidste Nummer af *Fair Play* behandler Vicepræsidenten i *British Chamber of Shipping*, *H. T. Schierwater* den engelske Tankskibsflaades Fremtid.

I sin Hvidbog af 1940 har Englands Regering lovet, at Handelsflaaden skal blive opretholdt i et vist Omfang. Hvad dette betyder, mener *Schierwater*, at man først kan se, naar Verdenshandelens Efterkrigstids Problemer er klarlagt. Det er Omfanget af den engelske Tanktonnage i 1938, der skal danne Basis for Regeringens Planer med Hensyn til Tankflaadens Størrelse efter Krigen, men *Schierwater* paapeger, at Tankskibstonnagen i 1938 ikke var i Stand til at dække Englands og Imperiets Behov. Kun ved Hjælp af fremmed, og navnlig norsk Tanktonnage, har det været muligt at dække det krigsmæssige Behov. Den stadig forøgede amerikanske Tankskibsflaade sikrer en tilstrækkelig Olieforsyning i Tiden efter Krigen, selv om man maa regne med, at Forbruget vil stige overalt.

Der er imidlertid Fare for, hævder *Schierwater*, at De Forenede Stater kommer til at overtage Englands Rolle, naar det gælder den internationale Olie-transport, og at Amerika kommer til at spille en dominerende Rolle ogsaa for Olieforsyningen indenfor Imperiet.

## Overgangen fra nittede til svejsede Skibe.

*I Dansk Ingeniørforenings Arbejdsgruppe for Skibsbygning har Civilingeniør Chr. Ude-Hansen holdt et Foredrag om Overgangen fra nittede til svejset Konstruktion i Staal-skibsbygning. Vi bringer her nogle Uddrag af Ingeniørens Foredrag.*

Civilingeniør Ude-Hansen gav i sit Foredrag en Oversigt over Udviklingen fra det nittede til det svejsede Skrog — en Udvikling, der er betinget af de autogene Svejsemetoders Fremkomst. Gasskæring og Lysbuesvejsning er Side om Side i hastigt Tempo trængt ind i alle Virksomheder, hvor der arbejdes i Staal, og omkring 1920 var disse Arbejdsmetoder saa vidt udviklede, at man af den Grund godt kunde have paabegyndt at bygge helsvejsede Baade overalt. For Svejseteknikeren, der ved, at den svejsede Forbindelse er og altid forbliver tæt, har en glat Overflade og er enhver anden Forbindelse overlegen i Styrke, er det derfor ufatteligt, at ikke alle Skibe, der søsættes i Dag, er helsvejsede. For en Skibsbygger tager Sagen sig anderledes ud. Han ved, at hele det kæmpemæssige Arbejde, der gaar forud for et moderne Skibs Tilblivelse, fra Approbation til Afsløbning, skal omlægges. Aargamle Erfaringer og sikre Konstruktions- og Kalkulationsgrundlag maa erstattes med nye. Produktionsforhold skal ændres, en Masse Mennesker oplæres i det nye, og der skal in-

vesteres Kapital i nye Maskinanlæg samtidig med, at endnu brugbare Anlæg vil blive overflødig-gjort.

Imidlertid tyder meget paa, at kun faa Skibsbygningsteknikere har været klare over hvilken Betydning, den nye Arbejdsmetode vilde faa, og man maa overfor Svejseteknikeren indrømme, at Udviklingen har været unødigt langsom.

Svejsningen er indført over Værkstederne, og først da man begyndte at svejse Styrkekonstruktioner, viste de svejsede Konstruktioner sig paa Tegnebrædlet. Dette skele omkring 1930. Fra Midten af Trediverne tog Udviklingen fart, og enkelte udenlandske Værfter gik hurtigt ind for Bygning af helsvejsede Baade.

Af afgørende Betydning har naturligvis Rederiernes Indstilling været. Interessen for og Meningerne om svejsede Skibe er den Dag i Dag meget forskellige i de forskellige Rederier. Klassifikationsselskaberne har stillet sig meget velvillige, skønt det har kostet dem meget Arbejde og mange Overvejelser at gaa over til den svejsede Udførelsesform, idet man oftest

stod uden praktisk Erfaring med Hensyn til Styrkeforholdene.

Om den hjemlige Udvikling udtalte Civilingeniør Ude-Hansen, at den har været ret langsom. Fra Midten af Trediverne begyndte man at svejse Slød og undertiden Sømme i Skodder, Dæk og Huse. Fra 1937 er der udført Baade, hvor alle Tværstød i saavel Klædning som Dæk og Tanktop er stumpsvejsede. Herefter fulgte en Stilstandsperiode, der yderligere blev forlænget paa Grund af Krigen, og først i 1942 ser vi et danskbygget, helsvejst Skib, Slæbebaaden *Ymer*, leveret af Aalborg Værft til De Forenede Bug-serselskaber. Samme Aar søsattes fra Odense Staal-

skibsværft et 9000 Tons d.v. Fragtskib med helsvejset Klædning. Paa et Tidspunkt havde Værftet tre saadanne Baade paa Bedding, alle til et dansk Rederi. For Tiden bygges af samme Værft et 16.000 Tons d.v. helsvejst Tankskib med langskibs Spantesystem.

Civilingeniøren fremsatte derefter en meget grundig teknisk Redegørelse, og han kom sluttelig ind paa Reparationerne af de svejsede Skibe. Han udtalte, at der paa dette Omraade kun er faa Erfaringer til Raadighed. Fra Grundstødninger og Kollisioner vides, at svejsede Forbindelser staar sig langt bedre end nittede.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skibssalgsmarkedet i Juli

Af Firmaet Suenson & Jespersens Maanedsoversigt fremgaar det, at Juli Maaned ikke viste nogen særlig Opgang paa Købs- og Salgsmarkedet, men Efterspørgslen har været noget større, end Tilfældet var i Juni. De effektuerede Salg i den forløbne Maaned har i Forhold til Juni vist et efter Forholdene godt Resultat, som dog ikke kan sammenlignes med Maanederne April og Maj.

I Juli er effektueret Salgene af:

Passagerdamper »Freya«, 77 Br. Reg. Ts.

Pris: 75.000 Kr. og

Motorjagt »Agneth«, ca. 50 Tons d.v.

Endvidere har følgende Skibe skiftet Ejere:

Skonnert »Gerda«, ca. 520 Tons d.w.,

Galase »Resolut«, ca. 180 Tons d.w.,

Tjalk »Hasa«, ca. 140 Tons d.w.,

Galase »Alice«, ca. 115 Tons d.w.,

Jagt »Kemes«, ca. 100 Tons d.w.,

Galase »Thyra«, ca. 80 Tons d.w.,

Galase »Mara«, ca. 50 Tons d.w., samt

Jagt »Johannes«, ca. 30 Tons d.w.

Af løbende Nybygningskontrakter er Fiskekutterne »Mill-Ann«, ca. 33 Bruttotons, blevet leveret fra Holbæk Værft i Juli og Kutter »Disko«, ca. 24—25 Bruttotons, fra Rødvig Værft. Det er begge tip-top moderne Fiskekuttere af Nordstypen uden Dam og med kraftige Motorer. »Disko« gjorde saaledes paa Provelur med en 75 HK Grenaa Motor en Fart af 9 Mil. Prisen for »Disko«, som blev leveret maalt ned til under 20 Br. Reg. Ts., vil fuldt udrustet med Grejer til Nordsefiskeri komme til at ligge paa ca. 100.000 Kr. Kutteren »Mill-Greth« kontraheret af Skipper *Alf Mikkelsen*, en Broder til Ejeren af »Mill-Ann«, har ogsaa faaet sin ca. 34 Tons Kutter leveret fra Humlebæk Værft og er nu i Nordsean paa Fiskeri. Endvidere opgives Motorsøjler-Nybygningen »Gerda Hoeg« at være leveringsklar fra Holbæk Værft.

### Tre unge Styrmande døde

Dødsbudskaberne om unge Styrmande er ogsaa i den forløbne Maaned indgaaet til Styrmandsforeningen.

Saaledes er Styrmand *Peter Rønholdt* ifølge Meddelelse fra hans Familie i Hjerring krigsforlist. Styrmand Rønholdt var født i Voer i 1912 og havde taget Styrmandseksamen i 1941 og Skibsførereksamen i 1942. Han efterlader Moder og Søster og blev begravet i Hjerring 10. Juni.

Fra Nakskov er indgaaet det sørgelige Budskab, at Styrmand *Karl Erik Hansen Mortensen* er død efter et Ulykkestilfælde, som indtraf i et der oplagt Skib. Styrmanden faldt ned i Lasten og kvæstedes saa haardt, at han kort efter afgik ved Døden. Han var født 1909 paa Bogø som Søn af Skibsfører Johs. Mortensen og har i nogle Aar sejlet som Styrmand i Rederierne C. K. Hansen og Hejmdal. Ved sin Død gjorde han Tjeneste i Norden.

Endelig meddeles det fra et af Det Forenede Skibe, at Styrmand *Hans Nicolai Hansen* er omkommet ved et Ulykkestilfælde under Udførelsen af sit Arbejde. Han var født i Tinglev i 1913 og har sejlet med danske Skonnerter og Dampere. Efter at have taget Styrmands- og Skibsførereksamen i 1940 kom han ind i D. F. D. S. som 3. Styrmand og har siden sejlet med forskellige af Selskabets Skibe. Samme Aar, han tiltraadte i Det Forenede, altsaa i 1940, blev han bjærget fra et krigsforlist Skib i Nordsean.

### Esbjerg-Kutter savnes

I Fiskerikredse i Esbjerg nærer man nogen Ængstelse for Esbjerg-Kutteren »Argus« E. 562. Kutteren hører til de smaa i Fiskeriflaaden, og dens Fisketure plejer kun at strække sig over højst 5—7 Dage. Imidlertid er Kutteren endnu ikke vendt hjem fra sin sidste Rejse, som den paa-begyndte den 22. Juli, og dens Reder, Fuldmægtig Steffensen udtaler, at Besætningen kun har provianteret til højst en Uge. Besætningen er paa 3 Mand og bestaar af Fiskeskipper Andreas Frederiksen, Esbjerg, Fisker Carl Fr. Hansen, København, og Fisker Eli Marius Hansen, Aarhus.

### Roskilde vil være Søkøbstad

Roskildes Havn er mere kendt som Lysthavn end som Erhvervshavn. Men nu skal det være anderledes. »Dansk Toldtidende« skriver:

»Toldforretningerne i Roskilde er præget af et Toldsted inde i Landet, idet den lille Havn, der hører til Byen, og hvortil Sejlforholdene er vanskelige, ingen væsentlig Rolle spiller. Dog er der for Tiden Planer fremme om en Udvidelse af Havnen og Uddybning af Sejlløbet, saa Byen maaske engang inden længe kan blive en Søkøbstad i Rang med flere danske Købstæder, der ogsaa ligger langt inde i Landet.«

### Nyt Sømændshjem i Næstved

Der har i længere Tid og fra forskellig Side været arbejdet paa at faa rejst et Sømændshjem i Næstved. Sømændsmissionen raader over en Grund, der er skænket af Næstved Kommune, og desuden findes der et Fond paa 9000 Kr.

Siden Krigen udbrod har Arbejdet hvilet, men man mener nu, at Tiden er inde til at gøre Forberedelserne færdige, saa man saa snart Forholdene tillader det, kan paa-begynde Opførelsen af et Sømændshjem. Sømændsmissionen har nedsat et lokalt Udvalg til at arbejde med Sagen; dette bestaar af Provst *Joensen*, Tandlæge *Biering-Sørensen*, Papirhandler *U. Bärenholdt*, med Toldkontrol-lør *Tonnisen* som Sekretær og Kasserer og Tømrermester *Fr. Nielsen* som Formand.

### Til Værft

Det tidligere Skoleskib »Thurø«, der er solgt til Skibsreder *Emil Saucant*, Skaarup, skal nu til Værft for at gennemgaa en fuldstændig Ombygning efter Bjergningen.

### En Elevforening

Københavns Navigationsskole har nu ogsaa faaet sin Elevforening. Til Bestyrelsen, der altid skal bestaa af Elever, er valgt *Folmer Nielsen*, Formand, *Jes Salling*, Næstformand, *Bendt Olesen*, Kasserer, *Bjarne Knudsen*, Sekretær, samt *Ernst Olsen*. Blandt Foreningens Formaal er ogsaa Oprettelsen af et Fond til Hjælp for trængende Navigations elever paa Skolen. Foreningen udgiver et Medlemsblad, der har faaet Navnet »Observatør«.

### De gamle Sømænds Dag

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond kunde trods alle Vanskeligheder ogsaa i Aar gennemføre »De gamle Sømænds Dag«. Fondet havde forleden inviteret 100 gamle Sømænd og Sømændsenker paa Skovtur, som i Aar begyndte paa Dyrehavsbakken, hvor der blev drukket Kaffe paa »Montmartre«, hvis Artister underholdt de Gamle. Efter en Rundtur paa Bakken kørtes de Gamle til Bellevue Strandhotel, hvor Dagen sluttede med en Middag under festlige Former.

### Rekordlast med svenske Røde Kors-Skibe

To svenske Skibe, som for Tiden er paa Rejse til Marseille fra Canada, medfører den største Sending Gavepakker fra Amerikansk Røde Kors til Krigsfanger, som nogensinde er sendt afsted.

De to Søsterskibe *Travancore* og *Mangalore* har en sammenlagt Last af 1.320.000 Gavepakker samt betydelige Mængder af Klæder til amerikanske og andre allierede Krigsfanger i Europa.

### Motorskibet »Rentalla«

Aarhus Handelsflaade forøges en af de nærmeste Dage med et ældre, helt nymonteret Skib. Det drejer sig om en gammel Kending indenfor Flaaden, Damperen »J. P. Petersen«, der senere hed »Samsø«. Dette Skib, som blev bygget 1915 paa P. Ph. Stuhls Værft i Aalborg, det senere Aalborg Værft, til Aarhus Bugtens Dampskibsselskab, blev under Navnet »Samsø« befragtet af et Firma, der skulde anvende det til forskellige Formaal. »Samsø« blev minesprængt og senere bjærget og ført ind til Nordhavnsværftet i København. Vraget blev købt af Rederifirmaet

»Aarhus Shipping« ved Ole Larsen, og Skibet har nu gennemgaaet en meget betydelig Ombygning paa Johannesens Værft i Aarhus efter Tegninger og Planer af Skibsingeniør Knud E. Hansen, København.

Skibet, som nu har faaet Navnet »Rentalla«, har i Stedet for sin gamle Dampmaskine, der var anbragt midtskibs, faaet indsat en Olieomotor i Agterskibet. Der er indrettet et stort Lastrum med 2 Luger og høje Lugekarme, beregnet til ialt 250 Tons Last. I Agterskibet er bygget en ret lang Poop, hvorpaa er anbragt Dækshus, Kommandobro og Styrehus, og der findes ogsaa her Salon, Førersens og Styrmandens Kalytter, Messe m. m. I Forskibet er indrettet Bekvemmeligheder til 4 Mand.

#### De svenske Lejdeskibe

Fra Sverige kom der i Onsdags Meddelelse om, at ikke mindre end fire Lejdeskibe var kommet ind i svensk Farvand. Det drejer sig om tre Motorskibe og et Motortankskib.

#### Den svenske Togfærge

Den svenske Togfærge *Drottning Victoria*, der gaar i Fart mellem Trelleborg og Sassnitz, havde som det vil erindres, i Foraaret en Kollision med den finske Dampfer *Pollux*.

Færgeren har nu været til Reparation hos Kockums og er atter sat ind i Færgefarten.

#### Japansk Hvalfangst

Aabningen af den japanske Hvalfangst er i Aar blevet udsat noget, nemlig fra Maj til Juni Maaned. Som Aarsag hertil angives den meget lave Temperatur og store Masser af Drivis i det okotske Hav og i det nordlige Stillehav.

#### To svenske Sømænd dræbt i Hamborg ved

##### Bombeangreb

Under et Bombeangreb mod Hamborg for et Par Dage siden dræbtes ifølge »Dagens Nyheter« to svenske Sømænd, hjemmehørende i Stockholm og forhyrede paa Salén-Rederiens Skib »Banana«, som laa i Hamborg Havn. Skibet blev ikke direkte ramt, men Bombesplinter trængte gennem Skibets Overbygning, hvorved de to Mand dræbtes.

Skaden paa Skibet synes ifølge de foreliggende Meddelelser ikke at være alvorlig. Saa vidt vides, er den øvrige Del af Besætningen, som bestod af 20 Mand, uskadede.

#### Norsk Nedskrivning af Aktiekapitalen

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Erling Lindøe i Høngedund har nedskrevet Aktiekapitalen fra 273.000 Kr. til 243.000 Kr. ved Tilbagebetaling af 100 Kr. pr. Aktie.

Erik Lindøe er valgt til Bestyrelsesmedlem i Stedet for afdøde Peder Lindøe.

#### Sveriges sejlede Præst

Sveriges sejlede Præst, ogsaa kaldet »Prædikanten i Baaden« eller »Havets Apostel«, Pastor J. Rehnberg, Lysekil, fyldte forleden Dag 75 Aar.

I over tredive Aar har Pastor Rehnberg med sine to Skibe *Sejer* og *Sejer II* besøgt Fyr- og Lodsstationer i den yderste Skærgaard fra den norske Grænse i Vest til den finske i Bottenhavet. Specielt før i Tiden, da Telefon, Post og Radio ikke var saa udviklet, som Tilfældet er nu, var Præsten en kærkommen Gæst paa de afsides liggende Pladser. Hans farefulde Arbejde har gjort ham respekteret overalt, hvor han færdes.

Da Pastor Rehnberg begyndte som »Havets Apostel«, benyttede han en Robaad, men efterhaanden som hans Virkefelt blev udstrakt til hele den svenske Kystlinie, maatte han anskaffe en større Baad. Besætningen om Bord paa *Sejer II* bestaar foruden af Præsten, der er Fører, af hans Hustru, en Søn og en Svenskamerikaner.

Trods sine 75 Aar fører den sejlede Præst stadig selv sit Skib, og han haaber selv endnu i mange Aar at kunne fortsætte sin Livsgerning. Den svenske Rigsdag har i Anledning af hans 75 Aars Fødselsdag bevilget ham en aarlig Understøttelse.

#### Fisker i Slagsmaal med »Sø-Hugorm«

Under Fiskeri langs Hanherreds Kyst havde Fisker Alfred Madsen forleden en usædvanlig Oplevelse. Han havde kastet Anker nær Land, og pludselig saa han et mystisk Væsen ca. en Meter langt hastigt glide gennem Vandet og nærme sig Baaden. »Søslangen« søgte at entre Fartøjet ved at klatre op ad Ankerkællingen, men Fiskeren rettede med sin ene Aare et Slag mod Dyrets Hoved, saa Dyret faldt tilbage i Vandet og gik til Bunds. Forinden havde Fiskeren dog kunnet konstatere, at det drejede sig om en stor Sø-Hugorm.



»De holder nok ogsaa meget af de stærke Farver?« »Ja, Frøken, jeg bruger altid HEMPEL's de holdbareste af alle.«

## PERSONALIA

### 60 Aar

Skibsfører i Dampskibsselskabet Torm, Kaptajn Peter Th. Møller fylder paa Mandag — den 7. August — 60 Aar.

### Afsked med Maskinmestrenes Forening

Kontorchef A. V. Andersen, der i mere end 40 Aar har været knyttet til Maskinmestrenes Forening, trak sig i Tirsdags tilbage fra sin Virksomhed, stærkt hyldet af den Forening, han har viet hele sit Livsarbejde.

Hans Efterfølger som Kasserer er den tidligere Sekretær, A. B. Kristensen, medens Maskinmester H. P. Larsen, der hidtil har været Bestyrelsesmedlem, nu træder til som Sekretær.

### Jubilæum som Lods

Lodsformand Viggo Kjær Rasmussen, Odense Fjords Lodseri, fejrede i Tirsdags sit 25 Aars Jubilæum som Lods. Kjær Rasmussen, hvis Fader var Lodsformand ved Gabel, kom til Søs efter Konfirmationen. Efter i nogle Aar at have sejlet paa Langfart med store danske og udenlandske Sejlere, tog han sine nautiske Eksaminer fra Svendborg Navigationsskole. I nogle Aar sejlede han derpaa som Styrmand, indtil han i 1919 afløste sin Fader som Lods.

### 25 Aars Jubilæer

I Tirsdags fejrede Skibstømmermand S. H. Dyssen, Gedser Rev Fyrskib, Skibstømmermand C. O. Christensen, Gilleleje Flak N. Fyrskib, Overmatroserne P. M. Schinck, Halskov Rev Fyrskib, og T. Madsen, Schultz Grund Fyrskib, samt Overfyrrpasser P. Sørensen, Hals Barre Fyr, deres 25 Aars Jubilæum i Fyrvæsenets Tjeneste.

Kontorassistent i Det Forenede Dampskibs-Selskab Richard Mortensen, der er knyttet til den udenlandske Gods-ekspedition, har fejret 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste.

Lederen af Det Forenede Dampskibs-Selskabs Billetkontor Viggo Nielsen fejrede forleden Dag sit 25 Aars Jubilæum.

Fartøjsfører ved Fyrmagasinet J. Andreassen, der i en Aarrække var Dykker ved Fyrinspektionsskibet *Argus*, fejrede forleden sit 25 Aars Jubilæum i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

### Sallingsund-Overfarten

Styrmandsaspirant S. O. H. Hammer, Sallingsund-Overfarten, er udnævnt til Styrmand med Tjeneste ved samme Overfart.

### Skibstilsynet

Skibssynsmand ved Overskibsinspektoratet, København, A. C. G. Jannerup, er fra 1. Juli konstitueret som Skibsinspektør af 2. Grad.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. RGG E

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver



til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlæg W. Katalog

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 3. August 1944.

Nr. 31.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Semil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.** I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1153. Danmark. Møn Fyr SSE. Vragvager flyttet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1059 1944.

*Position.* c. 54° 46',1 N. 12° 40',6 E., c. 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Sm 157° fra Møn Fyr.

*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt 50 m NE. for Vraget, er flyttet og ligger nu c. 75 m NE. for Vraget.

1154. (T). Sverige. Kalmarsund. Utgrunden. Midlertidigt Fyr tændt.

*Position.* 56° 22' 31" N. 16° 15' 38" E.

*Detaller.* Paa Arbejdspladsen ved *Utgrunden* Fyr er tændt et midlertidigt Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>.

(U. f. s. Nr. 30/1500. Stockholm 1944.)

1155. Sverige. Kalmarsund. Sillåsen Fyr tændt. Ispeudde Fyr forandret. Skäggenäs Fyr nedlagt. Hatten Klokketønde inddraget.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/22 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I. Paa Grunden *Sillåsen* SE. for *Skäggenäs* er paa 56° 45' 51" N. 16° 29' 57" E. tændt et nyt Fyr, *Sillåsen* Fyr, som viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 14 Sm. Hvidt, fornedet sort Fyrtaarn. Fyret lyser, som følger:

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| 1) Grønt i Pejll. fra 191° til 196°,5. | 6) Rødt i Pejll. fra 8° til 33°. |
| 2) Hvidt i — - 196°,5 - 200°.          | 7) Grønt i — - 33° - 46°.        |
| 3) Rødt i — - 200° - 264°,5.           | 8) Hvidt i — - 46° - 181°.       |
| 4) Grønt i — - 264°,5 - 336°.          | 9) Rødt i — - 181° - 191°.       |
| 5) Hvidt i — - 336° - 8°.              |                                  |

Taagesignal afgives med Nautofon: Tre-Toner hver 30<sup>s</sup>, Tone 3<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Tone 3<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Tone 3<sup>s</sup>, Pause 15<sup>s</sup>.

Advarsel. Fyr- og Taagesignalapparaterne fjernbetjenes fra *Skäggenäs* Lodsstation paa *Revsudden*, hvorfra der gaar et Kabel til Fyret. Indenfor en Afstand af 100 m fra dette Kabel er Ankring forbudt.

- II. Paa Fyret *Ispeudde* paa c. 56° 45' N. 16° 31' E. er Grænsen mellem hvidt og rødt Lys flyttet fra 194° til 191°.
- III. *Skäggenäs* Fyr paa c. 56° 46' N. 16° 29' E. er nedlagt, og Klokketønden *Hatten* paa c. 56° 46' N. 16° 30' E. er inddraget.

Kort Nr. 181.

(U. f. s. Nr. 30/1499. Stookholm 1944.)

1156. Tyskland. Pommerske Bugt. Swinemünde Red. Vrag fjernet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 21/901 1944.

*Position.* c. 53° 57',9 N. 14° 16',3 E.

*Detaller.* Vraget er fjernet. Vraglystønden er inddraget.

(N. f. S. Nr. 30/1571. Berlin 1944.)

1157. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sellin E. Vrag fjernet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 14/741 1944.

*Position.* c. 54° 23',0 N. 13° 55',3 E.

*Detaller.* Vraget er fjernet. Vraglystønden er inddraget.

(N. f. S. Nr. 30/1572. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

1158. Danmark. Sundet. Hornbæk Havn. Oplysning om Tangfangere.

*Position.* c. 56° 05',7 N. 12° 27',7 E.

*Detaller.* 1. Den fra *Hornbæk* Havns E.-lige Mole udgaaende Tangfanger er forlænget, og har nu en Længde af c. 50 m.

2. Tangfangeren c. 100 m E. for *Hornbæk* Havn er afkortet med c. 33 m.

Kort Nr. 131.

*Havnelods*, Side 99.

1159. Danmark. Sundet. Stovens Fyr NE. Vrag afmærket.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 28/1101 1944 udgaar.

*Position.* 55° 23' 00" N. 12° 36' 50" E., c. 7,7 Sm 44° fra *Stovens* Fyr.

*Detaller.* Et Vrag er sunket i 17,0 m Vand paa ovennævnte Plads. En Mast rager c. 3 m op over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 50 m SW. for Vraget.

Kort Nr. 132, 130 og 187.

1160. Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø N. Vrag nedsprængt. Vragvager flyttet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1033 1943 og 1/5 1944.

*Position.* 55° 00' 46" N. 11° 32' 03" E., c. 2,4 Sm 7° fra *Femø* Kirke.

*Detaller.* Vraget er nedsprængt til en mindste Dybde over Vraget af 9,5 m.

Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt c. 50 m NE. for Vraget, er flyttet og ligger nu 150 m NE. for Vraget.

Kort Nr. 160 og 140.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1161. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1074 1944.

*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.

*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 26. Juli 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.



## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

- 1944  
1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.  
1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
1/3 Bekendtgørelse om Lodatvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.  
1/4  
9/576 }  
12/671 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*  
16/760 } Farvande.  
17/801 }  
21/888 }  
1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1039—1943 i *danske* og nærliggende  
Farvande.

### I. Østersøen.

- 1944  
1/6 } *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.  
14/739 }  
2/364 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.  
1/8 } *Danmark*. *Langeland* SW.-Kyst. *Bagenkop* Havn Indsejling. Tilsanding.  
21/889 } *Danmark*. *Lolland* S.-Kyst. *Rødby Havn*. Dybde i Indløb aftaget.  
1/11 } *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.  
1/12 } *Danmark*. *Bornholm*. *Listed* Havn. Havnearbejder. Advarsel.  
1/13 } *Danmark*. *Bornholm*. *Neksø* Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.  
1/14 } *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.  
1/15 } *Sverige*. *Trelleborg—Falsterbokanalen*. Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.  
9/599 } *Sverige*. *Kivik* N. Skydeøvelser.  
1/16 } *Sverige*. *Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.  
1/17 } *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Sejladshindringer.  
1/18 } *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.  
1/19 } *Sverige*. *Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.  
1/20 } *Sverige*. *Karlskrona* Red. Torpedoindskydningsbaner.  
11/664 } *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Oplysning om Skydebane.  
2/360 } *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejlløb uddybet. Sejladsforskrift.  
29/1108 } *Sverige*. *Öland* W.-Kyst. *Mörbylånga*. Bombekastningsøvelser.  
23/937 } *Sverige*. *Öland* E.-Kyst. Bombekastnings- og Skydeøvelser.  
11/641 } *Sverige*. *Öland* E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning. Miner udlagt.  
23/938 } *Sverige*. *Gotland* W.-Kyst. Skydeøvelser.  
1/24 } *Sverige*. *Arholma* og *Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.  
1/25 } *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod  
Luftmaal kan finde Sted.

- 1944  
 1/26 Sverige. *Oxelösund*. Skydeøvelser.  
 1/27 Sverige. *Oxelösund. Marsviken*. Bombekastningsøvelser.  
 1/28 Sverige. *Gotland. Fårösund*. Forbud mod Ankring.  
 1/29 } Sverige. *Gotland E.-Kyst. Fårösund*. Indsejling spærret.  
 17/809 }  
 24/974 } Sverige. *Gotland E.-Kyst. Slite S.* Bombekastningsøvelser.  
 1/30 Sverige. *Hävringe—Kråkelund*. Miner udlagt.  
 7/515 Sverige. *Nyköping E.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 24/975 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden*. Arbejder med Dykker.  
 1/31 Sverige. *Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund*. Forbud mod Ankring.  
 1/32 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejløb. Östra Röko*. Lods fartøjs Plads.  
 1/33 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär*. Forbudte Løb.  
 1/34 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.  
 1/35 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.  
 1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Skydeøvelser.  
 13/699 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik*. Forbud mod Berøring af Tommerflaader.  
 1/37 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.  
 11/666 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.  
 1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lindalssundet E.* Sejladsforskrift.  
 1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade*. Miner udlagt.  
 10/633 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholmalobet*. Forbud mod Ankring.  
 1/41 Sverige. *Södra Kvarnen*. Minespærring. Advarsel.  
 10/634 Sverige. *Öregrundsskærgaard*. Forbud mod Ankring.  
 1/42 Sverige. *Öregrundsskærgaard*. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.  
 1/43 Sverige. *Bottniske Bugt. Löfstabukten N.* Skydeøvelser.  
 1/44 Sverige. *Bottniske Bugt. Skutskär ENE*. Skydeøvelser.  
 1/45 Sverige. *Bottniske Bugt. Gävle*. Sejløb spærret. Afmærkning inddraget.  
 7/534 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard*. Bombekastnings- og Skydeøvelser.  
 23/941 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå Havn. Tjuvholmssundet*. Uddybningsarbejder.  
 1/47 Finland. *Skärgårdshavet. Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.  
 3/394 Estland. *Finske Bugt. Lahepere Bugt*. Skydeomraade.  
 1/48 Estland. *Rooger Wiek*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/49 Estland. *Riga Bugt*. Spærret Omraade.  
 1/50 }  
 8/571 } Letland. *Riga Bugt. Dünamünde W.* Spærret Omraade.  
 1/51 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.  
 1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Fyr midlertidigt slukket.  
 1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Lodstvang.  
 1/54 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Sejladsforskrifter.  
 1/55 Tyskland. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.  
 1/56 Tyskland. *Memel Anduvning*. Sejladsforskrift.  
 1/57 Tyskland. *Memel Anduvning*. Skydeomraade.  
 9/577 Tyskland. *Memel. Seetief*. Forbud mod Ankring.  
 3/397 Tyskland. *Cranz N.* Spærret Omraade.  
 21/897 Tyskland. *Briisterort*. Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.  
 1/58] Tyskland. *Königsberger Seekanal*. Sejladsforskrift.  
 1/59 }  
 1/60 } Tyskland. *Pillau Anduvning*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/61 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
 1/62 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt.  
 1/63 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg*. Forbudt Omraade.  
 1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg*. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.  
 1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen*. Sejladsforskrift.  
 1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen*. Signal ved Passage af *Hela*.  
 1/67 Tyskland. *Danzig Bugt*. Skydeøvelser.  
 1/68 } Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning  
 21/898 } om Ankerplads. Sømærker udlagt.  
 27/1066 Tyskland. *Putziger Wiek. Hexengrund*. Skydeomraade.  
 1/69 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Skydeøvelser.  
 9/579 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Spærret Omraade.  
 21/899 Tyskland. *Stolpmünde W.* Skydeøvelser.  
 11/648 Tyskland. *Stolpmünde NW*. Skydeplads. Advarsel.  
 1/71 Tyskland. *Nest*. Skydeøvelser  
 1/72 Tyskland. *Kolberg NE*. Spærret Omraade.  
 1/73 }  
 10/617 } Tyskland. *Kolberg N*. Skydeomraade.  
 27/1068 Tyskland. *Kolberg W*. Skydeøvelser. Advarsel.  
 1/74 Tyskland. *Swinemünde*. Advarsel til Søfarende.  
 1/75 Tyskland. *Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff*. Tilsanding. Sejladsforskrift.

## 1944

- 25/1012 *Tyskland. Greifswalder Bodden* Anduvning. Spærret Omraade.  
 1/76 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 9/583 *Tyskland. Rügen NE.* Sejladsforskrift.  
 1/77 *Tyskland. Darsser Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/78 *Tyskland. Stralsund W.-lige Sejløb. Prohner Wiek.* Skydeomraade.  
 1/79 } *Tyskland. Warnemünde. Warnow.* Uddybningsarbejder.  
 23/945 } *Tyskland. Warnemünde W.* Skydeøvelser.  
 1/80 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt.* Skydeøvelser.  
 24/987 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE.* Forbudt Omraade.  
 1/82 } Oplysning om Afmærkning.  
 1/83 *Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/84 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Banke NNW.* Oplysning om Flaade. Advarsel.  
 1/85 *Tyskland. Kieler Fjord.* Undervandshindringer. Advarsel.  
 1/86 *Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/87 *Tyskland. Kiel Havn. Holtenu Red.* Forbud mod Ankring.  
 1/88 *Tyskland. Kiel Havn. Molttenort W.* Sømærker midlertidigt udlagt.  
 1/89 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*  
 1/90 } *Tyskland. Eckernförde Fjord.* Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.  
 1/91 }

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

## 1944

- 4/464 *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn.* Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.  
 1/93 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder.* Kabel udlagt.  
 10/635 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder.* Advarsel.  
 1/95 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn.* Signalstation indtil videre nedlagt.  
 19/866 *Danmark. Sundet. Espergårde Havn.* Oplysning om Havnearbejder.  
 1/96 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn.* Dybde aftaget.  
 1/97 *Danmark. Sundet. Sletten Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 9/585 *Danmark. Sundet. Rungsted Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/98 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn.* Dybde aftaget.  
 1/99 *Danmark. Sundet. Middelgrund.* Grænser for Losseplads forandret.  
 1/100 *Danmark. Sundet. Middelgrund W.* Midlertidig Skakts. Fyr tændt.  
 4/465 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn.* Oplysning om midlertidig Ø.  
 1/101 *Danmark. Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.  
 1/102 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 9/586 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N.* Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.  
 1/103 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn.* Fyr midlertidigt slukket.  
 16/776 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn.* Nyt Fyr opføres.  
 1/104 *Danmark. Sundet. København.* Stormvarsels- og Kulingsignaler indstillet indtil videre.  
 1/105 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Bøje midlertidigt udlagt.  
 2/367 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederkanalen.* Spærring udlægges.  
 1/106 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr* midlertidigt nedlagt.  
 1/107 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer* udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 1/108 } *Sverige. Sundet. Sejlruiter* afmærket. Sejladsforskrifter.  
 23/949 }  
 24/990 }  
 29/1117 } *Sverige. Sundet. Sejlruite for Vinteren.*  
 1/109 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr.* Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.  
 1/110 *Sverige. Sundet. Hålsingborg.* Oplysning om Ankring og Fiskeri.  
 1/111 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Oplysning om Uddybningsarbejder.  
 1/112 *Sverige. Sundet. Flinterenden.* Fyrskib og Lystønder udlagt.  
 1/113 } *Sverige. Sundet. Limhamn.* Bølgebrydor opføres.  
 23/948 }  
 30/1137 }  
 1/114 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.  
 30/1138 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.  
 1/117 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masnedundsbroen.*  
 1/119 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro.* Dybde aftaget.  
 1/120 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne* Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.

- 1944  
 1/121 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*  
 1/122 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerso Havn. Dybde aftaget.*  
 25/1018 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde i Indløb aftaget.*  
 1/125 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*  
 1/126 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/127 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.*  
 1/128 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde.*  
 1/129 *Danmark. Store-Bælt. Omo Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 30/1130 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Hojestene Lob. Klokketønde midlertidigt inddraget.*  
 14/733 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*  
 1/131 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Æroskobing Havn. Oplysning om Dybde.*  
 1/133 *Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*  
 7/545 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Dybde aftaget.*  
 28/1102 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.*  
 10/621 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Fyr midlertidigt i Uorden.*  
 1/135 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.*  
 1/136 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.*  
 14/743 } *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 23/951 }  
 9/588 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Oplysning om forbudte Omraader.*  
 30/1152 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Monmark Færgchavn. Oplysning om Dybde i Indsejlingen.*

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1944  
 1/139 *Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.*  
 1/140 *Danmark. Kattegat. Raagelejs NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.*  
 1/141 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.*  
 1/142 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.*  
 31/1161 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.*  
 1/144 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.*  
 13/708 *Danmark. Isefjord. Rørvig Havn. Dybde i Sejlrende midlertidigt aftaget.*  
 1/145 *Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Notspærring udlagt. Sejl-anvisning. Advarsel.*  
 23/970 *Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.*  
 1/146 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr midlertidigt slukket.*  
 1/148 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 25/1019 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Sømærker midlertidigt udlagt.*  
 3/403 *Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro. Oplysning om Brobygningsarbejder.*  
 1/151 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælviq Bro. Dybde aftaget.*  
 1/152 } *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.*  
 11/656 }  
 1/153 *Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.*  
 1/154 *Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.*  
 1/155 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 29/1118 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr paa Kornpiereu midlertidigt slukket.*  
 1/156 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.*  
 1/159 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/160 *Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.*  
 1/161 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.*  
 1/162 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrs-kib.*  
 1/163 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.*  
 1/164 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.*  
 1/165 *Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/166 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 1/167 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.*  
 1/168 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.*  
 1/169 *Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedspærngt. Oplysning om Dybde.*  
 1/170 *Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.*  
 26/1045 *Sverige. Kattegat. Skagerrak. Sejlads gennem minespærret Omraade.*  
 26/1046 *Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.*  
 26/1047 *Sverige. Kattegat. Skagerrak Forskrifter for Sejlads inden for Mineomraadet mellem Breddeparallellerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved Sveriges W.-Kyst.*

## 1944

- 1/173 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Skærgaard. Ankringsforbud.  
 1/174 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 12/674 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg.* Afmærkning midlertidigt forandret.  
 3/406 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 22/932 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Læmole opføres.  
 4/442 *Danmark. Limfjorden. Aalborg E.* Havnearbejder paaabgyndt.  
 1/175 *Danmark. Limfjorden.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.  
 1/176 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.  
 1/177 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen*.  
 1/178 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Duc d'Alber fjernet af Isen.  
 1/179 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.  
 1/180 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Afmærkning midlertidigt forandret.  
 1/181 *Danmark. Limfjorden. Skive* Havn. Dybde aftaget.  
 1/182 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørode* Bro. Tilsanding.  
 1/183 *Danmark. Limfjorden. Vilsund* Anlægsbro. Dybde aftaget.  
 4/443 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer* Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.  
 1/186 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen*.  
 25/1032 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn* Havn Indsejling. Oplysning om Dybde. Midlertidig Afmærkning udlagt.  
 1/188 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn* Kanal. Fyr væltet.  
 28/1095 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn* Kanal. Vandstand.  
 1/190 *Danmark. Skagerrak. Skagen* Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.  
 31/1163 *Danmark. Skagerrak. Spirbakken* Baake midlertidigt fjernet.  
 1/191 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals* Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.  
 25/1020 *Danmark. Skagerrak. Svinkløv* Baake midlertidigt fjernet.  
 1/192 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.  
 13/712 *Norge. Oslofjord. Færder.* Oplysning om Lods.  
 30/1141 *Norge. Oslofjord. Oslo* Havn. Løbet *Lindøya—Grasholmen.* Trafikforbud.  
 30/1142 *Norge. Oslofjord. Molen W.* Sejladsforskrift.  
 1/193 *Norge. Oslofjord. Drøbak—Enge.* Sejladsbestemmelser.  
 24/1009 *Norge. Oslofjord. Mefjordbøden S.* Bombekastningsomraade.  
 26/1051 *Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør E.-lige* Indsejling. *Gronholmgapet.* Afspærring.  
 1/194 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. *Vestregapet.* Forbud mod Ankring.  
 10/626 *Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord.* Sejladsforskrift.  
 2/377 *Norge. Skagerrak. Kristiansand S.* Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1944

- 2/211 *Norge. Øst-Finmark. Vardo E.* Mineomraade. Advarsel.  
 3/408 *Norge. Vardø* og *Bussesund.* Forbud mod Ankring.  
 2/212 *Norge. Varangerfjord. Vadsø* SW. Forbud mod Ankring.  
 2/213 *Norge. Varangerfjord. Vadsø.* Ankringsforbud.  
 2/214 } *Norge. Farlige Omraader.* Advarsel.  
 15/754 }  
 2/215 *Norge. Kamøy Fjord.* Mineomraade.  
 2/216 *Norge. Porsanger Fjord.* Mineomraade.  
 20/879 *Norge. Vargsund.* Mineomraade.  
 2/217 *Norge. Vest-Finmark. Færligt Omraade.* Advarsel.  
 2/218 *Norge. Rognsund.* Mineomraade. Sejlads forbudt.  
 4/445 *Norge. Alufjord.* Mineomraade. Advarsel.  
 20/880 *Norge. Stjernsund.* Mineomraade.  
 2/219 *Norge. Kvalsund og Langsund.* Mineomraade. Advarsel.  
 2/220 *Norge. Lyngsfjord.* Mineomraade.  
 2/221 *Norge. Tromsø- og Sandesund.* Forbud mod Ankring.  
 2/222 *Norge. Senja og Troms. Malangen—Grotøydjupet.* Mineomraade. Advarsel.  
 2/223 *Norge. Troms. Finsnesrenna.* Bestemmelser for Gennemsejling.  
 13/713 *Norge. Troms. Gtsundet. Finsnesrenna.* Trafikbestemmelser. Signaler.  
 29/1119 *Norge. Vågsfjord.* Forbud mod Ankring.  
 2/224 *Norge. Vågsfjord. Harstad.* Forbud mod Ankring.  
 13/714 *Norge. Vågsfjorden. Harstad.* Natspærring.  
 2/225 *Norge. Vestfjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 13/715 *Norge. Lofoten. Svolveer. Osanpollen (Leirosen).* Advarsel mod at anløbe.  
 2/226 *Norge. Lofoten. Svolveer.* Alarmitilstand.  
 2/227 *Norge. Lofoten. Skråven S.* Passage gennem *Saltværsleden* forbudt.  
 2/228 *Norge. Skagstadsund.* Forbud mod Ankring.  
 8/563 *Norge. Vestfjord. Grotøysund.* Forbud mod Ankring.

- 1944
- 8/564 Norge. *Folla Fjord*. Forbud mod Ankring.
- 2/229 Norge. *Folla*. Spærret Omraade.
- 2/230 Norge. *Bodo Anduvning*. Trangsruiter.
- 2/231 Norge. *Bodo W*. Spærret Omraade.
- 2/232 Norge. *Sallstraumen og Sundstraumen*. Sejladsforskrift.
- 8/565 Norge. *Hordalsfjord*. Forbud mod Ankring.
- 2/233 Norge. *Stifjord—Fugloyfjord*. Mineomraade.
- 2/234 Norge. *Vestfjord*. *Fugloyvær—Måløy—Skarholm*. Mineomraade.
- 8/566 Norge. *Stattsund*. Forbud mod Ankring.
- 2/235 Norge. *Glomfjord*. Sejladsforskrift.
- 2/236 Norge. *Sør-Helgeland*. *Yefsensfjorden*. Spærret Omraade.
- 2/237 Norge. *Vikten—Vega*. Mineomraade.
- 12/675 Norge. *Nærøysund*. *Stromo NE*. Forbud mod Ankring.
- 9/592 Norge. *Foldenfjord*. Mineomraade. Sejladsforskrift.
- 2/238 Norge. *Namsenfjord*. *Namsos*. Sejladsforskrift.
- 2/239 Norge. *Sør- og Nord-Trondelag*. *Smola—Vikna*. Mineomraade. Advarsel.
- 2/240 Norge. *Nord-Trondelag*. *Flatanger*. *Strandøysundet*. Mindre Dybde rapporteret.
- 2/241 Norge. *Nord-Trondelag*. *Namsensfjorden*. Spærret Omraade.
- 19/848 Norge. *Sør-Trondelag*. *Trondheimsleia*. *Leksen S*. Ankringsforbud.
- 2/242 Norge. *Sør-Trondelag*. Grunde rapporteret. Advarsel.
- 2/243 Norge. *Bjugnifjord*. *Uthaug*. Natspærring.
- 2/244 Norge. *Trondheimsleia*. Mineomraade.
- 2/245 Norge. *Trondheim Omraade*. Spæringsbestemmelser.
- 2/246 Norge. *Trondheim Fjord*. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
- 31/1164 Norge. *Trondheim Fjord*. Sejladsforskrift.
- 2/247 Norge. *Trondheim Fjord*. *Trondheim Red*. Forbud mod Ankring.
- 2/248 Norge. *Trondheim Red*. Skibsartsforskrift.
- 2/249 Norge. *Trondheimsfjorden*. *Gulosen*. Sejladsforskrift.
- 2/250 Norge. *More og Romsdal*. *Trondheimsleia S*. *Dromnessundet*. Grund.
- 2/251 Norge. *Hitteren S*. Forbud mod Ankring.
- 2/252 Norge. *Freifjord*. Forbud mod Ankring.
- 10/629 Norge. *More og Romsdal*. *Bud—Edøy*. Sejladsforskrift.
- 2/253 Norge. *Hustadviken*. Spærret Omraade.
- 2/254 Norge. *Kristiansund*. Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.
- 2/255 Norge. *Julsund*. Forbud mod Ankring.
- 19/849 Norge. *More og Romsdal*. *Vigraffjorden*. Ankringsforbud.
- 2/256 Norge. *Alesund*. *Giskø N*. Natspærring.
- 2/257 Norge. *Alesund*. Natspærring.
- 2/258 Norge. *Alesund*. Forbud mod Ankring.
- 2/259 Norge. *Giskosund og Kjerringsund*. Spærrede Omraader.
- 2/260 Norge. *More—Romsdal*. *Gurskø E*. Spærret Omraade.
- 19/850 Norge. *More og Romsdal*. *Leite*. Ankringsforbud.
- 13/717 Norge. *Ulvesund*. Natspærring.
- 2/261 } Norge. *Stadlandet*. Mineomraade.
- 8/567 }
- 2/262 Norge. *Gorsen*. Sejladsforskrift.
- 2/263 Norge. *Sandsfjord*. *Gjerdsvika*. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.
- 2/264 Norge. *Gulenfjord*. *Nordgulen*. Forbud mod Sejlads.
- 2/265 } Norge. *Sogn og Fjordane*. *Frojsjøen og Stavfjorden*. Spærrede Omraader.
- 24/998 }
- 2/266 } Norge. *Florøy Anduvning*. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.
- 2/267 }
- 16/785 } Norge. *Florøy Anduvning*. Natspærring.
- 2/268 } Norge. *Florøy Anduvning*. Vrag. Forbud mod Ankring.
- 2/269 } Norge. *Florøy*. Afspærringsbestemmelser.
- 2/270 } Norge. *Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord*. Mineomraade.
- 2/271 } Norge. *Granesund*. Gennemsejling forbudt.
- 2/272 } Norge. *Fens- og Sognefjord Anduvning*. Mineomraade.
- 2/273 } Norge. *Granesund*. Natspærring.
- 16/786 }
- 31/1165 } Norge. *Undelandssund*. Sejladsforskrift.
- 2/274 } Norge. *Masfjord*. Løb spærret.
- 10/630 } Norge. *Hjeltefjorden*. *Øygaren*. *Nordviksundet*. Langsom Fart.
- 2/275 } Norge. *Hjeltefjord og Byfjord*. Forbud mod Ankring.
- 24/999 } Norge. *Hagelsund*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/276 } Norge. *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
- 16/787 } Norge. *Hordaland*. *Hjeltefjorden W*. *Solsviksund*. Natspærring.
- 2/278 } Norge. *Bergen Omraade*. Fyr upaalidelige.
- 2/279 } Norge. *Hordaland*. *Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.
- 2/280 } Norge. *Bergen Anduvning*. Spærrede Omraader.
- 2/281 } Norge. *Bergen Anduvning*. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.

- 1944  
 2/282 Norge. Bergen S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.  
 2/283 Norge. Samnangerfjord. Forbudte Omraader.  
 2/284 Norge. Lerøyosen. Mineomraade.  
 30/1144 Norge. Hordaland. Korsfjorden og Hjeltefjorden. Nattpærreomraade.  
 2/285 Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.  
 2/286 Norge. Hjeltefjorden. Mineomraade.  
 2/287 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.  
 2/288 Norge. Grimstadfjord. Nattpærring.  
 2/289 Norge. Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskrift.  
 2/290 Norge. Bjørnefjord og Lysefjord. Forbud mod Ankring.  
 2/291 Norge. Selbjørnfjord. Færligt Omraade.  
 2/292 Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.  
 2/293 Norge. Sirafjord—Sletta. Mineomraade.  
 2/294 Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.  
 2/295 Norge. Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.  
 2/296 Norge. Talgefjord. Mastrafjord. Mineomraader.  
 2/297 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/298 Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.  
 2/299 Norge. Listerfjord og Hitterøysund. Nattpærring.  
 30/1147 Norge. Farsund. Forbud mod Ankring.  
 30/1148 Norge. Farsund. St. Håøy NW. Vrag. Ankring forbudt.  
 2/300 Norge. Farsund. Gennemsejling forbudt.  
 2/301 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.  
 2/302 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.  
 9/596 Danmark. Nissum Fjord Udløb. Torøminde Slusehavn Indløb. Tilsanding.  
 2/303 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.  
 2/304 Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.  
 5/481 Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 13/719 Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.  
 2/307 Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.  
 2/308 Danmark. Mønsø W. Sømærke midlertidigt udlagt.  
 3/410 Lister Dyb. Romø—Sild. Forbud mod Ankring.  
 16/789 Tyskland. Ems. Pogum—Ditzum. Forbud mod Ankring.  
 2/310 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.  
 11/661 Holland. IJsselmeer. Huizen NW. og ENE. Skydeomraader.  
 2/311 Holland. Forbudte Omraader.  
 2/312 Holland. Sejladsforskrift.  
 8/568 Holland. W.-Schelde. Hansweerd Red. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 25/1026 Holland. W.-Schelde. Pas van Terneuzen. Forbud mod Ankring.  
 2/313 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1944  
 2/314 Skagerrak. Nordøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.  
 19/853 Kattegat. Skagerrak. Nordøen. Fiskeri. Advarsel.  
 Danmark.  
 2/316 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.  
 2/317 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.  
 2/318 Bekendtgørelse om Hommeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
 2/319 Nødmeldinger fra Skibe.  
 2/320 Stednavne rettes i de danske Søkort.  
 2/321  
 2/322 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i  
 2/323 } danske Farvande.  
 11/663  
 2/324 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra danske Havne til Sverige.  
 2/325 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.  
 2/326 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlad.  
 23/957 Jylland. Frederikshavn—Højer Sluse. Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden. Advarsel.  
 26/1057 } Kattegat. Skagerrak. Nordøen. Jyllands Kyst. Mineomraade.  
 29/1129 }  
 Norge.  
 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.

- 1944  
 2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Ministrygere.  
 2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.  
 2/330 } Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.  
 16/790 }  
 13/721 } Norge S.- og W.-Kyst. Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.
- Sverige.*  
 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.  
 2/332 Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.  
 2/333 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.  
 26/1058 }  
 2/334 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. *Norrbottens Len.*  
 28/1107 }  
 2/335 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.  
 2/336 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.  
 13/722 *Sverige. Stockholms Frihavn, Louddshamnen samt afspærrede Delo af Skeppsbron, Stadsgrådshamnen, Värtahamnen og Hammurbyhamnen.* Adgangsbestemmelser.  
 2/337 *Stockholm Havn.* Færdselsforbud.  
 2/338 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.  
 2/339 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.  
 19/854 *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.  
 24/1003 *Falsterbokanalen.* Søfartskontrol.  
 2/341 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodstationer oprettet.  
 2/342 *Falsterbokanalen N. og S.* Miner udlagt.  
 2/343 *Göteborg, Bohus samt Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.  
 2/344 *Göteborg og Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.  
 2/345 Midlertidige Lodsfarvande.  
 3/412 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrssignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.  
 18/833 Opmaalingsarbejder 1944. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.  
 29/1130 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
- Tyskland.*  
 2/346 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.  
 2/347 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.  
 2/348 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.  
 2/349 Afstandssignal. Advarsel.  
 2/350 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.  
 2/351 Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Östersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.  
 2/352 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.  
 2/353 Afmærkning. Advarsel.  
 2/355 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.  
 2/356 Signal for Afmagnetisering.



**1162. Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/172 1944.*Position.* c. 56° 52',9 N. 12° 28',6 E.*Detaller.* Dybden i Indsejlingsrenden til *Falkenberg* er nu atter 5 m.

(U. f. s. Nr. 30/1507. Stockholm 1944.)

**1163. (T). Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.***Position.* c. 57° 41',5 N. 10° 26',8 E.*Detaller.* *Spirbakken Baake* er midlertidigt fjernet.

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1164. Norge. Trondheim Fjord. Sejladsforskrift.***Position.* *Hysnes Fyr* c. 63° 37',6 N. 9° 48',8 E.*Detaller.* Alle Skibe, med Undtagelse af Krigsskibe, ledsagede og anmeldte Skibe samt Ruteskibe, som vil løbe ind i *Trondheim Fjord* S. for *Hysnes*, skal stoppe op ved det udfor *Hysnes* stationerede Bevogtningsfartøj og maa først fortsætte Rejsen efter Tilladelse fra Bevogtningsfartøjet.

Skibe, der ikke retter sig efter Bestemmelserne, bliver beskydt.

(N. f. S. Nr. 30/1593. Berlin 1944.)

**1165. Norge. Undelandssund. Sejladsforskrift.***Position.* *Grytenes Fyr* c. 60° 52',8 N. 4° 58',1 E.*Detaller.* I *Undelandssund* mellem *Fensfjord* og *Sogne Søen* har Krigsskibe Ret til Sejlads fremfor alle Handelsskibe. Handelsskibe skal stoppe op ved Møde med Krigsskibe ved snævre Farvandsafsnit.

(N. f. S. Nr. 30/1612. Berlin 1944.)

**1166. Tyskland. Süder Piep. Trischen Øen. Fuglereservat.***Position.* c. 54° 04' N. 8° 40' E.*Detaller.* Paa Øen *Trischen* er oprettet et Fuglereservat. Adgang til Øen er kun tilladt for de tilsynsførende samt for Skibbrudne paa Vej til *Buschsand* Redningsbaake.

(N. f. S. Nr. 30/1585. Berlin 1944.)

---

**Tillæg.****I. Østersøen.****1167. Danmark. Fakse Bugt. Fakse Havn. Oplysninger om Havnen.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/10 1944.*Position.* c. 55° 12',8 N. 12° 10',1 E.*Detaller.* 1. Normal Dybde i den c. 1000 m lange Indsejlingsrende, der ligesom selve Havnen er tilbøjelig til Tilsanding, er 4,0 m. Rendens Bundbredde er 20 m.  
2. E.-lig Storm kan i Begyndelsen give indtil 1,2 m Højvande; W.-lig Storm giver i Begyndelsen indtil 1,2 m Lavvande.  
3. Ved Havnen findes en elektrisk Kran til 1,5 Tons til Losning med Grab.  
4. Varpetønden, der var udlagt i 2,8 m Vand 110 m fra Havnen ved den gravede Rendes W.-Side, er inddraget.  
5. Pæleværket, der fra E.-lige Mole var rammet 400 m i E.-lig Retning, er fjernet.*Kort* Nr. 190, 187 og 188.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 274. Havnelods, Side 63.

**1168. Sverige. Simrishamn NE. Vrag.***Position.* c. 55° 36',3 N. 14° 27',5 E., c. 4,3 Sm NE. for *Simrishamn*.*Detaller.* Vraget af et Motorsejlskib er sunket i 45 m Vand paa ovennævnte Plads.  
(U. f. s. Nr. 31/1596. Stockholm 1944.)**1169. Sverige. Bottniska Bugt. Lystønde genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 3/423 1944 udgaar.*Position.* c. 62° 30' N. 18° 15' E.*Detaller.* *Vänta litets grund* Lystønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 31/1595. Stockholm 1944.)

**1170. Sverige. Bottniska Bugt. Rönnskär Fyr forandret.***Position.* c. 65° 02' N. 21° 34' E.*Detaller.* a) Ved *Rönnskär Fyr* (Hovedfyret) er Lysstyrken forøget.b) *Rönnskär Bifyr* er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Synsvidden er forøget til 9 Sm.

(U. f. s. Nr. 31/1542. Stockholm 1944.)

**1171. Sverige. Bottniska Bugt. Piteå Indsejling. Ledebaaker opført.***Positioner.* a) 65° 14' 11" N. 21° 31' 04" E.

b) 65° 14' 07" N. 21° 31' 04" E.

*Detaller.* Til Vejledning under Passage af Sejløbet ved det saakaldte *Lägret* i *Pitsundet* er opført to Ledebaaker paa ovennævnte Pladser a) og b). Baakerne er Stangbaaker med hvide, rombeformede Topbetegnelser.

(U. f. s. Nr. 31/1594. Stockholm 1944.)

**III. Kattogat, Limfjorden og Skagerrak.****1172. Sverige. Skagerrak. Hunnebostrand N. Nye Ledefyr tændt.***Position.* *Hästedal nedre Fyr*: 58° 26' 59" N. 11° 17' 48" E.*Detaller.* Paa Kysten mellem *Hunnebostrand* og *Ulebergshamn* er tændt to Ledefyr, *Hästedal nedre* og *övre Fyr*, Forfyret paa ovennævnte Plads, Bagfyret 150 m NE. for Forfyret. Fyrene viser rødt, fast Lys. Flammens Højde ved For- og Bagfyret er henholdsvis 7 m og 13 m.Holdt overet i Pejling 40° leder Fyrene fra N.-ligste Stage uden Topbetegnelse udfor *Sotenkanalens* N.-lige Munding til Sejløbet mellem *Hunnebostrand* og *Ulebergshamn*.

(U. f. s. Nr. 31/1553. Stockholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

*damp- og elektrisk drevne*

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- &amp; Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson»

Telefon Central 12057

DAMPKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 32

FREDAG 11. AUGUST 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Situationen paa de udenfor Blokadezonen liggende Smarkeder var heller ikke i den forløbne Uge underkastet større Ændringer. Knapheden paa Tonnage gør sig stadig gældende i alle Trades. Tonnagemanglen kan den ene Uge være mere fremtrædende end i den anden, men dette hænger sammen med de officielle Tildelinger af Tonnage til de enkelte Trades, da disse synes at være temmelig uregelmæssige.

Om Stillingen paa de enkelte Markeder er Oplysningerne kun sporadiske. Amerikanerne har frigivet mere Tonnage for Kul fra Hampton Roads til forskellige Destinationer i Vestindien og Sydamerika. Retur skal disse Kulskibe laste Sukker fra Cuba, Malm fra Brasilien, Majs eller Linfrø fra River Plate eller Salpeter fra Chile. Fra alle de sydamerikanske Afskibningshavne klages der iøvrigt over, at mange Varer for amerikansk Regning i maanedsvis maa ligge og vente paa Afskibningslejlighed i Havnene, hvilket volder betydelige Vanskeligheder, da Lagerpladserne allerede er overfyldte i Forvejen. Der synes ikke at være sket nogen Ændringer i Raterne paa disse Markeder. Amerikanerne søger iøvrigt stadig Tonnage for Malm fra Forindien og Sydafrika til Northern Range, ligesom de almindelige blandede Malmlaster fra Chile/Peru til New York synes at være stærkt presseret for Tonnage. Neutral Tonnage skal være tilbudt ganske betydelige Tillæg til de officielle Rater, men uden Held. Malm fra Fundy Bay til New York er sluttet til den nye Rate af \$3.10 plus 14 pCt., og til U.S. Atlantic New York/Hatteras range er betalt \$3.50 plus 23 pCt.

Englænderne kan stadig placere Kul tonnage fra Wales eller Østkysten til Azorerne, nordafrikanske og italienske Havne til uforandrede Rater. Salt fra Aden til Calcutta har gentaget 35 Rupees. Saltraten Torre Vieja/Calcutta er uforandret 54/6d. Kul fra Durban til Port Said eller Alexandria er sluttet til 90/-.

I de frie Trades er Efterspørgslen stadig meget stor. Der er en utrolig Masse forskellige Forretninger i Markedet fra River Plate til saa forskellige Destinationer som Portugal/Spanien, Brasilien, Colombia/Venezuela, Mexico, Peru/Chile og Sydafrika, men det er overmaade vanskeligt at skaffe den nødvendige Tonnage. Neutrale Skibe findes i Øjeblikket ikke paa Markedet, og Importlandene er derfor praktisk talt henvist til at nøjes med de Afskibninger, der kan foretages med deres egen Tonnage. Det er derfor ikke saa underligt, at Oplagringsvanskelighederne er særlig store i Argentina og andre Pladser i Sydamerika, hvorfra der før Krigen var en blomstrende Export. Nominelt er Raterne i alle disse Trades uforandrede, men alle Rapporterne taler om, at Befragterne underhaanden er villige til at betale meget betydelige Tillæg for at skaffe Tonnagen frem.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig uden større Ændringer. Der sluttedes enkelte Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne paa de sædvanlige Betingelser. Fra Finland søges stadig Tonnage, fortrinsvis finsk, for forskellige Trælaster til Danmark. Salpeter fra Skiensfjorden til god dansk Havn belaler omkring Kr. 16 for 3000 Tons Laster og lidt mere for mindre Baade. Til Limfjorden ligger Raten omkring Kr. 18 for 1000 Ts. Laster. De øvrige Østersømarkeder er uden større Interesse.

### SKATTEFRIE AFSKRIVNINGER PAA SKIBE

Skattedepartementet har uændret forlænget Adgangen til Foretagelse af ekstraordinære skattefrie Afskrivninger paa Skibe samt visse Bygninger og Maskiner. Forlængelsen gælder til 31. Marts 1945.

### IMPORTOVERSKUD PAA 13 MILL. KR. I JUNI

Opgørelsen over Danmarks Samhandel med Udlandet i Juni Maaned viser et Importoverskud paa 13 Mill. Kr., mens der i Maj var et Eksportoverskud paa 15,4 Mill. Kr., og i Juni Maaned i Fjor et Eksportoverskud paa 33,7 Mill. Kr. Importen har i Juni haft en Værdi af 124,8 Mill. Kr. mod i Maj 100,3 Mill. Kr., altsaa en Stigning paa 24,5 Mill. Kr., og Eksporten har haft en Værdi af 111,8 Mill. Kr. mod i Maj 115,7 Mill. Kr., en Nedgang paa 3,9 Mill. Kr.

Samtidig foreligger Opgørelsen over Udenrigshandelen i 1. Halvaar. Resultatet er blevet et Eksportoverskud paa ikke færre end 89,4 Mill. Kr., mens der i den tilsvarende Periode i Fjor kun var et Eksportoverskud paa 4,2 Mill. Kr. Værdien af Importen i 1. Halvaar har været 607,2 Mill. Kr. mod i Fjor 630 Mill. Kr., og Værdien af Eksporten 696,6 Mill. Kr. mod Aaret før 634,2 Mill. Kr. Der har saaledes været en Fremgang i Eksporten i den nævnte Periode paa godt 62 Mill. Kr., mens Importen er gaaet 23 Mill. Kr. ned.

### NY STOR ULYKKE VED VESTKYSTEN

En ny frygtelig Ulykke har ramt det jyske Vesterhavsfiskeri og i Særdeleshed det lille nordjyske Fiskerleje Klitmøller, idet to Fiskerbaade med en Besætning paa ialt otte Mand, deriblandt en Far med sine to Sønner, samt to Brødre af en anden Familie, er forlist under Fiskeri i Vesterhavet. For blot to Maaneder siden rantes Fiskerlejet af en lignende Katastrofe, da Fiskerbaaden »Arken« under samme Forhold forliste med sin Besætning paa fire Mand.

Den nye Katastrofe ramte de to Fiskerbaade »Gefion« og »Emanuel«, og de omkomne otte Fiskere er den 48-aarige *Albert Holler*, der var Fører af »Gefion«. Han efterlader sig Hustru og fem Børn. Samt »Gefion«s øvrige Besætning: Den 37-aarige *Th. Grønkjær*, der ligeledes efterlader sig Hustru og fire Børn, hvoraf de tre er ukonfirmerede, den 37-aarige *Johs. Brund*, der efterlader sig Enke og et Barn, og *Niels Wegeberg*, der efterlader sig Enke og 6 Børn, hvoraf 4 er ukonfirmerede. »Emanuel«s Besætning, der ligeledes omkom, bestod af Skipperen *Andreas Andresen*, der blev 52 Aar gammel. Han var gift og havde fire Børn, hvoraf to Sønner ogsaa omkom, nemlig den 26-aarige *Jens Emil Andresen*, der var gift og havde et Barn, samt den 25-aarige *Thomas Christian Andresen*, der var forlovet. Endvidere omkom Fisker *Koyra Grønkjær*, der efterlader sig Hustru og et Barn. Han blev 41 Aar og var Broder til den omkomne *Th. Grønkjær*, der forliste med »Gefion«. En tredje Broder forliste med »Arken« den 1. Juni.

### OPMÆRKSOMHEDEN HENLEDES PAA

»BALTIME 39«

The Baltic and International Maritime Conference henleder de svenske Rederes Opmærksomhed paa Ønskeligheden af at anvende det i 1939 udsendte *Baltic Charter*.

Conferencen skriver saaledes:

— Vi forstaar, at enkelte svenske Skibe er blevet sluttet paa Time Charter Basis for længere Perioder efter Krigen og at nye Ordre af samme Slags cirkulerer.

Hvis det lader sig gøre, mener vi, at det vilde være af Betydning at fremholde for de Redere, der faar tilbud disse Forretninger, at de bør slutte paa *Balttime 1939*. Det er den Udgave af det kendte *Balttime* Certeparti, der blev udsendt i Begyndelsen af 1939. Revisionen foretoges af Conferencens Documentary Council i nøje Samarbejde med Chamber of Shipping's Documentary Committee og de ledende Freight og Demurrage Klubber i Norden, Storbritannien og paa Kontinentet. Det opdeler paa en retvis og overskuelig Maade Redernes og Tidsbefragternes Pligter og Rettigheder i Overensstemmelse med de Principper, der er blevet fulgt i mange Aar, og sparer saaledes Rederne for de ubehagelige Overraskelser, de kan komme ud for, hvis andre Formularer benyttes.

*Balttime 1939* er blevet anvendt i stor Udstrækning, siden det blev sendt ud, blandt andet for Befragtninger for den britiske og tidligere franske Regerings Regning og ogsaa for mange andre Forretninger. I den stærke Stilling, som de Redere i neutrale Lande, der nu kan disponere over deres Tonnage for efter-Krigs Befragtninger, befinder sig, vil de formentlig ikke have nogen Vanskelighed ved at gennemdrive Benyttelsen af det Certepartiformular, som de selv anser for bedst egnet for Tidsbefragtninger over en længere Periode.

#### SVERIGE GENOPTAGER FARTEN PAA SPANIEN

Svenska Lloyds Motorskib *Dahlia* paa 2.900 Tons er Snu fra svensk Havn ankommet til Valencia, hvorfra den skal returnere med fuld Last af spanske for Sverige vigtige Produkter.

Da det er Hensigten at lade denne Rejse blive efterfulgt af flere med regelmæssige Mellemløb, betyder det, at Svenska Lloyds Fart paa Spanien, der ellers har været indstillet siden Nordsøspærringen i 1940, er genaabnet. Farten bliver dog nok af et beskedent Omfang sammenlignet med de hyppige og meget regelmæssige Forbindelser i Aarene før Krigen.

#### SVERIGES LEIDE-IMPORT I DET FØRSTE HALVAAR

Med de 34 Lejdeskibe, som ankom til svensk Havn i det første Halvaar, fik Sverige 228.000 Tons oversøiske Varer, hvoraf 60.000 Tons var Mineralolie til Forsvaret. I det første Halvaar i Fjor var Importen med Lejdeskibene kun 152.000 Tons.

Af disse 34 Laster kom 18 fra Argentina, 4 fra Brasilien, 6 fra Golfhavne og 5 fra Afrika. De 34 Skibe var fordelt paa otte Rederier, af hvilke Johnsonlinien repræsenterede 9, Svenska Amerika-Mexico Linien 7 og Transatlantic 6 Skibe.

#### SVENSK AKTIEKAPITAL-FORØGELSE

Rederiaktieselskabet Gylfes Bestyrelse i Hälsingborg har besluttet at forøge Aktiekapitalen fra 2,25 til 3,78 Millioner Kroner. De nye Aktier overtages af Rederiet Gefion, ligeledes i Hälsingborg.

Begge de to Rederier hører ind under Gorthon-Koncernen.

#### ÅLANDS-REDERNE ØNSKER SVENSK TONNAGE

Forskellige Skibsredere fra Ålandsøerne er for Tiden i Stockholm for at undersøge Mulighederne for fra Sverige at erhverve ny Tonnage til Erstatning for den, der er gaaet tabt under Krigen.

Disse Redere har haft Forhandlinger med svenske Rederikredse, hvorunder man har drøftet Mulighederne af eventuelle Skibsoverdragelser.

Efter hvad der oplyses, har man fra svensk Side ikke vist sig at være uinteresset i det Tilbud, der

er givet fra Ålands-Redernes Side, og man kan nu vente, at et Par Salg bliver afsluttet snart. De svenske Skibe, der skal overlades Ålands-Flaaden, skal imidlertid efter Købet indtil videre sejle under svensk Flag.

#### FRA SVENSK VÆRFTER

Röda Bolagets Bjergningsskibe er nu kommet ind til Göteborg med Forskibet af den norske Dampner *Hafnia*, der var strandet ved Paternosterskæret. Som omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* var Agterskibet allerede tidligere bjerget og ført til Eriksberg.

Forskibet er nu blevet fortøjet ved Bøje ikke langt fra, hvor Agterskibet ligger. Den meget omfattende Reparation skal finde Sted hos Eriksberg.

\*

Rederiaktiebolaget Transmarks Nybygning, *Balacklava*, som Rederiet i disse Dage har faaet leveret fra Göta-Verken, er det andet Skib i Rederiets Flaade, der bærer dette Navn. Rederiets første Skib, som blev leveret fra samme Værft i 1929, hed *Balacklava*. Det er senere blevet solgt til Rederiaktiebolaget *Pagota* og sejler nu under Navnet *Trykon*.

Den nye *Balacklava* er paa 12.730 Tons d.w. og er 147,40 Meter langt — eller noget større end Forgængeren, der var paa 11.840 Tons d.w. og havde en Længde af 140 Meter.

\*

Den minesprængte svenske Dampner *Halmstad* er i Øjeblikket ved at blive tætnet og midlertidig repareret i tysk Havn, før den skal bugseres hjem til svensk Værft for endelig Reparation. Dampnerens egen Maskine kan ikke benyttes.

#### KAISER-SKIBENE FOR DYRE FOR HOLLÆNDERNE

Mellem *Henry J. Kaiser* og den hollandske Eksilregering har der været ført Forhandlinger om Bygningen af 30 Lastskibe. Disse Forhandlinger er nu afbrudt, og det menes, at Prisspørgsmaalet var Aarsagen hertil, samt at Hollænderne nu vil søge at faa Kontrakt andetsteds. Man mener, at den Pris, Kaiser forlangte, laa over, hvad Hollænderne vilde betale.

I Amerika mener man, at disse strandede Forhandlinger antyder, at den amerikanske Skibsbygningsindustri vil faa Vanskeligheder med at skaffe sig udenlandske Byggekontrakter efter Krigen.

Skønt Detaillerne vedrørende den Pris, som Kaiser forlangte for de 30 Skibe ikke er kendt, anses den for at være betydelig højere end den, som Hollænderne vilde og kunde betale. De hollandske Interesser har gjort deres Overslag paa Basis af Førkrigstidspriser, medens Kaiser har beregnet sig en Pris, der er baseret paa Krigstidsomkostninger. Man venter nu, at britiske og canadiske Værfter faar Chancen.

Selv om man af de mislykkede Forhandlinger ikke maa skønne, at amerikanske Værfter udelukkes fra enhver Chance for at bygge udenlandske Skibe, saa maa de amerikanske Værfters Byggepriser underkastes en kraftig Nedsættelse, hvis man vil gøre sig noget Haab om at deltage i Efterkrigstidens Konkurrence om udenlandske Bestillinger.

#### OLIE- OG GUMMIPROBLEMER

Olie- og Gummiproblemerne kommer til at spille en fremtrædende Rolle i de internationale Diskussioner i den kommende Tid.

Medens der for Tiden holdes en engelsk-amerikansk Olie-Konference i Washington, skal der i den nærmeste Fremtid holdes en Gummi-Konference af største Vigtighed for Kartellerne i London, hvortil en Række amerikanske Teknikere og Gummiproducenter er inviteret paa engelsk og hollandsk Initiativ.

Et af Diskussionsemnerne paa London-Konferencen bliver Spørgsmaalet om Nedsættelsen af en international Komité, som skal have Haand i Hanke med Priserne og virke for et Samarbejde mellem Raa-

gummiproducenterne og Fabrikanterne af syntetisk Gummi.

Fra Washington meddeles, at Olieforhandlingerne maaske vil resultere i Nedsættelsen af en Kommission med alle Verdens Olieproducenter som Medlemmer. Kommissionen faar blandt andet til Opgave at træffe Oliesanktioner mod en eventuel Angriber-Stat.

#### CLAN LINE OVERTAGER GREENOCK DOCKYARDS

Direktionen for *Clan Line* meddeler, at Selskabet har overtaget *Greenock Dockyard Co.*, hvis Aktiemajoritet laa i Hænderne paa Firmaet *Cayzer, Irvine & Co., Ltd.* *Clan Line* har fundet det hensigtsmæssigt at erhverve disse Værfter med Henblik paa de talrige nye Konstruktioner, som Linien ønsker tilført sin Flaade efter Krigen.

Det er interessant at se, at Linien har foretaget dette Skridt til Trods for en Nedgang i Indtægterne i 1943 fra £346.633 i 1942 til £272.822. Denne Indtægtsnedgang skyldes tabt Tonnage og forøgede Driftsudgifter. For 1943 var der til Disposition £362.572, inkluderet en Overførsel paa £89.750 fra det foregaaende Aar. Amortisationen androg £127.865 (£270.400 i 1942) og £52.469 er blevet henlagt til Fornyelsesfondet (£70.036 i 1942).

Dividenden er uforandret 15 pCt.

#### 85 VÆRFTER I CANADA

Under Krigen har Canada faaet en betydelig Værftsindustri og skaffet sig en stor Handelsflaade. Før Krigen havde Landet kun faa Skibe, og dets Import og Eksport blev befordret hovedsagelig med engelske

og amerikanske Skibe, ligesom adskillige norske Skibe til Stadighed var i Fart paa Canada.

I Dag har Canada 20 større og 65 mindre Værfter, som tilsammen har bygget 2,2 Millioner Tons d.w.. Det er Hensigten delvis at opretholde denne Handelsflaade efter Krigen, og Regeringen har for nylig tilkendegivet, at det er Meningen at bibeholde den Skibsbygningsindustri, der er blomstret op siden 1939, og den vil i Nødsfald faa Statsstøtte.

Den canadiske Handelsflaade menes i Dag at bestaa af 100 Skibe paa tilsammen 900.000 Tons.

Denne Udvikling har en vis Betydning for England, ikke mindst fordi den skaber Konkurrence med Hensyn til Skibenes Bemanning, idet Regeringen i Ottawa kræver, at alle canadiske Søfolk i engelske Skibe nu skal tage Hyre paa de canadiske Skibe.

#### DER BYGGES OVER 200 HANDELSKIBE I SPANIEN

204 Handelsskibe til en Værdi af 1.500 Millioner Pesetas bygges for Tiden ved de spanske Værter, efter hvad det officielle Blad *El Espanol* oplyser.

Disse Skibe faar en Bruttotonnage paa 285.057 Tons, 172 af Skibene bliver motordrevne, medens 32 er Dampere. Disse Skibe bygges udelukkende for at sætte Spanien i Stand til efter Krigen at optage Konkurrencen med de udenlandske Rederier.

Videre omtales det, at den spanske Tanktonnage, som i 1936 laa paa 72.000 Tons og som i 1940 var formindsket til 64.000 Tons, nu er oppe paa 115.000 Tons, og heri er ikke medregnet syv Skibe, som for Tiden er under Bygning.

## 10 færøske Fiskeskibe skal bygges i Danmark.

Den 19. Juni stiftedes, som tidligere omtalt i »*Dansk Søfarts Tidende*« i Danmark et Aktieselskab »Færøske Fiskeskibe« med det Formaal herhjemme at lade bygge en Række Skibe, som snarest muligt efter Krigen skulde indgaa i den færøske Fiskeflaade.

Landstingsmand *Poul Nicolaisen*, der er Bestyrelsesmedlem i det nye Selskab, har gennem Ministeriernes Pressesekretariat udsendt en Artikel, hvori han gør nærmere Rede for Formaalet med det nye Selskab og for Baggrunden for dets Oprettelse. Det hedder i Artiklen:

Af de faa og sparsomme Meddelelser, der er kommet fra Færøerne under Krigen, synes det at fremgaa, at op imod en Trediedel af Skibsflaaden er gaaet tabt i Krigsaarene, hvilket har medført en betydelig Arbejdsløshed blandt Skibsfiskerne. Det vil derfor være af overordentlig stor Betydning for Færingerne, at de kan have de flest mulige Skibe til Disposition, naar Krigen er sluttet, saa de kan blive delagtige i Havnens Rigdom, der utvivlsomt er blevet stærkt forøget i Krigsaarene.

Skibsbygningen hjemme paa Færøerne bør fortsættes i størst muligt Omfang, men det vil være indlysende, at denne hjemlige Skibsbygning ikke vil kunne dække Behovet i de første Aar efter Krigen, hvor der skal tilvejebringes Erstatning for alle de Skibe, der er gaaet tabt. Det vil utvivlsomt ogsaa være vanskeligt at faa bygget et større Antal Skibe paa Værfter i Udlandet, der vil være meget stærkt optaget i den nærmeste Fremtid.

Statsministeriet, der paa en saa udmærket Maade har varetaget de forskellige færøske Interesser her i Krigsaarene, har allerede i længere Tid haft Opmærksomheden henvendt ogsaa paa dette Spørgsmaal. Ogsaa hos de andre Ministerier o. a. har Sagen mødt Forstaaelse og Velvilje. Den 19. Juni blev saa Aktieselskabet »Færøske Fiskeskibe« stiftet.

Selskabets eneste Formaal er »at lade bygge et Antal Skibe, beregnet paa det fra Færøerne udgaaende Hav-

fiskeri, for derved at sikre det færøske Fiskeri en forventet tiltrængt hurtig Fornyelse af Fiskerflaaden«. Der vil blive bygget ialt 10 Skibe — 5 paa 150 Tons og 5 paa 80 Tons. De 150 Tons Skibe er den paa Færøerne almindeligt anvendte Fiskeskonnerttype, og de vil blive forsynet med en Hjælpemotor paa 200 HK. imod som hidtil almindeligvis 100—150 HK. De mindre Fartøjer vil blive forsynet med en meget kraftig Motor (250 HK.), og vil bl. a. kunne anvendes til Fiskeri med Trawl, Snurrevod og Line. Skibene vil blive absolut 1. Klases og fuldtud moderne i enhver Henseende. Skulde det vise sig, at der paa Færøerne er stor Interesse for disse Skibe, vil der være Mulighed for en Videreførelse af Selskabets Virksomhed.

Der kan maaske være Anledning til at fremhæve, at det selvfølgelig hverken er Selskabets Hensigt at drive Fiskeri eller Rederivirksomhed. Det er udelukkende stiftet, for at yde Færingerne en Haandsrækning i en vanskelig Situation, hvor der kan være stor Fare for Arbejdsløshed blandt de færøske Fiskere. Naturligvis vil 10 Skibe ikke kunne afhjælpe en saadan Arbejdsløshed, men det vil dog altid være en Hjælp til Selvhjælp, og der vil som sagt være Mulighed for en Fortsættelse, hvis det maatte ønskes fra færøsk Side.

Skibene vil blive tilbudt Interesserede paa Færøerne, lige straks de er færdigbygget. De vil enten kunne overtages mod kontant Betaling uden Prioriteter — hvis det maatte ønskes — eller ogsaa paa sædvanlig Maade med Tilskud fra Staten og Laan fra Fiskeribanken. Der vil ogsaa være den Mulighed, at Skibene kan bortchartres til færøske Rederier eller Sammenlutninger, hvis man paa Færøerne skulde foretrække en saadan Fremgangsmaade.

Bygningen af de 10 Skibe vil nu blive paabegyndt i den allernærmeste Fremtid, Værfterne her i Landet er stærkt optaget i denne Tid, men det vil dog forhåbentlig lykkes at faa Skibene færdigbygget i en nær Fremtid.

Jeg har i lange Tider været uden Forbindelse med

Færøerne, men jeg kan ikke tænke mig andet, end at store Kredse deroppe vil glæde sig over det Initiativ, der her er taget fra Statens Side, og det saa meget mere som Færingerne til sin Tid kan overtage Skibene, saaledes som de selv maatte ønske det.

Det maa nu haabes, at denne gode Sag vil kunne blive gennemført uden altfor store Vanskeligheder, og at den maa blive til Gavn for Færøerne. Da vil Hensigten være naaet hos dem, der har ført den ud i Livet.

#### VRAGET AF RUSSISK FREGAT FRA 1758 FUNDET PAA VESTKYSTEN

Bjergningsentreprenør *Sigurd Damgaard*, Hirtshals, der gennem mange Aar har bjerget mange værdifulde Laster fra Vrag paa Vestkysten, har under en Eftersøgning efter Vrag paa Kysten fundet et stort Skibsvrag, der viste sig at være af en russisk Fregat, som i 1758 under en haard Storm var kommet ud af Kurs under en Rejse fra Arkangelsk til St. Petersburg og strandede ud for Tornby. Vraget laa ca. en halv Kilometer fra Land, og ved en Dykkerundersøgelse, som Skipper Damgaard foretog, blev det konstateret, at Fregatten var bestykket med ca. 60 store Kanoner. Endvidere fandtes om Bord ad-

skillige Hundrede støbte Kanonkugler og en stor Mængde andet Jern til anselige Værdier.

Der er sket Anmeldelse til Tøjhusmuseet i København, der har faaet Tilbud paa at overtage nogle af de store Skibskanoner, der vejer op til 2 Tons Stykket, og af hvilke tre blev hævet.

Foruden den russiske Fregat har Damgaard fundet to andre Vrag, et af en Bark ved Navn »Nordstrand« i Farvandet Nord for Lønstrup og ca. 75 Meter fra dette Vrag endnu et Vrag af en anden Bark, hvis Navn dog ikke har kunnet konstateres. Det skyldes udelukkende det ualmindelig klare Vand, der var langs Vestkysten, at Fundet blev gjort.

Lederen af Tøjhusmuseets tredje Afdeling, Museumsinspektør, Magister *Egon Eriksen*, er nu i Hirtshals, hvor han undersøger Vraget af det russiske Skib.

Det har vist sig, at Fundet er mere interessant end først antaget, idet Museumsinspektøren har konstateret, at Kanonerne, der er bragt i Land fra Skibet, ved Rensningen af det Lag Sandsten, som havde samlet sig paa dem, viste sig at være forsynet med en Inskription, der fortalte Kanonernes Hjemsted, Byen Voronesh, der ikke mindst er blevet kendt fra Krigsbegivenhederne her i den anden Verdenskrig, og at Støbningen har fundet Sted i Perioden 1715—23. Desuden bærer Kanonerne Peter den Stores Navnetræk, samt endvidere nogle russiske Taltegn, der angiver Kanonernes Størrelse. Tøjhusmuseet har foreløbig erhvervet fire af de 17 ilandbragte Kanoner.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skorstensmærke og Kontorflag

Et Interessentskab bestaaende af *Det Forenede Bugserelselskab A/S* og *A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise* har faaet registreret følgende Skorstensmærke:

Et hvidt Bælle paa sort Skorsten. Paa hver Side i Bæltet Bogstaverne *FB* i sort.

Det indregistrerede Kontorflag beskrives saaledes:

Hvidt Stutflag med blaåt Malteserkors i øverste Hjørne ved Stangen og Bogstaverne *FB* i sort i nederste Yderhjørne.

### Lille Hval fanget i Kolding Havn

En ung Fisker *Verner Larsen* har efter en dramatisk Jagt fanget en Hval i Kolding Havn. Det drejer sig om en saakaldt Hvidnæse, en Hvalart, der maaler ca. 3½ Meter.

Han opdagede, at Hvalen med Mellemrum dukkede op i Havnen, og han sprang sammen med sin Medhjælper i en Jolle og optog Jagten paa Hvalen, forsynet med en Harpun paa en lang Stage. Andre Fartøjer lagde sig tværs over Havnen for ligesom at indkredse Hvalen. Efter ca. 1 Times Jagt rundt i Havnen, fik *Larsen* Held til at kaste en Harpun efter Hvalen, der dog forsvandt i Dybet igen, og det viser sig, at Harpunen var blevet bøjet. Den maatte først rettes op, saa man kunde fortsætte. Endelig lykkedes det ved et nyt Kast at jage Harpnens Spids ind i Siden paa det store Dyr, som vild af Skræk satte Kursen ud mod Fjorden, trækkende Jollen med dens Mandskab efter sig. Først efter nogen Tids Forløb var Hvalen løbet træet, og man fik den ind til et Slæbested og fik slaact en Tovende om Halsen paa den, hvorefter den blev dræbt. Hvalen viste sig at veje ca. 300 Kilo. Den skal nu koges til Tran og kan formentlig indbringe et Par Hundrede Kroner.

### Dødsfald

Den gamle Skibsfører *Hans Lund* i Troense er død, 80 Aar gammel. Som ung kom han til Søs og derefter paa Navigationsskole i Svendborg, hvor han erhvervede sine nautiske Eksaminer. I Aarenes Løb førte han forskellige Skibe, sidst Skonnerten »Merkur«, der forliste i Januar 1925, men under Styrmandens Førerskab, da *Lund* nogle Maaneder i Forvejen var gaaet i Land for at holde Ferie. *Lund*, som allerede den Gang var kommet op i Aarene, besluttede nu at opgive Sømandslivet; men da han alligevel følte Trang til at virke, fik han overdraget Posten som Kommunekasserer i Bregninge Kommune — et Hverv, som han beklædte indtil 1939.

### Jubilærende Sømandshjem

Frederikshavn Sømandshjem fejrede i Søndags 50 Aars Jubilæum. Ved Stiftelsen begyndte man i lejede Lokaler, men allerede i 1900 fik man egen Ejendom, hvor Sømandshjemmet stadig har til Huse.

### Havneplanen paa Rømø

Paa Rømø omgaa man, som tidligere omtalt, med Planer om en Fiskerihavn. I den senere Tid har man i Forbindelse hermed arbejdet med Planer om Udvidelse af Havnen i Rømos Havneby, og der er nu nedsat et Udvalg, der vil søge Havneplanerne gennemført paa bredere Basis.

### 1400 Kr. til Skibsdrengen for en Ladning Torsk

Sommerfiskeriet fra Thyborøn synes at skulle blive særdeles godt. Den foregaaende Uge slog alle hidtidige Rekorder, idet der med Bane blev afsendt 100.000 Kilo Fisk daglig eller ialt 593.000 Kilo Fisk. Det kan noteres, at en Kutter kom ind med en Last, der solgtes saa fordelagtigt, at Skibsdrengen som sin Part fik 1400 Kr.

### Dansk Fiskekutter beslaglagt

Efter hvad den engelske Efterretningstjeneste meddeler, har det britiske Admiralitet bekendtgjort, at den danske Fiskekutter »Erika« for nylig blev antruffet i Nordsøen under Fiskeri i forbudte Farvande.

De danske Fiskekuttere var gentagne Gange af Admiralitetet blevet gjort opmærksom paa, at de i det paagældende Havomraade kun kunde opholde sig paa egen Risiko og med Fare for Besætningerne. »Erika« var derfor blevet ført til en engelsk Havn.

### Solgt Vrag

Motortjalken »Arne« af Ærøskøbing, der ligger sunket ved Hundested, er solgt til Kaptajn Flyvbjerg, Nyborg. Købesummen for Skib og Ladning andrager 10.000 Kr.

### En Tyv, der stjæler Kanoner

En »Kanontyv« huserer i denne Sommer paa Frederiksborg-Museet. Fra Orlogsværftets Modelsamling er der forsvundet 12 smaa Metalkanoner, der stod paa Dækket af en af Skibsmodellerne.

Først troede Museumsdirektør *Andrup*, at det var tilfældige Gæster, der rapsede de smaa Genstande som Souvenirer, men han er nu klar over, at det er en fræk Tyv, der har stjaalet Kanonerne, som er blevet fjernet ad flere Gange.

### Dykkersygen udforskes

De senere Aars Erfaringer fra Ubaadsvaabnet og fra Krigsmarinernes Dykkerarbejder har understreget den store Trang til at faa undersøgt Dykkersygen til Bunds paa videnskabelig Basis. Den svenske Marineforvaltning ansøger derfor om et Beløb af 25.000 Kroner til Forskningsarbejdet.

### Moderne svensk Fiskeribaad forlist ved Hirtshals

For nogle Dage siden forliste den bohuslänske Fiskebaad »Gunnaren« af Fiskelånger Nordnordvest for Hirtshals og sank paa 100 Favnes Dybde. Den moderne Fiskeribaad gik straks til Bunds, men det lykkedes Besætningen at holde sig oppe ved at hage sig fast i nogle Vragdele, og efter nogen Tids Forløb fik de fat i »Gunnaren«s Redningsbaad.

Besætningen blev senere optaget af en anden Fiskeribaad, som førte dem i Land.

### Den svenske Lejdetrafik

Ikke mindre end fire Lejdeskibe kom for nogle Dage siden ind til Göteborg. Det var Motorskibene *Mindoro*, *Stegholm* og *Bardaland* samt Motortankskibet *Lillöhus*, tilhørende henholdsvis Ostasiatiska Kompaniet, Amerika Mexico Linien, Orient Linien og Trelleborg Angfartygs Nya Aktiebolag.



Af disse Skibe har *Mindoro* i Montevideo og Buenos Aires lastet hovedsagelig Foderkager og Linfrø, *Stegholm* har i Santos og Bahia lastet Bomuld, Kaffe, Tobak og Stykgods, hvorimellem var en Del Gavepakker, *Bardaland* har i Cadiz og Lissabon lastet Kork m. v., og endelig har *Lillöhus* i Buenos Aires lastet Majs, Foderkager og Linfrø.

*Mindoro* og *Stegholm* havde en Del Passagerer med hjem til Sverige fra Sydamerika.

*Bardaland* har indtil for nylig sejlet i Røde Kors-Farten mellem Canada og Grækenland. Den skal nu paa Værft for Reperation og Eftersyn, medens dens Tjeneste i Røde Kors-Farten er overtaget af Rederiets Motorskib *Boreland*.

*Bardaland* kom til Göteborg paa to Aars Dagen, fra den begyndte sine Røde Kors-Rejser mellem Canada og Grækenland. Af den oprindelige Besætning var der kun fire Mand tilbage, Resten er kompletteret under Rejserne.

#### 50 Passagerer med svensk Lejdeskib

Johnsonliniens Motorskib *Magaret Johnson* skal en af de nærmeste Dage afgaa som Lejdeskib fra amerikansk Havn til Sverige.

Dette Lejdeskib medfører ikke mindre end 50 Passagerer.

#### Tankfartens Verdensmester

Tankfartens Verdensmester er et norsk Skib, som har ført mere Benzin til England end noget andet Skib. Uden Uheld har det norske Skib under Krigen gjort 50 Rejser over Atlanterhavet og fragtet godt 330.000 Tons Flyvemaskinebenzin til Storbritannien foruden betydelige Mængder Flyvemaskiner.

Desuden har Skibet fragtet en Del Benzinlaster til Middelhavet.

#### Svensk Fiskerbaad beskadiget ved Eksplosion

En Fiskerbaad »Dalarö« fra Hönö har ifølge Göteborg-posten været ude for en Eksplosion ca. 15 Sømil Vest for Vinga. Baaden blev slaat læk, og Motoren blev ødelagt, men Besætningen kom intet til. Baaden blev af andre Fartøjer slæbt ind til Dalarö.

## FRA SØRETTENE

#### Kollideret med drivende Vraggods under Vandet

Ved Søretten i København har der været afholdt Søforhør i Anledning af, at M/S »Grethe« af Ærøskøbing den 8. Juni paa Rejse fra København til Horsens er kollideret med et drivende Undervandsvrag.

Skibets Fører, Kaptajn *J. Dich*, forklarede, at han to Sømil Nordvest for Fyret paa Sjællands Rev mærkede en Skuring og et lille Stød i Skibet. Han koblede straks Skruen fra, men da der ikke var noget, der tydede paa, at Skibet var læk, eller at der var sket nogen Skade paa Skruen eller Maskinen, fortsattes Rejsen.

Den følgende Dag, da Skibet var 1,5 Sømil Øst for den røde Trækost paa Hov Røn, mærkede han igen et Stød i Skibet, der rystede stærkt. Skruen kobledes fra, og det viste sig nu, at det ene Skruerblad var knækket af. Skibet kunde dog fortsætte til Horsens for langsom Maskine, og Rejsen tilbage til København foregik for Sejl og langsom Maskine. Han tilføjede, at den første Kollision efter hans Formening skyldtes, at man har ramt noget drivende Vraggods under Vandet, hvilket medførte, at Skruerbladet Dagen efter knækkede over.

#### Havareret under Bjærgningsarbejde

I Søretten i København er der afholdt Forhør i Anledning af, at S/S »Uffe« den 27. Juni paa Rejse fra Horsens til København med en Ladning Brunkul har haft Maskinskade og har maattet have Bugserhjælp.

Føreren, Kaptajn *N. P. Nielsen*, forklarede, at Dækslet paa Højtrykscylindren sprængtes, da Skibet var 11 Sømil Øst for Hesselø. Skaden kunde ikke udbedres, før man kom i Havn. Man forsøgte at rigge en Presenning op som Bredfok, men Skibet vilde ikke styre. Den 28. Kl. 7 kom M/S »Tajo« forbi, og efter Aftale fik dette Skib en Slæber om Bord og begyndte Slæbningen. Kl. 8,30 sprang Slæberen, og da man Kl. 8,45 havde faaet en ny Slæbefor-

bindelse, meddelte »Tajo«s Fører en halv Snes Minutter senere, at han ikke ønskede at bugsere længere, hvorfor han lod Slæberen gaa. »Uffe« fik saa en Slæber fra D.F. D.S.s Dampner »Halldan«, der slæbte »Uffe« til København.

»Tajo«s Fører, Kaptajn *V. Michelsen*, forklarede, at han, idet han gik agten om »Uffe« for at faa Slæberen om Bord første Gang, kolliderede et Par Gange med »Uffe«, og »Tajo« fik en Del ovenbords Skade. Da man Kl. 8,30 havde faaet den sprængte Slæber afløst af en ny og skulde til at gaa frem, sprængtes Halekæben om Bord i »Tajo«, og der skete forskellig anden Skade, og for at undgaa yderligere Havarier, meddelte han »Uffe«s Fører, at han ikke ønskede at fortsætte Slæbningen, hvorefter han kastede Slæberen los, da der var flere andre Skibe i Farvandet, og »Uffe« ogsaa straks efter fik Hjælp af »Halldan«.

## PERSONALIA

#### 75 Aar

Pensioneret Kaptajn i Flaaden *K. F. Maegaard*, fyldte forleden 75 Aar.

#### 60 Aar

Paa Mandag fylder Lods *H. M. Lund* 60 Aar. Lods Lund, der er ansat ved Københavns Lodseri, var i flere Aar Formand for Københavns Lodsforening.

Lodsformand *Alfred H. Jensen*, Korsør, der fyldte 60 Aar i Onsdags, er født i Skaarupør som Søn af Skibsfører Henrik Jensen. Han fik sin Uddannelse om Bord i Sejlskibe fra Svendborg og sin Teori paa Svendborg Navigationsskole, hvorfra han tog Styrmands- og Skibsførereksamen i 1906. Derefter monstrede han ud som Styrmand og senere som Skibsfører med danske Sejlskibe, sidst som Fører af 3-mst. Skonnert »Henry Brooke« indtil 1917, da han blev ansat som Lods i Helsingør. I 1920 blev han forflyttet til Korsør, hvor han har været Lodsformand siden 1930.

#### 50 Aar

Tidligere Skibsfører i H. C. Christensens Rederi i Marstal, Kaptajn *G. A. Kristoffersen*, fylder paa Tirsdag 50 Aar. Kaptajn Kristoffersen er nu bosiddende i Aarhus.

Paa Onsdag fylder tidligere Skibsfører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn *J. Sørensen*, 50 Aar. Kaptajn Sørensen er nu bosiddende i Aalborg.

Maskinmester af 3. Grad under Søværnet *Helmuth N. Rasmussen* fylder i Dag — Fredag — 50 Aar.

#### Firmaet C. K. Hansen

I Firmaet C. K. Hansen har Grosserer *Bennet C. K. Hansen* nu faaet Prokura. Grossererens, der er Søn af Skibsreder Willie C. K. Hansen, repræsenterer femte Generation i det gamle ansete Familiefirma.

#### Statens Skibstilsyn

Maskinmester *Carlo Andreas Schmidt* er blevet udnævnt til Skibssynsmand ved Statens Skibstilsyn.

#### Fyr- og Vagervæsenet

Fyrmester af 2. Grad *T. F. Saxtorph* er meddelt Afsked af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste fra Udgangen af September paa Grund af Svagelighed og med Pension efter Tjenestemandsløven.

Marineministeriet har efter Ansøgning meddelt Overmatros i Fyr- og Vagervæsenet *H. L. A. Larsen* Afsked af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste fra Udgangen af Oktober Maaned at regne paa Grund af Svagelighed og med Pension efter Tjenestemandsløven.

#### Vandbygningsvæsenet

Ministeriet for offentlige Arbejder har udnævnt Undermaskinmester *Jes Sonnich Jessen* til Maskinmester af 2. Grad under Vandbygningsvæsenets 6. Lønningsklasse.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langellinekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnssiden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto botaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

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

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lødning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lødtvang. Lødspege betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsnng og Lødning. I Frihavnen besørger Løsnng og Lødning efter faaste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faaste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faaste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepege pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerede Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Løds benyttes, betales efter Danmarks Lødstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Løsnng og Lødning foretages af Private efter faaste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havnepege (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindravn Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerede Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løds ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faaste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpege: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Løsnng og Lødning til faaste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faaste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lødtvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faaste Kraner med henholdsvis 8 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5-7,5 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: Sellek. 24 Øre, Sellek. med Hjælpekruer 22 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. iforned. Ingen Lødsafg., naar Løds ikke benyttes; lavrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lødtvang uden ved Bugsering (se Løds.). Bugsering faaste billige Takster. Vand til Skibbrug 8 Øre pr. B.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Løsnngs- og Lastnngs-kostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædle. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tørskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lødtvang. Lødspege efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Løsnng og Lastning: Løsnng og Lastning besørger af herværende Firmaer til faaste Priser. Ved Havnen 10 faaste 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 Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,5 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lødtvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sjøskibe 20-50 T. 2 Kr., 50-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektrifloet, for Skibe indtil 400 R.T.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 10. August 1944.

Nr. 32.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.** I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

### 1173. Sverige. Ystad SE. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* 1.—15. August 1944, Mandage, Tirsdage, Onsdage, Torsdage og Fredage  
Kl. 0900—1700.

*Positioner.* *Revsnabben* c. 55° 25',2 N. 13° 50',5 E.  
*Valleberga Kirke* c. 55° 25',8 N. 14° 03',8 E.

*Detaller.* Skydeøvelser foretages i nævnte Tid fra Luftfartøj mod Luftmaal SE. for *Ystad*.  
Fareomraadet strækker sig 4,9 Sm ud over Søen fra Linien mellem Pynten i *Ystad*  
og et Punkt 1,1 Sm S. for *Valleberga Kirke*.

(U. f. s. Nr. 32/1653. Stockholm 1944.)

### 1174. Sverige. Öland W.-Kyst. Beijershamn. Bombekastningsøvelser.

*Tidspunkt.* 21. Juli—31. Oktober 1944.

*Position.* *Beijershamn* c. 56° 36',2 N. 16° 24',0 E.

*Detaller.* Bombekastningsøvelser foretages i ovennævnte Tid mod Maal 500 m S. for  
*Beijershamn*, 3,8 Sm SSE. for *Kalmar*.

Fareomraadet begrænses af en Cirkel med Maalet som Centrum og Radius 5,4 Sm.

(U. f. s. Nr. 32/1652. Stockholm 1944.)

### 1175. Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* Hver Dag i Tiden: 7.—31. August 1944.

*Position.* *Björn Fyr* c. 60° 38',0 N. 17° 59',0 E.

*Detaller.* Skydning fra Luftfartøj mod Luftslæbemaal foretages i ovennævnte Tid N.  
og W. for *Björn Fyr*.

Fareomraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 60° 39',0 N. 18° 10',0 E.      c) 60° 44',0 N. 17° 42',0 E.  
b) 60° 44',5 N. 18° 14',0 E.      d) 60° 39',0 N. 17° 44',0 E.

Der skydes kun, naar Omraadet er frit.

(U. f. s. Nr. 32/1651. Stockholm 1944.)

### 1176. Sverige. Bottniske Bugt. Brämön Stormvarselsstation flyttet.

*Position.* *Lörudden Fyr* c. 62° 14' N. 17° 40' E.

*Detaller.* *Brämön* Stormvarselsstation er flyttet til *Lörudden*, hvor Signalmasten er opført 30 m SW. for *Lörudden Fyr*.

(U. f. s. Nr. 32/1600. Stockholm 1944.)

**1177. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.**

*Positioner.* a) c. 63° 51' N. 20° 52' E. d) c. 63° 32' N. 20° 27' E.  
 b) c. 63° 33' N. 20° 51' E. e) c. 63° 15' N. 19° 38' E.  
 c) c. 63° 31' N. 20° 45' E.

*Detaller.* Lystønderne a) *Ellagrundet*, b) *Sörgadden*, c) *Gerdasgrund*, d) *Vegagrundet* og e) *Långgrundet* er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 32/1599. Stookholm 1944.)

**1178. Sverige. Bottniske Bugt. Rata Storgrund. Lystønde genudlagt.**

*Position.* c. 64° 00' N. 21° 09' E.

*Detaller.* *Rata Storgrund* Lystønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 32/1598. Stookholm 1944.)

**1179. Finland. Finske Bugt. Hangö Skærgaard. Granskärsharu Fyr forandret.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 18/817 1943.

*Position.* c. 59° 47',8 N. 22° 52',1 E.

*Detaller.* *Granskärsharu* Fyr lyser nu, som følger:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 137° til 148°. | 4. Grønt i Pej. fra 214° til 239°. |
| 2. Hvidt i — - 148° - 156°.        | 5. Hvidt i — - 239° - 243°.        |
| 3. Rødt i — - 156° - 214°.         | 6. Rødt i — - 243° - 252°.         |

(U. f. s. Nr. 31/1543. Stookholm 1944.)

**1180. Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Fyr slukket.**

*Position.* c. 59° 48',7 N. 22° 55',0 E.

*Detaller.* *Tulludden östra nedre* Fyr er slukket.

(U. f. s. Nr. 31/1544. Stookholm 1944.)

**1181. Finland. Finske Bugt. Hangö S. Fyr slukket.**

*Position.* c. 59° 45',2 N. 22° 58',0 E.

*Detaller.* *Lilla Tärnskär* Fyr er slukket.

(U. f. s. Nr. 31/1545. Stookholm 1944.)

**1182. Finland. Finske Bugt. Hangö S. Lystønder inddraget.**

*Positioner.* a) c. 59° 42',5 N. 23° 07',2 E.

b) c. 59° 44',6 N. 22° 55',1 E.

*Detaller.* a) Den rød- og hvidmalede Lystønde, der viser grønt Et-Blink og b) den hvidmalede Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er inddraget.

(U. f. s. Nr. 31/1546. Stookholm 1944.)

**1183. Finland. Finske Bugt. Hangö—Hästö Busö. Baaker fjernet. Baake opført. Sømærke forandret.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. Baaken paa c. 59° 53',6 N. 23° 17',6 E. paa *Hermansö* NW.-Pynt samt Baaken paa c. 59° 49',7 N. 23° 13',6 E. er fjernet.

2. En ny Baake er opført paa 59° 48' 28" N. 23° 08' 21" E.

3. Stagen med Kryds paa c. 59° 50',6 N. 23° 19',0 E. er ombyttet med en Stage med 1 nedadvendt Kost.

(U. f. s. Nr. 31/1547. Stookholm 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1184. Danmark. Sundet. Vedbæk NE. Vrag nedsprængt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 21/909 1944.

*Position.* 55° 51' 58" N. 12° 36' 35" E., c. 1,5 Sm 50 ° fra *Vedbæk* Havn.

*Detaller.* Vraget, der var sunket i 11 m Vand paa ovennævnte Plads, er nedsprængt til en mindste Dybde over Vragresterne af 10 m.

*Kort* Nr. 131 og 130.

**1185. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SSW. Vrag rapporteret.**

*Position.* c. 55° 25',4 N. 12° 37',1 E., c. 7½ Sm 206° fra *Drogden Fyr*.

*Detaller.* Et Vrag rapporteres at være sunket i Nærheden af ovennævnte Plads.

**1186. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Skjoldnæs E. Undervandshindring rapporteret.**

*Position.* c. 54° 58',1 N. 10° 14',6 E., c. 1,2 Sm 93° fra *Skjoldnæs Fyr*.

*Detaller.* Et mindre Skib rapporterer at have rørt en Undervandshindring den 30. Juli 1944 paa ovennævnte Plads. Vanddybden paa Stedet er 27 m.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1187. Danmark. Kattegat. Raageleje W. Vragafmærkning inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 21/918 1944.

*Position.* c. 56° 06',2 N. 12° 06',8 E.

*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa ovennævnte Plads, er inddraget.

**1188. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund. Opfyldt Areal.**

*Position.* c. 55° 50',1 N. 12° 03',5 E.

*Detaller.* S. for Jernbanedæmningens E.-Ende er foretaget Inddæmning og Opfyldning af et Areal, der strækker sig 65 m i S.-lig Retning og c. 100 m ud fra den oprindelige Kystlinie.

*Kort* Nr. 116 A, 116 B og 116.

**1189. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Midlertidigt udlagte Sømærker inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1019 1944 udgaar.

*Positioner.* a) 55° 30' (04") N. 10° 34' (11") E.

b) 55° 29' (37") N. 10° 33' (39") E.

c) 55° 29' (52") N. 10° 33' (08") E.

d) 55° 30' (37") N. 10° 32' (28") E.

*Detaller.* De paa ovennævnte Pladser midlertidigt udlagte sorte Stager er atter inddraget.

**1190. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 10.—12. August 1944 Kl. 1000—1700.

*Position.* *Vallda Sandö* SW.-Pynt: c. 57° 29',0 N. 11° 54',7 E.

*Detaller.* Skydeøvelser mod Luftmaal foretages i nævnte Tid fra *Vallda Sandö* SW.-Pynt, c. 1½ Sm SW. for *Särö* Kirke.

Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö* SW.-Pynt, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie gennem *Yttre Tistlarna* og mod Vest af en Linie, der gaar 10,8 Sm fra *Vallda Sandö*.

Det er under Skydning tilladt at passere Fareomraadet, derimod er unødvendigt Ophold i Omraadet forbudt, naar der skydes.

(U. f. s. Nr. 32/1654. Stockholm 1944.)

**1191. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 28/1095 1944.

*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.

*Detaller.* I *Tyborøn* Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: I *Sælhundeholm* Løb: 3,4 m, i *Gaaseholm* Løb: 2,5 m, i *Svaneholm* Løb: 1,3 m og i *Kobberø* Løb: 2,4 m. Der er saaledes for Tiden 3,4 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

**1192. Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 24. August 1944 Kl. 1000—1500.

*Positioner.* Skydepladsen c. 58° 43',6 N. 11° 11',2 E.

*Stora Huvudet* c. 58° 43',5 N. 11° 10',4 E.

*Detaller.* Paa ovennævnte Tid foretages Skydeøvelser i SW.-lig Retning fra Skydepladsen ved *Långeby*, c. 2,8 Sm NW. for *Grebbestad* Kirke.

Fareomraadet under Skydningen er en Cirkelsektor, der har Spidsen i Skydepladsen, og som begrænses af Radier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis  $194^{\circ}$  over *Smugholm* og  $313^{\circ}$  over *Rotholmen* N.-Spids, Sektorens Radius er 5,4 Sm.

Skydningen afbrydes under Skibes Passage af Fareomraadet. Unødvendigt Ophold i Omraadet er forbudt.

Naar der skydes, er rødt Flag hejst paa *Stora Huvudet*.

(U. f. s. Nr. 32/1861. Stockholm 1944.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1193. Norge. Hordaland. Herdlafjord E.-lige Indløb. Flydende Kontrolstation.

*Position.* c.  $60^{\circ} 29',3$  N.  $5^{\circ} 13',4$  E., mellem *Askøy* og *Holsenøy*, ved *Askenes Fyr*.

*Detaller.* En flydende Kontrolstation er oprettet paa ovennævnte Plads. Alle Skibe under 300 Bruttotons, som passerer gennem *Herdlafjorden*, skal lægge til ved denne Kontrolstation. Søfarende, der ikke retter sig efter denne Bestemmelse, bliver beskudt.

(E. f. S. Nr. 14/477. Oslo 1944.)

1194. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget for Eftersyn. Reservelystønde udlagt.

*Position.*  $56^{\circ} 42'$  ( $54''$ ) N.  $8^{\circ} 10'$  ( $30''$ ) E.

*Detaller.* Tyborøn Lys- og Fløjtetønde er inddraget for aarligt Eftersyn og er midlertidigt erstattet med en rød- og hvidstribet Lystønde med samme Fyrkarakter.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

1195. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/321 1944.

*Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 29. Juli 1944 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930 og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om danske Skibes Sejlads under Krigsforhold, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved følgende:

##### § 1.

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt i det Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

I Kattegat:

- |  |  |
|--|--|
| a) $56^{\circ} 51',0$ N. $10^{\circ} 48',5$ E. | e) $56^{\circ} 34',0$ N. $10^{\circ} 43',0$ E. |
| b) $56^{\circ} 40',9$ N. $10^{\circ} 38',5$ E. | f) $56^{\circ} 33',0$ N. $10^{\circ} 57',0$ E. |
| c) $56^{\circ} 37',1$ N. $10^{\circ} 32',9$ E. | g) $56^{\circ} 33',0$ N. $11^{\circ} 08',7$ E. |
| d) $56^{\circ} 34',8$ N. $10^{\circ} 32',9$ E. | h) $56^{\circ} 50',2$ N. $11^{\circ} 12',0$ E. |

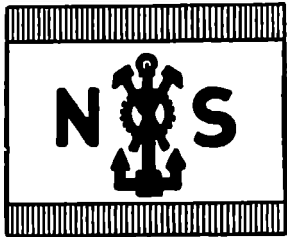
##### § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Kort Nr. 104, 102 og 100.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

### Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Forenings Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Forenings Næstformand	Labore
København	Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Hirtshals	Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Københavns Stevedore Co.	
København	Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	
	Indehaver: R. Vilhelmsen	

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

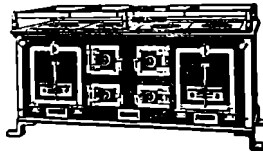
TELF. ODENSE 1859

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



*Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

### ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

KØGE

### CARL MÜLLER

Statsautoriseret Skibsmægler  
KØGE

Telegr.-Adr.:  
„MÜLLER“

Telefoner:  
Køge 710-1485

FAABORG

### P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN      Telefon Nr. 9 & 608

MARIAGER

### P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

HOBRO

### CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
HOBRO

TELEFON 418      TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

RANDERS

### CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>

Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

KALUNDBORG

### JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler  
KALUNDBORG

TELEFON NO. 4. 801.      TLGR. ADR. SCHULTZ  
Lloyds Agent

SVENDBORG

### E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852      A. THEJLL      Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler  
SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262  
Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.  
»Hudee.  
Svendborg

KOLDING

### A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING  
(Stataut.)  
SKIBSMÆGLERE  
KOLDING

BEFRAGNING :- KLARERING :- EKSPEDITION :- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANDEFØRENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING      TELEFON NR. 1810—1811

### A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING      TELEFONER: 1151—955  
THE BOE CODE      PRIVAT: 1551



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 33

FREDAG 18. AUGUST 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Stillingen paa de udenfor Blokadezonen liggende SMarkeder er stadig uden større Ændringer. Befragtningsaktiviteten kan svinge lidt fra Uge til Uge, afhængig af de officielle Tonnagetildelingers Størrelse, men de Allieredes Transportsystem over Havene har som bekendt længe været under saa fast Kontrol, at disse Svingninger er fuldstændig uden nogen ratemæssig Betydning.

I den nu forløbne Uge synes Befragtningsvirksomheden at have været betydeligt livligere end i lange Tider. Ikke alene har de officielle Tildelinger været temmelig store, men, hvad der er et Særsyn, tre neutrale Skibe er sluttede for forskellige Laster fra River Plate.

Amerikanerne har frigivet betydelige Tonnagemængder for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og forskellige Havne, saavel paa Østkysten som paa Vestkysten af Sydamerika. Hampton Roads/Buenos Aires betales med \$9.25 plus 35 pCt., Hampton Roads/Chile med \$8.20 plus 58 pCt., og til Rio var Raten \$9 plus 35 pCt., altsaa for alle Trades uændrede Rater. For Sukker fra Cuba til U. S. Atlantic og Golf ligger Raterne stadig mellem 32 og 38 Cents pr. 100 lbs. med et Tillæg af mellem 74 og 78 pCt. afhængig af Lossehavnene. Malm fra Rio til Northern Range betalte den uændrede Rate af \$8.20 plus 54 pCt., og fra Chile var Salpeterraten \$8.75 plus 32 pCt. Endvidere sluttedes forskellige Baade for Malm fra Cuba til Golfhavne, bl. a. til New Orleans til \$3.80 plus 57 pCt. og til Houston til \$4.10 plus 59 pCt. Fra Bay of Fundy og Botwood sluttedes ligeledes adskillige Skibe for Malm og Papir til U. S. Atlantic til uændrede Rater. Malm fra Indien til Northern Range noterer uforandret \$15 plus 35 pCt., og for Malm fra Sydafrika til Northern Range er Raten ligeledes uændret \$10.50 plus 30 pCt. Til Trods for den livligere Virksomhed melder de seneste Rapporter fra New York dog stadig om mange Laster, for hvilket det har været umuligt at skaffe Tonnage.

Englenderne er stadig aabne for Tonnage for Kul fra Østkysten og Wales til de sædvanlige Havne i Middelhavet og Azorerne. Der gaar Rygter om, at Raterne i disse Trades skal være forhøjede med indtil 4/- pr. Ton, men nogen officiel Meddelelse herom foreligger dog endnu ikke. Salt fra Torrevieja til Calcutta noterer uforandret 54/6d. og for lignende Last fra Aden til Calcutta indikeres 35 Rupees.

Tre neutrale Baade er sluttede fra River Plate. En sluttedes til Portugal til \$67.50, en anden til Callao til \$40 og den tredie til Tyrkiet til \$180. Den sidstnævnte Rate er det højeste, der endnu er betalt i neutral Fart. River Plate Markedet er iøvrigt overfyldt med Ordre til forskellige Destinationer, og Raterne er meget stramme. For Korn Buenos Aires/Brasilien noteres nu omkring 25 Guldpesos for Last i Sække og 22 Guldpesos for løst Korn. Buenos Aires/Callao søger yderligere Tonnage til \$40 kombineret med Returlast af Kul til \$15.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. Der sluttes stadig nogle Baade for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne, ligesom der fra Tyskland til Danmark noteres forskellige andre, hoved-

sagelig mindre Laster af Salt, Ammoniak o. s. v. til Rater, der svarer til de for Kul og Koks fastsatte. Fra Finland til Danmark er der sluttet yderligere Tonnage til de fastlagte Rater, men Ekspeditionen i Finland er langt fra tilfredsstillende. Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark kan sluttes for ult. August Lastning til uforandrede Rater. I de øvrige Østersøtrades er der stadig en Del at gøre med Malm fra Sverige til Tyskland, ligesom ogsaa Trælastfarten fra Finland og Sverige til Tyskland absorberer en Del Tonnage. Raterne er de fastlagte.

### FRA AKTIESELSKABSREGISTERET

I Statstidende meddeles, at Direktør *Christen Husted* og Ingeniør, Dr. techn. h. c. *Hans Henrik Blache* er indtraadt i Bestyrelsen for Rederiet *Ocean*. Direktør *Husted* er tiltraadt som Forretningsfører.

Samtidig meddeles det i Bladet, at Direktør *Valdemar Hansen* er tiltraadt som Kommitteret i Dampskibsselskabet *Progress*.

### NY DAMPER MED KØLEANLÆG TIL REDERIET C. CLAUSEN

Paa et fynsk Skibsværft er søsat en ny Damper paa 1500 Tons dw. til Rederiet C. Clausen, Svendborg. Skibet, der har faaet Navnet *Linda Clausen*, vil blive udstyret med en Helsingør Dampmaskine paa 1200 HK. og skal have en Fart af 12 Knob. Hele Lastrummet bliver isoleret. Kølemaskinerne leveres af Atlas.

*Linda Clausen* er beregnet til Eksport af Landbrugsprodukter og levende Kreaturer paa Rederiets almindelige Ruter.

### STORE UDVIDELSER AF MARSTAL HAVN

Paa et Møde i Marstal Kommunalbestyrelse meddelte Kommunens Repræsentant i Havnekommissionen, Købmand *J. C. Jensen*, at man havde vedtaget at henvende sig til Ministeriet om at foretage en større Udvidelse af Havnen. Der var allerede fra Ingeniør *Hansen*, Faaborg, udarbejdet et Projekt, der beløb sig til ca. 600.000 Kr. Det gik ud paa at anlægge ca. 170 m løbende Bolværk, bygge en ny Lystbaadehavn samt en Ophalerbedding for Skibe af 100 Tons Egenvægt. Endvidere skal der foretages en større Uddybning af Havnen.

Projektet har ved en Deputation allerede været forelagt Ministeriet, der stiller sig meget velvilligt. Arbejdet tænkes udført som Beredskabsarbejde og kommer dog først til Udførelse ved Krigens Ophør.

### KORNOPLAGRING I DE FINSKE STORSEJLERE

Svenska Spanmåls Aktiebolaget i Stockholm har af Søfartsraad *Gustaf Erikson* i Mariehamn for et Aar chartret tre af hans Storsejlere, nemlig *Staalbarke* *Viking*, *Passat* og *Pommern*, der skal anvendes som Magasin for Korn og Foderstoffer.

Selskabet har Ret til at bugsere Skibene til sikre og beskyttede Havne i Sverige.

### THORDÉN-REDERIERNE KONKURS

Skibsreder *Thordéns* fem finske Rederiforetagender Ser paa Begæring af Rederiernes Ledelse blevet erklæret konkurs.

Den finske Stats Repræsentant i Tilbageholdelsesagerne, Advokat *Salmonson*, finder det naturligt, at Ledelsen begærer Konkurs, for at de svenske Foretagender, der møder med Kreditor krav, ikke skal faa

Forhaandsret ved Eksekutionerne til Skade for de finske Fordringshavere.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Det kombinerede Malm- og Tankmotorskib, der forleden Dag blev søsat fra Götaverken, og som bygges til Grängesbergbolaget, fik i Daaben Navnet *Rautas*.

Denne Nybygning repræsenterer en ny Udvikling af Problemet et kombineret Malm- og Tankskib. Broström-Rederierne har tidligere bygget nogle Skibe, der skiftevis kunde transportere Malm og Olie. Disse Skibe var imidlertid konstrueret paa en saadan Maade, at man først efter en Del Omapteringsarbejder kunde skifte fra Malm til Olielast og vice versa. Denne Nybygning skal uden nogen Omaptering f. Eks. kunne tage Malm paa Udrej- sen og Olie paa Returrejsen.

*Rautas* bliver dermed paa en Gang baade et decideret Malmskib og et decideret Tankskib. Det er bygget med to gennemgaaende Langskibsskodder efter Götaverkens System. Midtskibs er der mellem de to Langskibsskodder anordnet et Tanktag ca. 25 Meter over Skibets Køl. Det af dette Tanktag og de to Langskibsskodder dannede Rum er ved tværskibs Skod inddelt i fire Lastrum til Malmlast. Rummene udenfor og under dette Rum er indrettet som Olietanke, otte om Styrbord, otte om Bagbord. For at formindske Afstanden mellem Lastlugerne og derigennem opnaa en jævnere Fordeling af Malmlasten er det sædvanlige Dækshus midtskibs blevet erstattet af en kort taarnlignende Bygning med Kommandobroen. I »Taarnet« findes kun Kaptajns- og Lodskahytter, Radiorum etc., medens Befalingsmændenes Kahytter er henlagt til Dækshuset agterude, hvor der ogsaa er beregnet Plads til nogle Passagerer.

*Rautas* er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde overalt 488 Fod, Bredde 59 Fod og Dybde 35 Fod 6 Tommer. Skibet skal laste 12.000 Tons d.w. paa Sommerfribord med en omtrentlig Dybgang paa 27 Fod 9 Tommer.

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts enkeltvirkende, 6-cylindret Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion. Cylinderdiameteren er 680 mm. Motoren udvikler 5.200 indicerede Hestekræfter ved 112 Omdrejninger, og Skibets Fart er beregnet til 13,5 Knob paa fuld Last.

*Rautas* er det 22. Skib, som Götaverken bygger for Grängesberg-Bolaget. Yderligere er der kontraheret tre Skibe, hvoriblandt et er Søsterskib til *Rautas*. Den sammenlagte d.w.-Tonnage for disse 25 Skibe ligger omkring 200.000 Tons.

Paa den ledige Bedding er Kølen lagt til et 8.700 Tons Lastmotorskib til Transatlantic.

For nogle Dage siden søsattes fra Kockums Værft i Malmø Tankmotorskibet *Soya*, der bygges til Rederiaktiebolaget *Soya* i Stockholm.

Det nye Skib, der er helsvejsat og bygget til højeste Klasse i Bureau Veritas, laster 16.450 Tons d.w. Hoveddimensionerne er Længde 500 Fod, Bredde 63 Fod og Dybde til Hoveddæk 38 Fod 6 Tommer. Dybgangen paa fuld Last er 29 Fod 10½ Tomme. Maskineriet, der er placeret agter, bestaar af en 8-cylindret, dobbeltvirkende to-Takts Kockum-MAN Dieselmotor paa 5.500 Hestekræfter ved 120 Omdrejninger i Minuttet, der skal give Skibet en Fart af 14½ Knob.

#### BELGIEN VIL FORØGE SIN HANDELSFLAADE

Det belgiske Handelsdepartements Blad *Informations Economiques* har bragt en interessant Artikel om den belgiske Skibsfartspolitik. Det understreges i Artiklen, at Skibsfartspolitikken maa tage Sigte paa det nationale Behov, og i denne Forbindelse maa det ogsaa være af Betydning at rette paa svundne Tidens Fejl. Bladet kommer i denne Forbindelse ind paa Spørgsmaalet, om det vil være gunstigst for Landets Eksportører, om Belgien har en tilstrækkelig stor

national Handelsflaade, eller om udenlandske Skibe kan byde dem gunstigere Betingelser.

Bladet kommer til det Resultat, at det vil være af størst Betydning for Landet at faa sin egen Handelsflaade. Det anføres i denne Forbindelse, at belgiske Handelsskibe vil have hjemlige Havne som Udgangspunkt, hvilket sikrer Landets Handel Regelmæssighed. Videre peger man paa cif-Klausulen. I Belgien solgte man som Regel fob, men i de senere Aar er der indtraadt en vis Forandring i dette Forhold, og derfor kræves der ogsaa et intimere Forhold mellem Redere og Eksportører.

I et historisk Tilbageblik minder man om, at Belgien har udviklet sig til et højtindustrialiseret Land, men at dets Skibsfart staar tilbage. I de sidste ti Aar for Krigen indsaar man mere og mere, at dette var en Svaghed. Der blev taget officielle Skridt til at støtte Landets Skibsfart. I denne Forbindelse nævnes en Lov af 1. Februar 1939 om Krediter. Staten garanterer ifølge denne Lov belgiske Rederes Laan i offentlige Kreditinstitutioner til et Beløb af 375 Millioner belgiske Francs. Det Spørgsmaal, hvilken Betydning denne Lov vil have under normale Forhold er dog stadig ubesvaret.

Den blandede Transportkommission, som ogsaa blev oprettet i 1939, anslog Landets Tonnage-Deficit til 350.000 Tons. Den belgiske Handelsflaade havde kun 252.000 Tons, og man forsøgte da at købe ældre Skibe.

Hvad angaar den belgiske Skibsbygning henvistes til, at den belgiske Stat allerede i 1936 var klar over dens Betydning og opmuntrede den. Man indser imidlertid nu, at Landets Bygningskapacitet er for lille til at dække det Behov, som en national Skibsfartspolitik kræver. Kort før Krigsudbrudet i 1939 blev der nedsat et raadgivende Udvalg, der skulde behandle Spørgsmaalet om Kreditgivning til Skibsbygning ved udenlandske Værfter.

Det belgiske Blad oplyser til sidst, at belgiske Skibes Andel i Landets Varetransporter før Krigen knap var 10 Procent. Senere er denne Andel gaaet noget op, og man giver Udtryk for, at denne Linie vil blive fortsat, saa Fortidens Fejl kan blive udjævnet og ikke bliver gjort om igen.

#### ALLIERET SØFARTSMONOPOL EFTER KRIGEN?

Erfaringerne fra forrige Verdenskrig foranledigede, at de allierede Nationer allerede ved Krigsudbrudet i 1939 stillede sine Handelsflaader under offentlig Kontrol. Til dette Formaal oprettedes baade i De Forenede Stater og i England centrale Myndigheder, der havde til Opgave at rationere og fordele Tonnagen paa den mest hensigtsmæssige Maade med Henblik paa Krigsførelsen og Folkeforsyningen. Efter at Norge og Holland er blevet inddraget i Krigen, er ogsaa disse Landes Handelsflaader stillet under allieret Søfartskontrol.

Et Telegram fra Washington meddeler, at man har til Hensigt at lade den nu eksisterende Søfartskontrol forblive ved Magt i Form af en Søfartspool mellem de allierede Nationer ogsaa efter Krigen, øjensynligt med Henblik paa Krigen i Østen.

Dette fremgaa af *War Shipping Administrations* Kommentarer til en Artikel om dette Spørgsmaal i et Chicago-Blad, *Chicago Daily News*. Det er Hensigten, at alle større Søfartsnationer med Undtagelse af Sverige skal stille Tonnage til Raadighed for en Centralstyrelse, som skal fordele de forskellige Skibe over de Omraader, hvor de mest tiltrænges.

Da Sverige er neutral, er det ikke optaget som potentielt Medlem. De Fordele, som de deltagende Nationer skulde opnaa af et Pool-System i Fredstid, bestaar i visse Beparelser, Forsikringsfordele og lig-

nende. Det for Krigsbefragtning gældende Kontrolsystem skal saaledes have forlænget Gyldighed paa indtil seks Maaneder efter Krigen. De i Poolen deltagende betydeligste Søfartsnationer er De Forenede Stater, England, Holland og Norge, og hertil kommer andre Søfartsnationer, der arbejder sammen med de allierede Magter.

Af *War Shipping Administrations* Meddelelse fremgaar intet om et fortsat Kontrolsystem udover den nævnte Tid. I Hovedsagen skal det udover den europæiske Krig kun gælde, indtil Fjendtlighederne mellem Japan og de allierede Nationer er sluttet.

*Chicago Daily News* gør sig imidlertid til Talsmand for, at Poolen burde have permanent Karakter til Regulering af Søfarten ogsaa i Fredstid.

Det er jo en kendt Sag, at Amerika gerne vil have Førerstillingen i Fremtidens Søfartsforhold. Mange Udtalelser, fremsat under Krigen og inspireret af De Forenede Staters enorme Skibsproduktion, viser dette Ønske.

Fra svensk Side gør man i Dag gældende, at det efter Krigen vil være betimeligt, om der bliver optaget Forhandlinger mellem alle Søfartsnationer, blandt andet for at faa Bugt med det Tonnage-Overskud og den ødelæggende Konkurrence, man har Grund til at befrygte, naar Havene atter bliver frie. Forskellige Udtalelser fra engelsk Side vidner ogsaa om, at man i britiske Søfartskredse ser ret kritisk paa de amerikanske Fremtidsplaner.

#### DE FORENEDE STATER HAR VERDENS STØRSTE TANKSKIBSFLAADE

Præsidenten for det amerikanske Søfartsbureau, *Lewis Luckenbach*, har fornylig udtalt, at De Forenede Staters Tankflaade ved Udgangen af 1944 vilde være dobbelt saa stor som ethvert andet Lands Tankflaade, og i alle Tilfælde vilde den være lige saa stor som hele Verdens Tankflaade før Krigen.

I den første Halvdel af 1944 er 118 nye Tankskibe paa hver over 16.000 Tons og med en Fart paa 16—18 Knob blevet tilført den amerikanske Handelsflaade, og man regner med, at sidste Halvaars Produktion kan svare til det første Halvaars.

Iøvrigt kan det fra Amerika oplyses, at der nu ogsaa er begyndt at blive leveret Tankskibe fra Værfterne ved de store Søer til den meksikanske Golf. Syv Tankskibe har fornylig gjort den næsten 2.250 Sømil lange Rejse fra Duluth i Minnesota til New Orleans.

Tankskibene bygges for Standard Oil Co. of New Jersey, og de skal bruges til Olietransporter i det karibiske Hav.

#### DEN AF ENGLAND BESLAGLAGTE ESBJERG-KUTTER

Besætningen paa Esbjerg-Kutteren *Erika 311*, der blev ført til engelsk Havn, fordi den fiskede paa forbudt Omraade, bestaar af den 38-aarige Skipper *Einar Nielsen*, den 31-aarige Fisker *Carlo Hornbæk Jensen*, den 26-aarige Fisker *Henry Mathiesen*, alle fra Esbjerg. *Henry Mathiesen* er Søn af Kutterens Reder, Fiskeskipper *N. C. Mathiesen*, Esbjerg. *Erika*, der blev bygget for et Aar siden i Hou ved Aarhus, er paa 46 Tons. Den afgik fra Esbjerg den 4. August.

#### HAVNEBRAND I NEW YORK

Efter hvad den engelske Efterretningstjeneste meddeler fra New York, er en Anlægs-mole i Hoboken blevet fuldstændig ødelagt efter en Række voldsomme Eksplosioner, som kunde høres overalt i New York. Branden udbrod efter en Eksplosion ombord i en Lægter, fra hvilken der lossedes Petroleumstønder til Liberty-Skibe.

#### DEN AMERIKANSKE KYSTFART

Den amerikanske Kystfart, hvorunder man ogsaa medregner Farten paa Hawaii — har lidt store Tonnagetab under Krigen, og denne Flaades Fornyelsesproblemer optager ogsaa *U. S. Maritime Commission* stærkt i denne Tid. Der vil, hedder det, være Brug for 80—100 nye Skibe, og Kommissionen tænker sig dette realiseret ved Nybygning af »C«-Baade som en Forsvars-Reserve for Kysten. Det vil med andre Ord sige, at Staten ogsaa her vil træde hjælpende til og afskrive en Del af Udgifterne paa Forsvaret.

Programmets fem Hovedpunkter er forøvrigt følgende:

- 1) For at undgaa Tonnageoverflod i Kystfarten skal denne underkastes Kontrol.
- 2) Skibe, som stilles til Disposition af Regerings-Poolen for Kystfarten, skal sælges til en Pris, som svarer til Byggeomkostningerne med Fradrag af et Afskrivningsbeløb og en Diskonto paa 10—15 Procent.
- 3) Som Typer forudsættes — bortset fra enkelte Specialskibe — Skibe paa ca. 10.000 Tons d.w. og med mindst 15 Knobs Fart.
- 4) *U. S. Maritime Commission* vil senere fastlægge en endelig klar Politik med Hensyn til disse Erstatningsnybygninger og Trafiken i Kystfarten.
- 5) Saa snart de nødvendige Forholdsregler er vedtaget af Kystrederierne, vil Kommissionen tage Skridt til at overdrage de til Disposition staaende Skibe til de interesserede Rederier.

Det oplyses, at De Forenede Stater før Krigen havde 151 Skibe paa 1.435.000 Tons d.w. i Kystfarten, og at de fleste af dem blev beslaglagt, straks da Amerika traadte ind i Krigen. Man regner med, at Rederne højst vil faa 60 af disse Skibe paa tilsammen 360.000 Tons tilbage.

Hvis Rederierne skal have samme Skibstyper som før Krigen, maa der bygges 128 nye Skibe — med større Skibe vil man kunne nøjes med 40—45 Skibe og af mellemstore Skibe med 70—80. Da disse sidste Fart er 15 Knob, vil de egne sig bedst til Formaalet, men Prisen vil ogsaa være 3 Millioner Dollars mod 2 Millioner før Krigen, og en saadan Byggepris vil Kystrederierne ikke kunne forrente. Kommissionen anser kun otte Kystrederier i Stand til at kunne finansiere Nybygninger gennem sine Reserver, men ingen af disse har taget Initiativet til en Flaadefornyelse.

*U. S. Maritime Commission* har derfor taget det Standpunkt, at Rederierne hellere skal købe Statsskibe end kontrahere selv, og der nævnes en Pris paa 157,50 Dollars pr. Ton d.w.

## Kronborg-Museets Aarbog.

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har udsendt sin Aarbog 1944. Den er redigeret af Museumsdirektør *Knud Klem* og indledes med Mindeord over Generalkonsul *Johan Hansen*, skrevet af Formanden for Museets Komité, Departementschef *Johs. Dalhoff*. Foruden Beretninger og Regnskaber for Muset og for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, der staar som Medudgiver, indeholder Aarbogen en længere Afhandling af

Bogtrykker *Thomas Prior*, »H. P. Prior, Blade af dansk Dampskibsfarts Historie«, samt mindre Afhandlinger af Kaptajn *Carl V. Sølvér* (»Rebæk-Roret«) og Ingeniør, cand. polyt. *Knud E. Hansen* (Middelalderskibet fra Kolding Fjord) og endelig nogle Billedtekster fra Museets Samlinger.

Museet har igen i det forløbne Aar modtaget en lang Række Gaver, blandt hvilke den største var en stor Mo-

del af Shell-Anlægget i Prøvestenshavnen. Af kontante Bidrag er indgaaet 5000 Kr. fra Otto Mønstedts Fond, 1000 Kr. fra Dansk Dampskibsrederiforening, 1000 Kr. fra Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark, 400 Kr. fra Ø. K., 300 Kr. fra Grønlands Styrelse, 2000 Kr. fra Tuborgfonden til Opmaalning af Smaaskibstyper, 2000 Kr. fra D.D.P.A. Fonden til Fremstilling af en oplukket Tankskibs-Model (hvortil Fonden tidligere har ydet 4000 Kr.), under Mærket »S« 200 Kr. og fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner 600 Kr. til Kontorhold. I Museets Komité har Direktør J. A. Korbning afløst afdøde Generalkonsul Johan Hansen. I Aarets Løb har Museet haft 25.670 Gæster (hvoraf 22.713 betalende) imod 22.800 og 20.082 de to foregaaende Aar. Trods den smukke Stigning ligger Besøget dog kun omkring Halvdelen af, hvad det var før Krigen. Ingeniør Knud E. Hansen har overtaget Hvervet som Museets skibstekniske Konsulent. Museets Arbejdslokaler er blevet forøget ved, at dets Bygning paa Ravelinen er blevet istandsat. Arbejdsministeriet har med Hjemmel i Beskæftigelsesloven bevilget 8500 Kr. for et Aar til Lønning af en cand. mag. og en Kontormedhjælper, der skal fortsætte Registreringsarbejdet paa Museet.

Regnskabet slutter med et Underskud paa 1950 Kr., hvorved Beholdningen reduceres til 7078 Kr.

I »Venneselskabet« Beretning gives et udførligt Referat af Generalforsamlingen i Fjor. Det oplyses derefter, at Medlemstallet er i jævn Fremgang. Ved Aarets Udgang var der 773 Aarsmedlemmer og 81 livsvarige Medlemmer. Aarbogen har vist sig saa værdifuld, at et Antal Institutioner og Selskaber har besluttet at yde den sin Støtte. Disse Bidragydere er: Aalborg Værft, Burmeister & Wain, Frederikshavns Værft, Helsingør Værft, Frederikshavns Jernstøberi og Maskinfabrik, Holeby Dieselmotorfabrik, Ø. K., D. F. D. S., C. K. Hansen, A. P. Møller, Marius Nielsen & Søn, De private Assurandører, Baltica, Den københavnske Sø-Assurance-Forening og Forsikrings-Aktieselskabet Skandina. Selskabets Regnskab balancerer med 10.526 Kr., hvoraf 1770 Kr. er anvendt til Støtte til Udgivelse af Aarbogen og 854 Kr. til Kontorhold, mens Resten overføres til Selskabets Beholdninger, som derefter udgør 23.176 Kr.

#### SØFARTENS BIBLIOTEK

Søfartens Biblioteks Beretning, som er udkommet i disse Dage, indeholder en udførlig Beretning over Bibliotekets Virksomhed samt Statistik over Udlaanene; desuden findes der i Beretningen et Par Artikler om: »Lidt om Oprindelsen til Udtryk og Betegnelser, der anvendes om Bord i danske Skibe« og »Lidt om Søre (Kronometre) og om Danmarks Indsats til deres Forbedring«, begge udarbejdet af Bibliotekets Leder, Kaptajn E. Juel-Hansen. Endvidere findes en lille Artikel med smaa Træk fra Bibliotekets daglige Arbejde. Beretningen er illustreret med Billeder.

Del fremgaar af Beretningen, at Bibliotekets samlede Udlaan har udgjort ca. 75.000 alene i Skibene i Hjemmefarten og i Marinens Skibe. At Udlaanene har været mindre end i det foregaaende Aar er en Følge af Begivenhederne omkring den 29. August 1943, idet Marinens Skibe siden da har været afskaaret fra at laane Bøger.

Bibliotekets Bogbestand udgør ialt 26.259 Bind, hvoraf de 4.167 Bind indgaar i Studiensamlingen, d. v. s. den historisk-faglige Del af Biblioteket, der er tilgængelig for hele Offentligheden.

Bibliotekets Regnskab udviser et lille Overskud, idet Indtægterne har beløbet sig til Kr. 42.820,03, og Udgifterne har været Kr. 42.616,11.

Indtægterne fordeler sig som følger:

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

Fra Hans Majestæt Kong Christian den X...	Kr. 100,00
Rederne .....	9.309,40
De søfarende Organisationer .....	2.100,00
Statens Bibliotekstilsyn .....	14.669,00
Kommuner .....	8.300,00
Andre Erhvervsorganisationer og Private ..	4.550,00
Legater .....	2.400,00
Andre Foreninger .....	1.200,00
Renter og lign. ....	191,63

Ialt .... Kr. 42.820,03

Biblioteket har i det sidste Aar taget en ny Opgave op med Udgivelse af søfartshistoriske Skrifter. Siden Maj 1943 er der udkommet 3 Skrifter: »Skibsjournaler« af Skibsfører E. Juel-Hansen, »Obelisk-Skibe« af Skibsfører Carl V. Sølvér og »Søkortets Stednavne« af Kay Larsen og Louis E. Grandjean. Midlerne til deres Udgivelse er fremskaffet ved særlige Tilskud.

#### SØFARTENS SPISEHUS

Fra 15. November 1943 genoplyses den i 1942 paa Søfartsklubben's Initiativ oprettede Vinterbespisning af gamle Søfolk, arbejdsløse Søfolk, krigsforliste Søfolks Hustruer og Børn samt Familie til Sømand, som paa Grund af Krigen er afskaaret fra at komme i Forbindelse med Hjemmene.

Bespisningen blev foretaget af den til Formålet oprettede Institution, Søfartens Spisehus, og gennemførtes ved et Samarbejde mellem Rederne, som stillede en betydelig Sum til Raadighed, Sømandsmissionen, der stillede Køkken, Lokale og Personale til Raadighed, samt Søfartsklubben, som paatog sig Administrationen og Organisationen af Arbejdet.

Tanken med Søfartens Spisehus var at skaffe de Søfarende og deres Paarørende, som paa Grund af Krigen og Ernæringssituationen var kommet i en vanskelig Stilling, et dagligt, kraftigt Hovedmåltid til en overkommelig Pris, Kr. 0,60.

Bespisningen fandt Sted i Sømandshjemmet *Bethel*, Nyhavn 24, alle Hverdage.

Spisebilletterne, der kostede Kr. 3,60 pr. Ark à 6 Billetter, kunde købes i Søfartsklubben, Nyhavn 63. Køberen skulde kunne legitimere sig som Søfarende ved Søfartsbog eller Fagforeningsbog. Hustruer til Søfolk skulde legitimere sig paa anden Vis, f. Eks. ved Attest fra Rederierne eller andre Søfarten tilknyttede Institutioner, som kendte paagældende. Gamle Søfolk maatte legitimere sig ved en Attest fra den Sømandsstiftelse, hvor de boede, eller anden lignende fyldestgørende Attest.

Søfartens Spisehus har i Vinteren ialt været i Virksomhed i 115 Hverdage (1942/43: 110 Hverdage). I den forløbne Tid er der serveret 8.013 Portioner (1942/43: 9.076 Portioner) eller gennemsnitlig pr. Dag 70 Port. (1942/43: 82 Portioner).

De samlede Udgifter til Bespisningen har andraget Kr. 13.455,94 (1942/43: Kr. 16.222,50) eller gennemsnitlig pr. serveret Portion Kr. 1,68 (1942/43: Kr. 1,79). Dette Beløb inkluderede de ekstraordinære Udgifter i Anledning af Etablering, Montering af Kedler og Aftrækskanaler Kr. 978,38 eller Kr. 0,11 pr. Portion). Naar man derfor ser bort fra de ekstraordinære Etableringsudgifter i 1942/43, har Udgifterne pr. serveret Portion andraget det samme i 1942/43 og 1943/44.

Spisebilletterne er blevet betalt med Kr. 0,60 pr. Billet. Yderligere har der været en Indtægt paa 3 Øre pr. Billet (Renter m. m.), hvorfor Rederiforeningens Tilskud til hver Portion har andraget Kr. 1,05.

Der er daglig serveret Frokost og Middag. Frokosten bestod af en varm Ret og Smørrebrød, Middagen af 2 Retter Mad eller en sammenkøbt Ret.

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Sømandsmissionernes Mærkedag

Sømandsmissionerne har udsendt revideret Regnskab for Mærkedagen den 1. April. Ialt indkom ved Salget af det lille Mærke 122.428 Kr., deraf i København 28.089 Kr. Udgifterne var 14.700 Kr., saa der blev et Overskud paa 107.728 Kr., som fordeles med tre Femtedele til Dansk Sømandsmission i fremmede Havne og to Femtedele til Indenlandsk Sømandsmission.

### 1000-aarigt Sangkor

Ni gamle Sømænd i Aarhus Havn har dannet et Sangkor, der ikke optager Medlemmer under 70 Aar, og som lukker for Tilgang, naar Medlemmernes samlede Alder naar op paa 1000 Aar. Som Dirigent virker Digteren *Hans Hartvig Seedorff Pedersens* Fader, flv. Overlærer *H. C. Pedersen*, og Korets Yndlingssang er Seedorffs udødelige »Slaa Rommen i Glasset«. Dets Repertoire bestaar iøvrigt af Sømandssange og Shanties fra de store Have, og Hovedformaalet med Korets Oprettelse er at redde disse Sange fra Forglemmelse. Afskrifter af saadanne Sange, helst med Noder, modtages derfor med stor Taknemmelighed, og det er Meningen til sin Tid at foranstalte hele Samlingen trykt og udgivet.

### Thisted Havn

Thisted Byraad har behandlet Ilavnens Regnskab for 1943—44, der slutter med et Overskud paa 15.400 Kr. imod et budgetteret Underskud paa 28.000 Kr. Bedringen skyldes bl. a., at Havne- og Bropenge har givet 40.000 Kr. mere end paaregnet.

Havnens Overskud anvendes til Afdrag paa Gælden til Kommunen, der har dækket de aarlige Underskud siden 1934—35 med tilsammen 240.000 Kr.

### Svensk Damper sunket i Elbmundingen

Den svenske Damper *Nämdö* paa 2860 BRT. er i Elbmundingen stødt paa en Mine og sunket.

### Damper ødelagt ved Eksplosion i Aalborg

Damperen *Skipper Clement*, der laa i Vestre Baadehavn i Aalborg, er blevet ødelagt ved en Eksplosion.

Damperen, der ejedes af Speditør *Ove Bjarne Petersen*, var paa 87 Tons og blev i Sommer anvendt til Passagersejladss paa Limfjorden. Da der ikke var Passagerer nok, var Sejladss indstillet. Der var anbragt en Bombe i Skibets Indre, hvorved dette er blevet ødelagt. Maskinanlægget er blevet splintret, ligesom ogsaa Overbygningen har taget Skade.

Skaden er saa omfattende, at der vil gaa lang Tid, før Skibet er sejldygtigt.

### Tre Lejdeskibe paa Jomfrurejse

Tre Lejdebaade, Transatlantiskes »Boolongena«, Svenska Amerika—Mexico—Liniens »Sparreholm« og »Nordstjernen« »Argentina« har ifølge »Gøteborgsposten« nu forladt svensk Territorialfarvand. Alle tre Skibe er destinerede til Sydamerika. De er alle tre nybyggede og foretager saaledes deres Jomfrurejse i Lejdetrafikkens Tjeneste.

### En skarp Kritik af Havnen i Hadsund

Paa Generalforsamlingen i Hadsund Handelsforening betegnede Formanden, Direktør Wascheus, Havneforholdene som skandaløse paa flere Omraader. Desværre var der ikke Udsigt til, at der blev gjort noget større for at bedre Forholdene, da Hadsund ingen Repræsentant har i det fælles Havneudvalg for Hobro—Mariager—Hadsund.

Direktøren oplyste, at Københavnsdamperen maatte ligge tre Meter fra Bolværket, hvor den tog Bund. Havnepladsen er i en sørgelig Forfatning, pløret og opkørt.

### Hvor store kan Bølgerne blive

Dette interessante Spørgsmaal har en fransk Søløjtnant, Paris, som den første søgt at besvare, idet han paa lange Sørejser fra 1867—70 foretog en Række indgaaende Maalinger. Senere er Arbejdet videreført af andre Forskere. Den største Bølgehøjde, der er iagttaget, laa mellem 16 og 17 Meter, i Almindelighed er Højderne dog langt mindre. I Atlanterhavets Passatomraade maalte Løjtnant Paris de største Bølger til 6 Meter, i Sydallanten til 7 Meter, i

det indiske Ocean til 11,5 Meter og i det vestlige Stillehav 7,5 Meter.

Den største Bølgelængde er maalt i det sydlige Atlanterhav og var paa 235 Meter.

## PERSONALIA

### 70 Aar

En kendt, bornholmsk Shippingmand, Skibsreder, kgl. Vejer og Maalet *M. A. Kristensen*, Hasle, fyldte forleden Dag 70 Aar. Han sejlede paa Langfart i sine unge Dage og var senere Fører af Skonnerten *Roar* af Svaneke og Ejer og Fører af m.s. *Gudmund* af Hasle, indtil han for 35 Aar siden gik i Land for at overtage Herskinds Befragtnings- og Mæglerforretning i Hasle, som han siden har drevet. I Forbindelse hermed har han ejet og disponeret over et stort Antal Motorsejlere, paa et vist Tidspunkt en Flaade paa 12 Skibe, hvoraf del største var Firemasteren *Kongedybet*, og da han saa vidt muligt foretog og stadig foretager alle Indkøb til sin Flaade i Hjembyen, har hans Virksomhed gennem Aarene haft stor Betydning for Hasle.

### 50 Aar

Skibsfører i Rederiet Lauritzen, Kaptajn *J. J. Sørensen*, Aalborg, fyldte i Onsdags 50 Aar. Kaptajn Sørensen har været ansat i Rederiets Tjeneste siden 1923 og blev udnævnt til Fører i 1931. Han har blandt andet ført Dampskibene *Ester* og *Stella*. Under Krigen har han sejlet i hjemlige Farvande, og for Tiden er han Fører af Dpsk. *Ninna Lau*.

### Ordensdekoration

Skibsreder *Knud Lauritzen* har gennem Finlands Gesandtskab fra Overbefälhaveren för Finlands Forsvarsmakt modtaget Frihedskorset af II Klasse. Samtidig har Skibsrederen faaet tildelt Finlands Røde Kors' Fortjenstmedaille i Sølv.

### Fra Rederi-Registeret

»Sejlskibsaktieselskabet Danmark« af Svendborg. Under 30. Juni 1944 er Selskabets Vedtægter ændrede. A. E. Sørensen er fratruddet som og Rederifirmaet A. E. Sørensen, Svendborg, er tiltraadt som korresponderende Reder.

### 40 Aars Jubilæum

Maskinchef i s.s. »Koldinghus«, Maskinmester *Gottfred G. Jensen* fejrede i Gaar 40 Aars Jubilæum i Det Forenede Dampskibsselskab. Han begyndte den 17. August 1904 som Maskinassistent i S.S. »Hellig Olav«. To Aar senere forfremmedes han til Undermaskinmester, og Udnævnelsen til 1 Maskinmester fulgte den 1. April 1925.

### 25 Aars Jubilær

Translatør i Fransk *Henning Deichmann* fejrede forleden 25 Aars Jubilæum som Kasserer i Rederiet Alfred Christensen, Amaliegade.

Maskinmester *N. P. Nielsen*, s.s. »Cimbria«, passerede Onsdag 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Maskinassistent i S.S. »Oscar II«. Han forfremmedes til Undermaskinmester d. 28. November 1922 og sejler for Tiden som 2. Maskinmester i »Cimbria«.

Maskinchefen i m.s. »Annam«, Maskinmester *Ove Eisenhardt*, kan i Morgen fejre 25 Aars Jubilæum i Ø.K. Eisenhardt stammer fra Frederikshavn, hvor han blev udlært i 1914. Efter at have taget Maskinisteksamen mønstrede han ud som Maskinassistent i Dampskibsselskabet Torm, hvorfra han i 1919 skiftede til Det østasiatiske Kompagni.

### Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har efter Ansøgning meddelt Fyrmester af 2. Grad *T. F. Sætzorff* Afsked fra Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste fra Udgangen af September paa Grund af Svagelighed og med Pension efter Tjenestemandsløven.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusøns»

Telefon Central 12057

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Elnarship

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Eldste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## Brug Holzappel's International Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

## EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195\*  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe  
Red og Grøn Indenbordefarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 17. August 1944.

Nr. 33.

---

„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugenlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snafremt 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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Forelobig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

---

## I. Østersøen.

1196. Danmark. Lolland S.-Kyst. Nysted SW. t. S. Skibsfartshindring rapporteret.

*Position.* 54° 37' (22") N. 11° 41' (16") E., c. 3 Sm 214° fra *Nysted* Kirke.

*Detaller.* En Skibsfartshindring, der ligger i 1,8 m Vand, og som rager c. 1 m op over Vandet, rapporteres paa ovennævnte Plads.

1197. Danmark. Grønsund E. Gamle-Tolk SE. Stenpulle fundet.

*Position.* 54° 50' 34" N. 12° 13' 08" E., c. 1,8 Sm 73° fra *Hestehoved* Fyr og c. ½ Sm SW. t. S. for E.-Enden af den gravede Rende over *Tolkebarren*.

*Detaller.* En Stenpulle med en mindste Dybde af 3,7 m er fundet paa ovennævnte Plads. Kort Nr. 162 og 187.

*Publikationer.* Danske Lods III, Side 243.

1198. Sverige. Kalmarsund. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankere og fiske indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) Pynten 500 m SW. for *Kalmar* Slot.

b) *Trüdgårdsgrund* Lystønde paa c. 56° 38' N. 16° 22' E.

- e) *Östergrund Stage* med Kost.
- d) *Prästör Varde*.
- e) *Pynten 200 m SSW. for Kalmar Slot*.

De søfarende er pligtige til at rette sig efter de Anvisninger for Passagen af ovennævnte Omraader, som maatte blive givet af Militær-, Lods- eller Havnepersonel.

(U. f. s. Nr. 33/1083. Stockholm 1944.)

#### 1199. Sverige. Luleå Skærgaard. Bombekastningsøvelser.

*Tidspunkt.* Den 16.—30. August 1944.

*Position.* *Lulnäset* c. 65° 30',8 N. 22° 08',5 E.

*Detaller.* Bombekastningsøvelser foretages i ovennævnte Tid mod Maal ved *Klyvyrynnan*, S. for *Lulnäset*.

Fareomraadet under Øvelserne begrænses af en Cirkel med Centrum i 65° 30',7 N. 22° 08',4 E. og Radius 0,27 Sm.

(U. f. s. Nr. 33/1677. Stockholm 1944.)

#### 1200. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

*Positioner.* a) c. 65° 32' N. 23° 31' E.

b) c. 65° 19' N. 22° 44' E.

*Detaller.* Lystønderne a) *Malörens rev* og b) *Farstugrunden* er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 33/1663. Stockholm 1944.)

#### 1201. Finland. Finske Bugt. Hangö. Gustafsvärn övre Fyr forandret.

*Position.* c. 59° 48',0 N. 22° 56',8 E., paa Øens N.-Side.

*Detaller.* Fyret lyser nu, som følger:

- |                                      |                                      |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 113° til 125°. | 4. Grønt i Pejll. fra 169° til 284°. |
| 2. Hvidt i — - 125° - 147°.          | 5. Hvidt i — - 284° - 288°.          |
| 3. Rødt i — - 147° - 169°.           | 6. Rødt i — - 288° - 297°.           |

*Kort* Nr. 183.

(U. f. s. Nr. 32/1601. Stockholm 1944.)

#### 1202. Finland. Finske Bugt. Sejløbet Hangö — Hästö Busö. Fyr forandret.

1. *Position.* c. 59° 49',0 N. 23° 02',9 E., paa Skæret SE. for *Långörn*.

*Detaller.* *Nötgrund Fyr* lyser nu, som følger:

- |                                      |                                   |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 292° til 308°. | 3. Rødt i Pejll. fra 311° til 8°. |
| 2. Hvidt i — - 308° - 311°.          |                                   |

*Kort* Nr. 183.

2. *Position.* c. 59° 48',4 N. 23° 04',0 E.

*Detaller.* *Mulan Fyr* lyser nu, som følger:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 69° til 82°. | 3. Rødt i Pejll. fra 89° til 140°. |
| 2. Hvidt i — - 82° - 89°.          | 4. Hvidt i — - 140° - 275°.        |

*Kort* Nr. 183.

3. *Position.* c. 59° 49',8 N. 23° 12',8 E.

*Detaller.* *Vindskür övre Fyr* lyser nu mellem Pejllingerne 222° og 271°.

4. *Positioner.* a) Bagfyret c. 59° 49',8 N. 23° 14',7 E.

b) Forfyret c. 59° 49',9 N. 23° 14',9 E.

*Detaller.* a) *Kalvholmen Bagfyr* lyser nu mellem Pejllingerne 220° og 250°.

b) *Kalvholmen Forfyr* lyser nu mellem Pejllingerne 150° og 250°.

(U. f. s. Nr. 32/1602. Stockholm 1944.)



**1203. Finland. Finske Bugt. Sejllobet Hangö — Hästö Busö. Fyr slukket.**

1. *Position.* c. 59° 49',0 N. 23° 07',6 E.  
*Detaller.* *Hundhålet* Fyr er slukket.  
*Kort* Nr. 183.
2. *Position.* c. 59° 49',3 N. 23° 10',8 E.  
*Detaller.* *Stengrund* Fyr er slukket. Fyrfundamentet bibeholdes som Dagmærke.
3. *Position.* c. 59° 50',0 N. 23° 12',2 E.  
*Detaller.* *Tvärminne* Ledefyr er slukket. Fyrfundamentene bibeholdes som Dagmærker.  
*Tvärminne* Baake og *Tvärminne västra* Baake er overet i Pejling 44°. *Tvärminne* Baake og *Tvärminne östra* Baake er overet i Pejling 266°.
4. *Position.* c. 59° 49',2 N. 23° 15',7 E.  
*Detaller.* *Långskär* Fiskerfyr er slukket.
5. *Positioner.* a) *Stor Sundsharun* c. 59° 50',6 N. 23° 17',4 E.  
b) *Koön* c. 59° 51',7 N. 23° 18',0 E.  
*Detaller.* Ledefyrene a) *Stor Sundsharun* og b) *Koön* er slukket. Fyrfundamentene bibeholdes som Dagmærker.

(U. f. s. Nr. 32/1603. Stockholm 1944.)

**1204. Finland. Finske Bugt. Ekenäs. Kråkholmen. Ledefyr atter tændt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 48/1642 1942.

- Positioner.* a) 59° 58' 58" N. 23° 25' 45" E.  
b) 59° 59' 00" N. 23° 25' 50" E.

*Detaller.* Ledefyrene a) *Kråkholmen nedre* og b) *Kråkholmen övre* er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 32/1604. Stockholm 1944.)

**1205. Tyskland. Stralsund E.-lige Sejlløb. Fyrbaake genopført. Sømærke inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 21/902 1944.*Position.* *Zægelygraben* W.-lige Fyr: c. 54° 18' 15" N. 13° 07' 10" E.*Detaller.* Den ødelagte Fyrbaake er genopført. Fyret er endnu ikke tændt.

Den sorte Baaketønde er inddraget.

(N. f. S. Nr. 31/1614. Berlin 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1206. Danmark. Store-Bælt. Hov Fyr ESE. Vragafmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 21/913 1944.*Position.* 55° 08' 11" N. 11° 00' 30" E., c. 1,8 Sm 110° fra *Hov* Fyr.*Detaller.* Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag på ovennævnte Plads, er inddraget.*Kort* Nr. 143 og 142.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1207. Danmark. Kattegat. Skagen Havn E. t. N. Vrag afmærket.**

*Position.* c. 57° 43',2 N. 10° 38',3 E., c. 1½ Sm 81° fra Skagen Havn.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket i 12 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 50 m SW. for Vraget.

**1208. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Palle fjernet. Midlertidig Afmærkning inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1032 1944.

*Position.* c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.

*Detaller.* Pullen inden for *Kanalmolens* Hoved er fjernet, saaledes at Vanddybden her overalt er mindst 4,0 m. De ved Pullen midlertidigt udlagte 3 sorte Spidstønder med hvide, korte Stager er inddraget.

**1209. Danmark. Skagerrak. Skagen N. Spærret Omraade.**

*Grænser. Mod Vest:* Meridianen gennem *Højen Fyr*, 10° 33',7 E.

*Mod Nord:* Breddeparallelle 57° 46',6 N.

*Mod Øst:* Meridianen 10° 35' E.

*Detaller.* Omraadet inden for ovennævnte Grænser er spærret for al Sejlads til Slutningen af September Maaned 1944.

(N. f. S. Nr. 31/1619. Berlin 1944.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1210. Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.**

*Positioner.* a) 55° 50',4 N. 7° 27',5 E. d) 55° 31',0 N. 7° 53',0 E.

b) 55° 50',4 N. 7° 53',0 E. e) 55° 34',5 N. 7° 28',0 E.

c) 55° 40',0 N. 7° 53',0 E.

*Detaller.* Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er spærret for al Sejlads og Fiskeri.

*Kort* Nr. 94 og 93.

(N. f. S. Nr. 31/1620. Berlin 1944.)

**1211. Holland. IJsselmeer. Stavoren S. Vrouwezand Lystønde forandret.**

*Position.* c. 52° 51',2 N. 5° 19',6 E.

*Detaller.* *Vrouwezand* Lystønde viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 8<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Synsvidde: 3 Sm.

(N. f. S. Nr. 31/1621. Berlin 1944.)

**1212. Holland. IJsselmeer. Nijkerk (Nykerk) NNW. Lystønde udlagt.**

*Position.* c. 52° 18',6 N. 5° 26',5 E.

*Detaller.* En grønmalet Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 8<sup>s</sup>, er udlagt paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 31/1622. Berlin 1944.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

**1213. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 32/1195 1944 udgaar.*

*Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 11. August 1944 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold fastsættes efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved følgende:

### § 1.

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt i det Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter.

#### I Kattegat:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 56° 50',0 N. 10° 47',5 E. | f) 56° 33',0 N. 10° 57',0 E. |
| b) 56° 40',9 N. 10° 38',5 E. | g) 56° 33',0 N. 11° 08',7 E. |
| c) 56° 37',1 N. 10° 32',9 E. | h) 56° 50',2 N. 11° 12',0 E. |
| d) 56° 34',8 N. 10° 32',9 E. | i) 56° 50',9 N. 10° 50',0 E. |
| e) 56° 34',0 N. 10° 43',0 E. | j) 56° 50',0 N. 10° 50',0 E. |

### § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 253 af 29. Juli 1944 om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.

*Kort* Nr. 104, 102 og 100.

**1214. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten inden for svensk Kystfarvand. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 2/333 1944.**

*Detaller.* § 8 a i E. f. S. Nr. 2/333 1944 kan under visse Forhold have følgende Ordlyd:

Udenlandsk Skib, hvis Størrelse overstiger 300 Registertons, maa ikke uden Tilladelse fra Statens Trafikkommission oplægges i *Sverige* eller tages ud af Drift her for længere Tid end 3 Uger.

Gives en saadan Tilladelse, skal der med Hensyn til Skibets Oplægningssted inden for *svensk* Kystfarvand samt til andre med Oplægningen forbundne Forhold iagttages de Forskrifter, som Chefen for Marinen i Samraad med Statens Trafikkommission maatte meddele. Disse Bestemmelser gælder ogsaa for *svenske* Skibe, hvis Størrelse overstiger 300 Registertons, og som skal oplægges eller tages ud af Drift af anden Grund end Klasing, Ombygning, Reparation eller Eftersyn.

Er et udenlandsk Skib oplagt i *Sverige* eller taget ud af Drift her for længere Tid end 3 Uger, eller er et *svensk* Skib oplagt eller taget ud af Drift af anden Grund end Klasing, Ombygning, Reparation eller Eftersyn, er Skibet pligtigt til at flytte til anden Oplægningsplads inden for *svensk* Kystfarvand, saafremt Chefen for Marinen efter Samraad med Statens Trafikkommission maatte bestemme dette. Skibet er iøvrigt pligtigt til at rette sig efter alle andre, hermed forbundne Forskrifter.

(U. f. s. Nr. 32/1649. Stockholm 1944.)

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

# Imo-Pumper

som

## Smøreoliepumper

## Brændseloliepumper

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION**Aalborg Værft A/s**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**PENSIONS  
FORSIKRINGS  
ANSTALTEN A/s**HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterInJehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang G. Katalog

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 34

FREDAG 25. AUGUST 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTMARKEDET

Situationen paa de engelsk-amerikansk kontrollerede Markeder er uden større Ændringer. Der er stadig mange flere Laster i Markedet, end der kan skaffes Skibe for, hvilket under normale Forhold vilde have medført betydelige Stigninger i Raterne. Som Stillingen imidlertid er, er det kun et meget ringe Antal Skibe, nemlig de faa neutrale, der, og dette endda kun delvis, kan drage Fordel af dette Forhold. Den under engelsk eller amerikansk Kontrol sejlsende Tonnage maa være tilfreds med de fastsatte Rater, og det samme gælder for en stor Del af den neutrale Tonnage, nemlig den Del som er under eget Lands Kontrol. De faa frie neutrale Skibe kan derimod forlange og ogsaa opnaa ganske betydelige Tillæg til de officielle Rater. I den forløbne Uge rapporteres saaledes flere spanske Dampere sluttede for Korn fra River Plate til Spanien til en Rate af 300 Pesos, men fri neutral Tonnage, antagelig svensk, har opnaaet ikke mindre end 550 Pesos for samme Slags Forretning. Det er dog en Forskel, der batter noget.

Om de enkelte Markeder foreligger der følgende Meddelelser: Amerikanerne har igen frigivet et betydeligt Antal Skibe for Kulexporten fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika. Som sædvanlig skal disse Skibe laste Malm tilbage fra Brasilien, Sukker eller Malm fra Cuba og Salpeter fra Chile til Northern Range eller Golfen. Raterne er uændrede. Endvidere noteres for amerikansk Regning flere Salpeterlaster Chile/U. S. Pacific, Sukker fra Peru til Golfen eller Northern Range, Malm og Papir fra New Foundland og Canada til U. S. Atlantic, altsammen til uændrede Rater. Fra Indien og Sydafrika er sluttet flere Skibe for Malm til Northern Range til de sædvanlige \$ 15 plus 35 pCt. fra Indien og \$ 10.50 plus 30 pCt. fra Sydafrika. For amerikansk Regning er endvidere sluttet et betydeligt Antal Skibe for Majs fra River Plate til Golfen eller Northern Range til uændrede Rater.

Det udgaaende engelske Kulmarked har været noget mere stille i den sidste Tid. Som Grund hertil angives bl. a. Grubehelligdagene i Begyndelsen af Maanedens, der medførte en Nedgang i Produktionen. Iøvrigt udbydes for engelsk Regning de sædvanlige Kulaster fra Durban til Suezområdet og Vestafrika til uændrede Rater, og det samme gælder Sallasterne fra Middelhavet og Rødehavet til Calcutta.

I neutral Fart noteres uforandret Korn fra River Plate til Portugal. En enkelt fra Sverige stammende Rapport melder, at Raten for saadan Forretning nu skulde ligge omkring \$ 75. Til Eire er sluttet Tonnage for Hvede fra Buenos Aires til 475/-, og Buenos Aires/Callao har igen betalt \$ 40 for Hvede i Sække. Fra River Plate noteres iøvrigt stadig forskellige Stykgodsladninger til Venezuela/Colombia og Sydafrika til uændrede Rater. Fosfat fra Casablanca eller Saffi til Eire indikerer 95/-.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig uden større Ændringer. Der sluttet fortsat Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne til Fragtnævnets Rater. Trælastefarten fra Finland og Sverige til

danske Havne viser kun begrænset Interesse for Tonnage. Fra Skiensfjord noteres forskellige Salpeterlaster til danske Havne til mellem Kr. 16 og Kr. 18 afhængig af Størrelse og Lossehavne. Af de øvrige Nærtrades er Malmfarten fra Sverige til Tyskland særdeles livlig, og der kan ligeledes placeres adskillige Skibe i tysk Kystfart, hovedsagelig for Korn fra Østersøhavnene til Hamburg og Bremen.

### ODENSE STAALSKIBSVÆRFT BLIVER AKTIESELSKAB

Odense Staalskibsværft, der hidtil har været ejet af Skibsreder A. P. Møller privat, er nu omdannet til Aktieselskab under Navnet »Odense Staalskibsværft A/S«.

Som Selskabets Formaal angives at drive Maskin- og Skibsbyggeri, dermed beslægtede og deraf følgende Virksomheder samt at drive industriel Virksomhed i Indland eller Udland. Selskabet driver tillige Virksomhed under Navnet »Odense Steel Shipyard Ltd. A/S«.

Dets Hovedkontor er i Odense. Den tegnede Aktiekapital, der er fuldt indbetalt, dels kontant, dels i andre Værdier, udgør 5½ Mill. Kr., hvoraf 2½ Mill. Kr. A-Aktier og 3 Mill. Kr. B-Aktier, fordelt i Aktier paa 4000 og 20,000 Kr. A-Aktierne har ingen Stemmeret. Derimod har de Ret til forlods kumulativt Udbytte og forlods Dækning i Tilfælde af Selskabets Opløsning efter de i Vedtægterne givne Regler.

Aktierne lyder paa Navn. Hvert B-Aktiebeløb paa 4000 Kr. giver en Stemme efter seks Maaneders Noteringstid. Efter 31. December 1946 kan A-Aktierne indløses efter Regler, der er angivet i Vedtægterne.

Selskabets Stiftere er Skibsreder A. P. Møller, Værftets Direktør Erik Ringsted, Odense, og Overretssagfører E. H. Stakemann, København. Bestyrelsen bestaar af A. P. Møller, Stakemann og Direktør, cand. polyt. Julius Hansen, Hellerup. Værftets Direktør er vedblivende Erik Ringsted, der har faaet meddelt Eneprokura. Iøvrigt tegnes Selskabet — derunder ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom — af to Medlemmer af Bestyrelsen i Forening eller af Formanden alene.

### DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB INDFRIER RESTEN AF RESERVEFONDSBEVISERNE

Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab B har udsendt Meddelelse om, at den har vedtaget at indfri Resten af Selskabets 6 Procents Reservefondsbeviser af 1921 pr. 2. Januar 1945. I Meddelelsen hedder det:

Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S har paa et afholdt Bestyrelsesmøde vedtaget, at Selskabet vil foretage en Indfrielse af hele det resterende Beløb, 16,500,000 Kr. af Selskabets 6 pCt. Reservefondsbeviser af 1921.

Indfrielsen vil delvis ske ved Selskabets egne Midler og for 12,000,000 Kr.s Vedkommende ved et Laan, der er stillet til Raadighed af Selskabets Bankforbindelser.

Indfrielsen vil i Overensstemmelse med Betingelserne for Reservefondsbevisernes Indløsning blive foretaget pr. 2. Januar 1945.

## FRAGTNÆVNET ANLÆGGER SAG

Ved Bitingstedet i Marstal behandledes forleden en Sag, der er anlagt af Politimesteren i Ærøskøbing mod Skibsfører Morten Hay, Marstal, for Overtrædelse af Bestemmelserne om, at stille Skib til Raadighed for Fragnævnet under de nuværende Forhold i to Tilfælde. For den ene Rejses Vedkommen- de anførte Hay, at han paa Grund af Skibets Skrøbelighed og Motorens ringe Styrke ikke turde paa- tage sig Turen, da der paa det Tidspunkt var Isan- samlinger i Limfjorden, hvortil Turen skulde gaa. Den egentlige Grund til Vægningen ved at udføre den anden Tur var den, at Hay paa det Tidspunkt var syg og under Lægebehandling.

Sagen blev udsat for, at der kan indhentes Oplysninger og for at Hay kan fremlægge en Del af Korrespondancen mellem ham og forskellige Mæglere paa den ene Side og Fragnævnet paa den anden.

## TO DANSKE DAMPERE BOMBERAMT

Dampere »Margrethe«, tilhørende Dampskibsselskabet Progress, er under et Ophold i tysk Havn under et Luftangreb blevet ramt af Brandbomber, hvorved der opstod Brand i Forskibet og Midtskibs. Om Brandskadens Omfang foreligger endnu ikke nærmere Oplysninger. Ingen af Besætningen kom noget til, og hele Mandskabet ventes i nærme- ste Fremtid til København.

»Margrethe«, som var paa 1200 BRT., er bygget i København 1917.

\*

Dampskibsselskabet Torm's Damper »Gunhild« er Natten mellem 18. og 19. August blevet sænket under et Luftangreb paa Bremen, hvor Skibet lastede Kul til D. S. B. »Gunhild« blev ramt af Brandbom- ber, og der opstod en Brand af stort Omfang, men de nærmere Enkeltheder kendes endnu ikke. Hele Besætningen er uskadet og ventes i den nærmeste Frem- tid hjem til København.

»Gunhild« var paa 1142 B.R.T. og bygget i Frede- riksstad 1918.

## HVOR DE FÆRØSKE FISKESKIBE SKAL BYGGES

Efter en Række Forhandlinger er der nu truffet Afgørelse om Fordelingen mellem de danske Træskibsværfter af de ti Fiskeskibe, der skal bygges til Færøerne som en foreløbig Erstatning for de færøske Fiskerbaade, der er gaaet tabt under Krigen.

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* er der med Regeringsmyndighedernes Medvirken dannet et Aktieselskab *Færøske Fiskeskibe* med den Opgave at lade disse Skibe bygge, saa de kan være parat hurtigst muligt efter Krigens Afslutning. Efter Planen skal der bygges fem mindre, galeaseriggede Baade paa ca. 80 Tons til Trawlfiskeri og fem større tre- mastede Skonnerter paa ca. 150 Tons, beregnet til Linefiskeri.

Allerede for nogen Tid siden blev disse Planer sendt ud til de danske Træskibsværfter med Anmodning om at indsende Tilbud, og ved Forhandlinger, der nu er afsluttet, er der truffet endelig Aftale om Ordernes Fordeling mellem Værfterne. Endnu er Kontrakterne ikke underskrevet, men efter bindende mundtlige Aftaler sker Fordelingen paa følgende Maade:

Træskibsværfterne i Holbæk, Korsør, Frederiks- sund og Nykøbing Mors skal hver bygge to Skibe, medens Træskibsværftet i Nyborg og Helgølands- værftet i Helsingør hver skal bygge eet Skib. Arbej- det paa alle Skibene skal snarest sættes i Gang.

Alle Skibene skal udstyres med Alpha-Baadmoto- rer. De bliver meget moderne indrettet med Elektri- citet, store Radioanlæg med Radiopejling, Ekkolod m. m.

For hvert af de store Skibe bliver Prisen ca. 425,000 Kroner og for hvert af de mindre ca. 300,000 Kroner. Den Ordre, der saaledes fordeles mellem de paagæl- dende danske Træskibsværfter, kommer op paa et Beløb af henved 3,6 Millioner Kroner.

## FRA SVENSKKE VÆRFTER

Ved Eriksberg har der været Søsætning paa et Last- motorskib, som Værftet bygger for Rederiaktiebola- get Fredrika i Stockholm.

Skibet, som døbt *Wilhelmina*, er af samme Type som Motorskibet *Fylgia*, som Eriksberg i Fjor leverede til Sveabolaget. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse med to gennemgaaende Dæk, er helsvejset og forsynet med Is- forstærkning.

*Wilhelmina* laster 3.500 Tons d.w. og den kontraherede Fart er 14,5 Knob paa fuld Last. Hoveddimensionerne er: Længde 318 Fod, Bredder 44 Fod 6 Tommer og Dybde til Shellerdæk 27 Fod 3 Tommer. Skibet har fem Last- rum, af hvilke to tilsammen paa 41.000 Kubikfod er iso- lerede Kølelastrum.

Der findes Apterling for ni Passagerer Midtskibs. Ma- skineriet bestaar af en to-Takts, enkeltvirkende, 9-cylin- dret Burmeister & Wain Dieselmotor af Eriksbergs Fa- brikat, udviklende 3.000 indicerede Hestekræfter.

## ENGELSK-AMERIKANSKE SKIBSFARTS- FORHANDLINGER

Præsidenten for United States Lines, *Basil Harris* har stillet Forslag om, at der i den nærmeste Frem- tid indkaldes til en Konference af Skibsfartsyndige i Amerika og England, hvor man skal tage Stilling til Problemet om en Regulering af Skibsfarten efter Kri- gen. I denne Forbindelse nævnedes han, at Tonnage- problemets heldige Løsning var af vital Betydning.

The *New York Herald Tribune* kommenterer disse kommende Skibsfartsforhandlinger og skriver, at de Allierede nu har givet sig i Kast med at tilrettelægge de økonomiske Spørgsmaal, der melder sig efter Kri- gen. Man sonderer nu Terrainet for at finde en pas- sende Løsning, og man søger at danne sig en Opfat- telse af de Vanskeligheder, som givet maa dukke op. *Basil Harris* Forslag om en Konference mellem en- gelske og amerikanske Shipping-Mænd er derfor af stor Betydning, og det er fremsat paa et passende Tidspunkt. *Harris* understreger, at det er nødvendigt at give De Forenede Staters Allierede fuld Vished om, at U.S.A. ikke agter at skaffe sig noget Monopol paa Handelen til Søs. I det lange Løb kommer den ame- rikanske Handelsflaades Størrelse til at bestemmes af en Række Faktorer, som man endnu kun hypotetisk kan bedømme. Man ved endnu ikke, hvor mange Amerikanere, der efter Krigen vil gaa til Søs for at tjene deres Levebrød, man ved ikke noget om Uden- rigshandelens Omfang, og man ved ikke, hvor store Skatter, Folket vil paatage sig for at holde Skibs- farten i Gang.

Beregninger som f. Eks. Admiral Lands — hvorefter 50 Procent af den amerikanske Eksport skulde befor- dres paa amerikansk Køl — kan danne intel mere end et rent skematisk Grundlag for Forhandlingerne.

Hele Spørgsmaalet maa i Bund og Grund behandles indenfor Rammerne for hele Efterkrigstidens økono- miske og politiske Struktur, og Hovedprincippet maa være at leve og lade leve. Hvis man kunde sammen- kalde en Konference, som den af *Basil Harris* fore- slaede for at komme overens om de almene Prin- cipper og indlede en Diskussion, vil dette være af stor Værdi for at rense den Luft, i hvilken Regeringerne maa arbejde, slutter det amerikanske Blad sine Be- tragtinger.

## TREDOBBLING AF PRISEN FOR BRUGT TONNAGE?

I følge Oplysninger fra svenske Kredse i London skal det 4.660 Tons d.w. store Motorskib *Hjelmaren* sæl-



ges i London enten under Haanden eller paa Auktion. Hvis der bliver Tale om en Auktion, hvad man anser for sandsynligt, vil denne blive afholdt paa Baltic Exchange og være aaben for britiske, allierede og neutrale Købere.

I Rederikredse er man meget interesseret i Sagen, fordi Salget vil vise den virkelige Markedsværdi for ikke nye Skibe. I visse Kredse tror man, at Værdien er blevet tredoblet i Forhold til Fredspriserne. Dette gælder i Særdeleshed for Skibe med et driftsmæssigt set billigt Maskineri.

*Hjelmaren* er bygget i 1922 ved Götaverken og er udstyret med en 1600 HK Atlas-Diesel.

#### PORTO RICO INDDRAGES I AMERIKANSK KYSTFART

Ifølge *Journal of Commerce* har det amerikanske Finansdepartement forordnet, at intet Skib, som sejler under udenlandsk Flag fra og med den 30. September 1944, maa fragte Varer mellem Havne i De Forenede Stater og Havne paa Porto Rico.

## De forskellige Landes Fragtindtægter.

Som omtalt i *Scandinavian Shipping Gazette* har U.S. Departement of Commerce for nylig offentliggjort en Artikel, der belyser de forskellige Landes Indkomster gennem den internationale Skibsfart.

Af denne fremgaar det, at Indtægterne ved den internationale Søfart i 1937 naaede sit Maksimum med et Beløb paa 2.800 Millioner Dollars. Det nærmest foregaaende Rekorder — 1929 — viste lavere Tal, medens Indtægterne i Depressionsaaret 1932—33 var mindre end Halvdelen af det i 1937 indtjente Beløb. I Tiaarsperioden fra 1929 til 1938 svarede Indtægterne fra den transoceaniske Søfart til omtrent 10 Procent af Værdien af det Gods, der befordredes i den internationale Handel.

Bruttoindtægten fra den internationale Søfart i Aarene 1929 og 1937 tager sig saaledes ud:

	Indt. i Mill. Doll. 1929	1937	Tonnage i inter- national Handel 1937 (mill. br.-ton)	Bruttoindt. per ton 1937
England	1,020	1,038	17,0	61,1
Norge	133	221	4,3	51,4
Japan	103	126	4,3	29,3
Tyskland	243	266	3,9	68,2
U.S.A.	351	189	3,5	54,0
Holland	167	174	2,6	66,9
Frankrig	146	117	2,5	46,8
Grækenland	— <sup>1)</sup>	63	1,7	37,1
Sverige	84	90	1,5	60,0
Danmark	64	74	1,1	67,3
Andre Lande	430	442	11,1	39,8
Ialt	2,741	2,800	53,5	52,4

<sup>1)</sup> Indgaar i »Andre Lande«.

Som man ser indtog England saa ubestridt Førstepladsen, og Landet laa endog langt forud for alle andre. Dets Indsejling beløb sig i 1937 til omkring 1 Milliard Dollars, hvilket svarer til 40 Procent af hele Beløbet. Dernæst fulgte Tyskland med en Bruttoindsejling paa 266 Millioner. Imidlertid er dette Tal delvis et Resultat af, at Marken blev omregnet efter en Kurs af 40 Cents, saaledes at Tyskland i Virkeligheden skulde indtage 3. Pladsen og Norge 2. Pladsen. Den norske Handelsflaades Indtægter i 1939 androg 221 Millioner Dollars.

De Forenede Stater, der i 1929 havde den næststørste Handelsflaade, naaede i 1937 kun Fjerdepladsen med 189 Millioner Dollars, hvilket kun var lidt mere end Holland, efter hvilket Land Japan fulgte og saa kom Frankrig og Sverige. For 1937 forelaa der ikke noget Tal fra Italien.

Hvis man regner med, at en Tredjedel af de indsejlede Beløb kommer de forskellige Lande til Gode som Nationalindtægt, naar man til det Resultat, at Søfarten før Krigen var af forholdsvis langt større Betydning for Norge end for noget andet Land. Skibsfarten svarede saaledes i 1937 til 11 Procent af Nor-

ges Nationalindtægt. Danmark kom derefter paa Andenpladsen med 2,5 Procent af sin Nationalindtægt hidrørende fra Landets Handelsflaade, Holland laa paa 2,4, England paa 1,3 og Sverige paa 1,1 Procent. Som Modsætning hertil kan man nævne, at De Forenede Staters Skibsfart kun bidrog 0,09 Procent til Landets Nationalindtægt før Krigen.

For mange Lande var Søfarten ogsaa af særlig Betydning som en »Eksportindustri«, der tilførte Landet den Valuta, det behøvede til livsvigtige Importvarer. Her maa man regne med, at en Tredjedel af det, et Land faar ind gennem sin Skibsfart, anses som Erhvervelse af udenlandsk Valuta. Ogsaa med dette som Baggrund viser det sig, at Skibsfarten har været af uvurderlig Betydning for Norge. Den indbragte nemlig i et Aar som 1937 udenlandsk Valuta svarende til mere end en Tredjedel af Landets hele Vareeksport. Efter Norge fulgte Grækenland med 24 Procent, England med 13, Holland med 9, Danmark med 7 og Sverige med 6 Procent. Ogsaa her laa De Forenede Stater langt nede, nemlig paa 2 Procent.

I 1937 ejede England næsten en Tredjedel af Verdenstonnagen, og hertil kom, at den engelske Handelsflaades Indtægter regnet pr. Ton laa langt over Middeltallet, hvilket havde til Følge, at henved 40 Procent af Verdenshandelsflaadens Indtægter i de to Højkonjunkturaar 1929 og 1937 faldt paa England.

Rækkefølgen mellem de forskellige Lande var i begge Aarene 1929 og 1937 i det store og hele den samme. Der var dog to vigtige Undtagelser, nemlig paa den ene Side den norske Handelsflaadens store Fremgang og paa den anden Side De Forenede Staters store Tilbagegang. Norges Andel i Verdensskibsfartens Totalindtægt steg nemlig fra 5 Procent i 1929 til 8 Procent i 1937, medens den amerikanske Handelsflaadens Andel samtidig reduceredes fra 13 til 7 Procent, altsaa til omtrent Halvdelen. Indkomsten pr. Ton synes at have været uforandret, og Nedgangen maa derfor søges i en Halvering af den i international Handel beskæftigede amerikanske Tonnage.

De forskellige Landes Bruttoindtægter fra Handelsflaaderne varierede indenfor vide Grænser for de forskellige Landes Vedkommende. Til Dels beroede dette paa, at Handelsflaaderne adskilte sig fra hverandre i Type og Kvalitet. Saaledes havde den græske Handelsflaade et større Antal Trampskibe i Forhold til den engelske, hvilket medførte at dens Gennemsnitsindtægter blev lavere. Den japanske Handelsflaadens Indtægter syntes imidlertid at være beregnet for lavt, idet Landets Skibe før Krigen var blandt de mest moderne i Verden. Paa den anden Side syntes Tysklands Indtægter pr. Ton at ligge for højt paa Grund af, at Markens officielle Vekselkurs paa 40 Cents anvendtes ved Omregningen i Dollars. Som det fremgaar af Tabellen laa Danmarks Indtægt pr. Ton paa 67,3 Dollars, hvilket er det højeste bortset fra Tyskland, dernæst fulgte Holland med 66,9, England med 61,1 og Sverige med 60,0 Dollars.

### DIR. C. A. MØLLER, B. & W., KØBER MOLER-INDUSTRI

Burmeister & Wains administrerende Direktør, Civilingeniør C. A. Møller, har overtaget den Aktiemajoritet i Skarrehage Molerværk, som hidtil har tilhørt Akts. F. L. Smidth & Co. Samtidig har Direktør Møller købt Ejerskov Molerværk, som var forpagtet af Skarrehage. Baade dette Forpagtningsforhold og Driften af Skarrehage fortsættes uforandret. Købet er rent privat og har intet med B. & W.s Interesser at gøre. Direktør C. A. Møller har tidligere haft nær Tilknytning til Akts. Skarrehage Molerværk, hvis Aktiekapital andrager 700,000 Kr.

### GODT AAR FOR »INDENLANDSK SØMANDS-MISSION«

Indenlandsk Sømandsmission har i denne Uge afholdt sit Aarsmøde i Horsens, hvor Sekretæren, Sømandspræsten, Pastor Fr. V. Eilschou-Holm aflagde Beretningen om Virksomheden i det forløbne Aar.

I Beretningen hedder det bl. a.:

Ogsaa i 1943 har »Indenlandsk Sømandsmission« trods Vanskeligheder af forskellig Art kunnet holde sit store landsomfattende Arbejde i Gang.

Den 17. Oktober indviedes vort nye Sømandshjem i Hirtshals. Byggeomkostningerne beløb sig til ca. 150,000 Kr. Antallet af Sømandshjem i danske Havne beløber sig til 40. Desforuden raader man over to Sømandshjem paa

Færøerne, og man har ogsaa i Aar haft den Glæde at høre godt Nyt fra Hjemmet i Thorshavn. Besøgene paa Sømandshjemmene har i Aar oversteget Millionen, og i Hovedsagen er det Sømandshjemmene i Fiskerihavnene, der har haft de store Besøg. Foruden i danske Handelskibe og Fiskekuttere er der aflagt ca. 475 Besøg i svenske Skibe, ca. 150 Besøg i norske Skibe, ca. 150 i finske og ca. 25 Besøg i hollandske Skibe. Der er aflagt ca. 500 Sygebesøg hos Søfolk og Fiskere paa Hospitalerne. Der er igennem Sømandshjemmene besøgt enten hjemsendt eller opbevaret over en halv Million Kroner. Der er afholdt 82 Julefester og ved disse uddelt godt 3000 Julepakker, der er sendt Sømandsmissionen fra Kredsene rundt om i Landet.

Sømandshøjskolen har haft 97 Elever, saaledes at der nu ialt er udgaaet 2382 Elever fra Skolen siden dens Start. Fiskeskipperskolen i Esbjerg havde 47 Elever oppe til Eksamen, hvoraf de 46 bestod.

I 1943 havde »Indenlandsk Sømandsmission«s Sommerlejre ialt 405 Deltagere, og vi har kunnet glæde os ved et udmærket Samarbejde dels med Dansk Dampskibsrederiforening og dels med Esbjerg Fiskeriforening og de enkelte Rederier, Samarbejdet har nu sikret givet sig Udtryk i Rederiforeningens Fond paa 350,000 Kr., der delvis skal anvendes til Sommerlejrarbejdet. I Aarets Løb har der været afholdt Week-end-Lejre for Søfolk og Fiskere fra forskellige Sømandshjem til megen gensidig Glæde.

Der er i Aarets Løb stiftet 11 nye Sømandskredse rundt om i Landet, og disse Kredse — nu ialt 318 — har støttet Arbejdet økonomisk og sendt Julegaver til vore Julefester.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Redningsdaad og Paasejling

For nogen Tid siden lod Føreren af Statsbane-Færgen *Morsø*, Kaptajn Petersen, Færgen løbe ind mod Bolværket i Nykøbing Mors, medens han reddede en lille Pige, hvis Kjole var blevet grebet af Rattet.

Skaden paa Bolværket er nu opgjort til 11.000 Kroner og desuden er der sket nogen Skade paa Færgen. Uheldet betegnes imidlertid som hændeligt, og der vil ikke ske Paatale overfor Kaptajn Petersen, eftersom det er vitterligt, at han reddede den lille Pige fra Døden eller fra alvorlig Lemlæstelse.

### Lods-Lovens Revision

Under de nuværende Forhold er det for et Par Aar siden indledede Arbejde paa en Revision af Lodsloven gaaet i Staa. Det ventes imidlertid, at Arbejdet vil blive genoplagt efter Krigens Ophør.

Paa de senere Generalforsamlinger i Dansk Lodsforening har der vist sig stærke Uoverensstemmelser om Lovens Indhold. Lodsforeningens Formand opfordrer derfor nu Medlemmerne til at benytte den nuværende Pause i Lovgivningsarbejdet til hver for sig at udarbejde et Udkast til Revision af den gældende Lodslov, diskutere de enkelte Paragraffer med Kollegerne og derefter samlet for hvert Lodseri at indsende det saaledes fremkomne Materiale til Formanden, saa han paa denne Maade kan blive orienteret om Medlemmernes Stilling.

### Ny Motorskonnert

»Gerda Høeg« er Navnet paa en ved Holbæk Skibsværft nybygget 3/m Motorskonnert hjemmehørende i Udby og med Skibsreder *Antho Hoeg*, København, som korresponderende Reder.

Det nye Skib, der laster ca. 180 Tons d.w., er forsynet med en 120 HK. Vølund Motor.

Skibet er gaaet i Fart.

### Generalforsamling i A/S Rungsted Havn

A/S Rungsted Havn har holdt Generalforsamling. Formanden, Overretssagfører Poul Groes, Rungsted, aflagde Beretning. Havnen har i det forløbne Regnskabsaar været besjlet af 56 Lastfartøjer og 224 Lystfartøjer. 30 Fartøjer har haft fast Station i Havnen. Den største Indførsel over Havnen har været 2050 Tons Brunkul og 1765 Tons Skærver. Af »oversøisk« Tobak er indført 16 Tons. Havneindtægterne har udgjort 6000 Kr. Til Vedligeholdelse er anvendt 7000 Kr. Underskuddet, som dækkes af Hørsholm Kommune, androg 6787 Kr. Havnens Værdi er ansat til 333,151 Kr.

### Det befæstede Skibsværft paa Slotø

Det store Udgravningsarbejde, som Nationalmuseet i Samarbejde med Gymnasiaster fra Nakskov nu har afsluttet paa Øen Slotø i Nakskov Fjord, har godtgjort, at man staa overfor et i hele Verden enestaaende Anlæg af et befæstet Skibsværft fra ca. 1500. I Sommerens Løb har man afdækket Dele af Borg- og Værftsomraadet og

gjort mange interessante Iagttagelser, der bl. a. bekræfter Formodningerne om, at baade Kong Hans og Kong Christian IV har benyttet Øen som et kombineret Fæstnings- og Værftsanlæg til Brug for Bygning af Orlogsskibe. Det har vist sig, at Sommeren langt fra har været tilstrækkelig til Udgravningsarbejdet, hvorfor det vil blive fortsat i de kommende Somre. Foreløbig tildækkes Ruinen med Halm og Græstør, saa de afgravede Mure ikke tager Skade af Kulde og Regn i den kommende Vinter.

### Omfattende Reparation

Som bekendt minesprængtes Motorsejleren »Venus« af Svendborg i Februar Maaned i Storebælt. Skibet gik til Bunds, men det lykkedes at redde Besætningen. Senere blev Skibet hævet og bugseret til Svendborg, og efter Besigtigelse besluttede man at lade Skibet reparere. — Ganske vist var det meste af Skibets Agterende og Bunden sprængt væk, men da det øvrige var forholdsvis ubeskadiget, kunde »Venus« blive til Skib igen.

For 3 Maaneder siden gik »Venus« i Dok ved Svendborg Skibsværft, og i disse Dage er »Venus« atter sejlklar. Det har været en gennemgribende Reparation, og der er blevet sat ny Bund og Agterende samt Maskineri ind, ligesom man har benyttet Lejligheden til at forbedre Kahytsforholdene betydeligt, saaledes at der nu er god Plads til Skibets Besætning.

Skibet er paa 94 BRT. og 49 Nettotons og 140 Lastetons. Det blev bygget for en halv Snes Aar siden i Holland. Den nye Motor er en 110 HK. Frederikshavn Alpha-Motor, som ved Prøvesejladsen gav Skibet en Fart af 8 Knob.

### Skoleskibet »Georg Stage«

Skoleskibet »Georg Stage« har nu afsluttet sit Sommertog i Isefjorden med en Eksamen, hvor Drengene dokumenterede deres Færdigheder i Overværelse af Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde.

### Skibskøb

Kaptajn C. T. Andersen, Ærøskøbing, har solgt M/S »Freja« til Bornholm og i Stedet købt den 115 Tons store M/S »Käte« af Rønne af Kaptajn A. Jensen, Rønne.

»Käte« er bygget i Stubbeboing 1902 og forsynet med en 190 HK. Vølund-Motor.

### Foreningen af Havnefogeder

Foreningen af Havnefogeder i Danmark har atter i Aar maattet udsætte sit Aarsmøde. Foreningens sidste Aarsmøde afholdtes i 1942, og det næste kan altsaa tidligst finde Sted i 1945.

### Zoneredningskorpset paa Bjergningsarbejde

Zoneredningskorpset fra Sønderborg har bjerget m.s. »Alli« af Kolding, tilhørende Skibsfører *Hans Møller Andersen*. Skibet var sprunget læk paa Flensborg Fjord og var søgt ind til Land ved Mørvig. Zonen mødte med to Pumper og fik »Alli« pumpet læns, hvorefter tre Fiskefartøjer førte Skibet til Egernsund, hvor det skal repareres.

**Lodsrekord ved Falsterbokanalen**

Ved Falsterbokanalen er der sat Rekord ikke alene i Antallet af Lodsninger, men ogsaa hvad angaar indtjente Lodsafgifter.

Skibstrafiken gennem Kanalen har været i uafbrudt Stigning siden Nytaar. I Juni Maaned noterede man en Rekord paa 773 Lodsninger, men denne Rekord blev allerede overtruffet i Juli Maaned, da Lodsningernes Antal steg til 844. Det drejede sig da om 572 svenske og 272 udenlandske Skibe. Lodsafgifterne for disse Skibe beløb sig til 19.597 Kroner.

Hvorledes Lodsningernes Antal er forøget, fremgaar af følgende Tal:

Januar 313, Februar 370, Marts 519, April 628, Maj 663, Juni 773 og Juli 844.

**Olfert Fischers guldknappede Spadsereostok**

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har i disse Dage erhvervet en Spadsereostok med Guldknap, som har tilhørt Viceadmiral Olfert Fischer, til hvem den blev skænket af Kronprins Frederik (Frederik VI) efter Slaget paa Københavns Red 2. April 1801.

**Hånddrevet Lig**

Den 15. Juli drev lige Syd for Falkenberg Liget af en Kvinde i Land. Ved de Undersøgelser, som har været iværksat i Danmark, er den Omkomne identificeret som Fru *Adda Mary Bonnellykke*, gift med Søkaptajn Bønnellykke. Hun havde været ombord paa et Skib, som forliste i Kattegat i Begyndelsen af Juni.

**En selvløsende Skibspumpe**

To Nordmænd, Kaptajn *Myrholt* og Konstruktør *Rolf A. Elnes*, har faaet Patent paa en selvløsende Skibspumpe, som Herr Elnes har opfundet. Opfindelsen beregnes af Fagfolk at være den største patenterede Opfindelse, der er gjort i Norge i flere Aar. Denne selvløsende Pumpe behøver ingen anden Drivkraft end Bølgeslagene mod Skibssiden, og en halv Meters Bølgelønde er nok til, at der pumpes 1 Ton Vand ud pr. Minut. Pumpen kan anvendes ombord i alle Skibe paa under 3000 Tons, og for den store norske Fiskerflaade regnes den at blive ganske uundværlig. Pumpen kommer nu paa Markedet, og fra en Række europæiske Lande er der allerede kommet Anmodninger om Tilladelse til Fremstilling af den, der efter manges Opfattelse synes at skulle blive en Værdensartikel.

**Norsk Rederi overtager tre svenske Tankskibs-kontrakter**

The Eastern Shipping Co. A/S (Roy Engelstad), V. Aker i Norge, har til Hensigt at forøge sin Aktiekapital med 1,6 Millioner Kroner gennem Nytegning af 1.600 Aktier à 1.000 Kroner. Aktiekapitalen, som herved kommer op paa 2,3 Millioner Kroner, forhøjedes i Januar i Fjor fra 237.000 Kroner til 700.000 Kroner i Forbindelse med, at Selskabet sluttede Kontrakt med norske Værfter om Bygningen af to Tankmotorskibe efter Krigen. Da det første af disse Skibe imidlertid ikke kunde leveres før 2½ Aar efter Fredsslutningen annullerede Rederiet disse Kontrakter og sluttede i Stedet Kontrakt med et svensk Værft om tre helsevejsede Tankmotorskibe paa hver 1.000 Tons d.v.

Det første af disse Skibe bliver færdigt i Aar, det andet i første Halvaar 1945 og det tredje i August-September 1945.

**Norsk Fiskekutter forlist ved Skagen**

Den norske Fiskekutter Ø 32 H, der er hjemmehørende i Hvaler i Syd Norge, er forlist ud for Grenen.

Kort efter, at Kutteren havde forladt Skagens Havn, eksploderede Luftbeholderen, der anvendes til Motorstart, og Kutteren sank i Løbet af faa Minutter.

En Skagenskutter, der befandt sig i Nærheden, reddede Kutterens tre Mands Besætning, der er indbragt til Skagens Havn.

Da Skipperen ikke havde Baaden forsikret, tegnede Uheldet til at blive et stort Tab for ham, men to af de fire K'ers store Kuttere, HG 102 og HG 105, der begge føres af Skagensskippere, tilbød gratis at forsøge at tage Kutteren op igen, og da en Dykker var nødvendig, tilbød Skagenshavns Dykker at gaa ned, uden at det skulde koste noget. Efter flere Timers Arbejde lykkedes det at faa Kutteren hævet saa meget, at den kunde slæbes paa

Bedding paa Karstensens & Henriksens Skibsværft i Skagen, og dette erklærede straks, at det kun ønskede at faa den udbetalte Arbejdsløn refunderet for at reparere Kutteren. Det er nu Tanken at sætte en Indsamling i Gang ved Havnen for at skaffe Midler til denne Post og muligvis ogsaa til at erstatte de personlige Ejendele, som de tre Fiskere, der var om Bord, mistede ved Forliset.

**Krigsfange-Udveksling i Gøteborg**

I Anledning af en Meddelelse fra det amerikanske Udenrigs- og Krigsministerium om, at »Gripsholm« skal afgaa fra New York til Sverige, hvor der skal finde en ny Udveksling Sted af saarede og syge Krigsfanger, har T.T. henvendt sig til det svenske Udenrigsministerium, som bekræfter, at den svenske Regering har lovet at yde sin Medvirken til en saadan Invalideudveksling, der vil finde Sted i Gøteborg den 8. September. »Gripsholm« ventes tilbage til New York i Slutningen af September. Skibet har faaet frit Lejde fra de krigsførendes Side.

**Phv. Skibsreder død i Fattigdom**

Den tidligere uruguayiske Millionær og Skibsreder Manuel Allende Ribero er død i Fattigdom i Badebyen Lloret de Mar Nord for Barcelona. Ribero var særlig kendt i spanske Finanskredse fra Verdenskrigens Dage. Han skabte da en Flaade paa over 70 Skibe, der sejlede med Levnedsmidler fra Amerika til Spanien. Som Følge af Vaabenstilstanden i 1918 led han et økonomisk Sammenbrud, der ruinerede ham og de Finansmænd og Banker, der arbejdede sammen med ham. Siden da har Ribero levet ganske tilbagetrukket i Lloret de Mar, hvor han fik en beskedent Understøttelse af det uruguayiske Generalkonsulat.

**PERSONALIA****60 Aar**

Paa Mandag — den 28. August — fylder Skibsfører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn *E. Lerche-Jørgensen*, 60 Aar. Kaptajn Lerche-Jørgensen, der i en Aarrække har været Bestyrelsesmedlem i Den almindelige danske Skibsførerforening, opholder sig for Tiden i Spanien paa Forretningsrejse for sit Rederi.

**50 Aar**

Skibsfører i Dampskibsselskabet Norden, Kaptajn *P. H. Mortensen*, fylder paa Onsdag — den 30. August — 50 Aar.

\*

Lods *Niels Fr. Kofoed*, Drejens Odde ved Kolding Fjord, fyldte 50 Aar i Onsdags. Han er født i Eltang Sogn mellem Kolding og Fredericia som Søn af Lods C. F. Kofoed. I 1910 gik han til Søs og sejlede med forskellige danske Sejlskibe indtil 1920, da han gik i Land for at tage Eksamen fra Svendborg. Efter nogle Aar som Styrmand i Rederiet Lauritzen blev han i 1928 ansat som Lods ved Kolding Lodseri.

**Udnævnt til Skibsfører**

1. Styrmand i Rederiet Lauritzen *Carl Johan Nielsen* er udnævnt til Skibsfører i Rederiet. Kaptajn Nielsen er født 1902 i Nordby paa Fanø som Søn af Skibsfører N. Th. Nielsen og gik til Søs i 1916, først med store Sejlskibe og senere i Lauritzens Flaade. I 1924 og 25 tog han Styrmands- og Skibsførereksamen, og siden har han haft Ansættelse i Rederiet.

**25 Aars Jubilæum**

Redaktøren af Maskinmesterforeningens Medlemsblad og af Værket »Den danske Sømand«, Forfatteren, Maskinmester *Aage J. Chr. Pedersen*, fejrede i Onsdags 25 Aars Jubilæum paa Nordiske Kabel og Traadfabriker. Maskinmester Pedersen er udlært paa Flydedokken i København, hvor ogsaa hans Fader havde sin Gerning. Som Assistent sejlede han i D.F.D.S., og i 1919 blev han ansat paa N.K.T., først paa Kabelværket og fra 1935 paa Valseværket.

**Fyr- og Vagervæsenet**

Efter derom indgivet Ansøgning fratræder Fyrmester af 1ste Grad *Edvard Julius Hans Christiansen Lund*, Dbmd., paa Grund af Alder sin Tjenestestilling som Fyrmester af 1ste Grad fra Udgangen af Oktober 1944.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer



### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa  
 D/S »Activ«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker.  
 C. Clausen, Svendborg.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Buggerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hølland«.  
 Rhederi M. Jepsen A/S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 Rederi A/S Kosmos.  
 A/S Rederiet Mathille, Lemvig.
- A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbande og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 Navitas A/S.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 Alfred Olsen Transport Co.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Orion«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 Partrederiet s.s. Runø.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitfers Bjergnings-Entreprise.  
 A. E. Sørensen, Svendborg.  
 A/S Tankskibsrederiet.  
 Jens Toft A/S.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 24. August 1944.

Nr. 34.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1215. (P). Danmark. Grønsund E. Gamle-Tolk SE. Sømærke flyttes.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 33/1197 1944.

*Position.* 54° 50' (08") N. 12° 12' (57") E.

*Detaller.* Paa Grund af den nyfundne 3,7 m Stenpulle, der ligger paa Linien mellem Sømærkerne *Tolkerenden S.* hvide Stumpstønde med 3 nedadvendte Koste og *Gamle-Tolk SE.* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, vil sidstnævnte Sømærke, *Gamle-Tolk SE.*, blive flyttet c. 400 m i Retning 126° til ovennævnte Plads.

*Kort* Nr. 162, 187 og 188.

*Publikationer.* Danske Lods III, Side 268. Søm.-Fort. Side 91, Nr. 1.

1216. Finland. Bottniske Bugt. Åland. Baake genopføres ikke.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1511 1941.

*Position.* c. 60° 25',5 N. 19° 45',5 E.

*Detaller.* *Dånö-Gamlen* Baake bliver ikke genopført.

(N. f. S. Nr. 32/1653. Berlin 1944.)

1217. Finland. Bottniske Bugt. Åbo Skærgaard. Utö-Längan (Norra Grimsöarne) Baake genopføres ikke.

*Position.* c. 59° 41',6 N. 21° 30',2 E.

*Detaller.* *Utö-Längan* Baake bliver ikke genopført.

(N. f. S. Nr. 32/1654. Berlin 1944.)

1218. Tyskland. Rügen—Bornholm. Kolberg. Forsøg med Raketter og Lysbomber.

*Tidspunkt.* 15.—30. August 1944.

*Detaller.* I Omraadet mellem *Rügen* og *Bornholm* samt ved *Kolberg* afholdes i Tusmørket i ovennævnte Tidsrum Forsøg med Raketter og Lysbomber.

(N. f. S. Nr. 32/1688. Berlin 1944.)

**1219. Tyskland. Greifswalder Bodden. Klein-Stubber. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1014 1944 udgaar.*Position.* c. 54° 14',5 N. 13° 39',8 E.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.

(N. f. S. Nr. 32/1649. Berlin 1944.)

**1220. Tyskland. Trave. Herrenbrücke E. Vrag.***Position.* c. 53° 54',1 N. 10° 46',7 E., i 8 m Vand, c. 80 m SE. for Broen.

(N. f. S. Nr. 32/1650. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1221. Danmark. Sundet. Vedbæk NE. Oplysning om Dybde over Vrag.***Tidligere E. f. S.* Nr. 32/1184 1944 udgaar.*Position.* 55° 51' 58" N. 12° 36' 35" E., c. 1,5 Sm 50° fra *Vedbæk* Havn.*Detaller.* Dybden over Vraget, der var sunket i 11 m Vand paa ovennævnte Plads, er 6,0 m.*Kort* Nr. 131 og 130.**1222. Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Skudehavn S. Kloakledning under Udførelse.***Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1015 1944.*Positioner.* a) 55° 42' (46") N. 12° 36' (11") E.

c) 55° 42' (42") N. 12° 36' (29") E.

*Detaller.* Den i ovennævnte E. f. S. omhandlede Kloakledning er nu under Udlægning mellem Punkterne a) og c).

Overkant af Ledningen ligger i c. ½ m Dybde. Indtil det Tidspunkt, hvor Ledningsstrækningen forsynes med en beskyttende Mole, der føres op til 1 m Højde over Havfladen, vil Ledningen blive markeret ved en dobbelt Lægterrække, forsynet med grønt Flag.

*Kort* Nr. 134 og 133.*Publikationer.* Havnelods, Side 123.**1223. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 30/1138 1944.*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.*Detaller.* Ved Opmaalingen den 18. August 1944 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 3,5 m i W.-Siden af Renden.**1224. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højstene Løb Klokketønde genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 30/1139 1944 udgaar.*Position.* 54° 57' (52") N. 10° 27' (37") E.*Detaller.* *Højstene Løb Klokketønde* er atter udlagt paa Plads.

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 1225. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Skibsfartshindringer.

*Positioner.* 1. c. 55° 50',8 N. 11° 12',5 E., c. 6 Sm 135° fra *Sejersø Fyr*.  
2. c. 55° 53',1 N. 11° 04',5 E., c. 2 Sm 190° fra *Sejersø Fyr*.

*Detaller.* Skibsfartshindringer rapporteres paa hver af ovennævnte Pladser. Opgivelserne er imidlertid ret usikre.

#### 1226. Danmark. Kattegat. Skagen Havn E. t. N. Vrag fjernet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 33/1207 1944 udgaar.

*Position.* c. 57° 43',2 N. 10° 38',3 E., c. 1½ Sm 81° fra *Skagen Havn*.

*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

#### 1227. Norge. Ofotfjord. Narvik Bugt. Mineomraade. Sejladsforskrift.

*Positioner.* a) 68° 25',4 N. 17° 20',5 E., *Båtberget*.  
b) 68° 26',5 N. 17° 23',9 E., *Kvitevik*.  
c) 68° 25',9 N. 17° 23',6 E.  
d) 68° 25',3 N. 17° 22',3 E.

*Detaller.* 1. Et Mineomraade findes inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter.

2. Ved Besejling af *Narvik* skal følgende iagttages:

a) Skibe paa mindre end 200 Brutto Registertons kan altid passere den S.-lige Del af det i Punkt 1 nævnte Omraade ved at holde sig netop Nord for 10 m Kurven.

Til Afmærkning af 10 m Kurven er paa c. 68° 25',5 N. 17° 22',4 E. udlagt en Spirtønde.

Endvidere er der paa 68° 25' 25" N. 17° 22' 55" E. udlagt et Kontrolfartøj, som man altid skal gaa tæt til.

b) Skibe paa mere end 200 Brutto Registertons skal passere Omraadet efter forud modtagne Anvisninger fra Havnekaptajnen. Passage maa kun finde Sted efter forudgaaende Anmeldelse til Havnekaptajnen i *Lodingen* eller i *Narvik*.

(N. f. S. Nr. 32/1678. Berlin 1944.)

#### 1228. Norge. Ranenfjord. Sejladsforskrift.

*Position.* *Indre Låvong* c. 66° 09',5 N. 13° 06',2 E.

*Detaller.* Alle Skibe, som vil løbe ind i *Ranenfjord* E. for 13° 06' E., skal, med Undtagelse af ledsagede og anmeldte Skibe samt Ruteskibe, melde sig hos Havnevagten i *Indre Låvong*.

Den tidligere Bestemmelse om at melde sig til Havnevagten i *Hemnes* er ophævet.

Det er forbudt alle Skibe med ovennævnte Undtagelser at løbe ind i Fjorden mellem Kl. 2200 og Kl. 0600 i Tiden: 1. September—30. April.

Skibe, der ikke retter sig efter Bestemmelserne, beskydes uden Varsel.

(N. f. S. Nr. 32/1660. Berlin 1944.)

**1229. Norge. Hordaland. Bjørnafjorden. Lille Laugarøy Fyr forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1088 1944.*Position.* c. 60° 09',0 N. 5° 15',2 E.*Detaller.* Lille Laugarøy Fyr viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Lys 0,7<sup>s</sup>, Mørke 4,3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 16,0 m. Synsvidde: 11,5 Sm for hvidt, 8,0 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 120° til 131°.
2. Hvidt i — - 131° - 337°.
3. Rødt i Pej. fra 337° til 344°.

(E. f. S. Nr. 15/503. Oslo 1944.)

**1230. Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Reservelystønde inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 32/1194 1944 udgaar.*Position.* 56° 42' (54") N. 8° 10' (30") E.*Detaller.* Tyborøn Lys- og Fløjtetønde er efter endt Eftersyn atter udlagt paa Plads. Reservelystønden er inddraget.

---

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**1231. Sverige S.-Kyst. Kivik N. Skydeøvelser.***Tidspunkt.* 22.—26. August og 28. August—1. September 1944, samtlige Dage Kl. 0800—1600.*Position.* Killehus c. 55° 44' N. 14° 12' E.*Detaller.* I ovennævnte Tid foretages Skydeøvelser i E.-lig Retning fra Pladsen 2500 m ENE. for *Brösarps* Station, c. 3 Sm N. for *Ahus*.Fareomraadet strækker sig c. 6 Sm ud fra Kysten og begrænses mod Nord af en Linie, der gaar i Retning 66° fra *Knäbäck* paa c. 55° 45' N. 14° 12' E., og mod Syd af en Linie, der gaar i Retning 111° fra *Stenören* paa c. 55° 43' N. 14° 12' E.

(U. f. s. Nr. 34/1724. Stockholm 1944.)

**1232. Sverige. Öregrundsgrepen W.-lige Del. Bombkastnings- og Skydeøvelser.***Tidspunkt.* 28. August—2. September 1944.

*Positioner.*

<i>Länsman</i>	c. 60° 26',6 N. 18° 14',2 E.
<i>Låggrund</i>	c. 60° 23',7 N. 18° 18',3 E.
<i>Igelgrund</i>	c. 60° 24',2 N. 18° 11',2 E.
<i>Ön</i>	c. 60° 24',7 N. 18° 09',2 E.
<i>Långören</i>	c. 60° 22',8 N. 18° 17',2 E.

*Detaller.* Bombkastnings- og Skydeøvelser fra Luftfartøj foretages i ovennævnte Tid mod Maal paa Øerne fra *Länsman* mod Nord til *Låggrund* mod Syd i *Öregrundsgrepen* samt mod Maal paa Kysten mellem *Igelgrund* og *Kallrigafjärden*.

Fareomraadet begrænses af en Linie mellem

- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| 1) <i>Ön</i>             | 3) 60° 24' N. 18° 21' E. |
| 2) 60° 28' N. 18° 15' E. | 4) <i>Långören</i> .     |

(U. f. s. Nr. 34/1723. Stockholm 1944.)



**1233. Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten. Bombekastningsøvelser.***Tidspunkt.* 28. August—2. September 1944.*Position.* c. 60° 37' N. 17° 48' E.*Detaller.* Bombekastningsøvelser foretages i ovennævnte Tid mod Maal i *Löfstabukten*.  
Fareomraadet: *Löfstabukten* S. for Breddeparallellen 60° 35' N. og W. for Meridianen 17° 43' E.

(U. f. s. Nr. 34/1722. Stockholm 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1234. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Indsejling. Forbud mod Sejlads med stor Fart. Advarselsskilt opsat.***Tidligere E. f. S.* Nr. 33/1319 1943.*Position.* 55° 15' (00") N. 11° 14' (24") E.*Detaller.* Paa det S.-lige Molehoved ved Indløbet til *Skælskør Fjord* er opsat et Skilt, hvorpaa der med hvide Bogstaver paa sort Bund er paamalet: *Langsom Fart forbi Lodsbroen*.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 189.**1235. Danmark. Lille-Bælt. Brandsø NW. Vragafmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 21/916 1944.*Position.* 55° 22' 24" N. 9° 41' 13" E., c. 1 Sm 351° fra *Brandsø W.-Pynt*.*Detaller.* Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt ved Pladsen for det nu fjernede Vrag paa ovennævnte Plads, er inddraget.*Kort* Nr. 151 og 150.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1236. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt ombyttet.***Position.* c. 56° 36',8 N. 10° 24',3 E.*Detaller.* *Randers Fjord* rød- og hvidstribede Spidstønde med 1 Ballon er for et Tidsrum af c. 3 Uger paa Grund af Reparation ombyttet med et mindre Sømærke med samme Farve og Topbetegnelse.**1237. Sverige. Skagerrak. Lysekil. Stångehuvud. Skydeøvelser.***Tidspunkt.* 23.—26. August 1944, hver Dag Kl. 0900—2000.*Positioner.* *Stångehuvud* c. 58° 16',3 N. 11° 25',0 E.*Hällö S.-Pynt* c. 58° 19',9 N. 11° 13',0 E.*Bonden N.-Pynt* c. 58° 12',8 N. 11° 18',8 E.*Detaller.* Skydeøvelser mod Luftmaal foretages i ovennævnte Tid fra *Stångehuvud*, W. for *Lysekil*, ud over Havet.Fareomraadet er en Sektor, som har Spidsen i *Stångehuvud*, og som begrænses mod Nord af Linien *Stångehuvud—Hällö S.-Pynt*, mod Syd af Linien *Stångehuvud—Bonden (Fogeln)* og mod Vest af en Linie 7,6 Sm fra *Stångehuvud*.

Skydning afbrydes under Skibes Passage af Omraadet.

(U. f. s. Nr. 34/1725. Stockholm 1944.)

1238. Sverige. Skagerrak. Hällö Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.

*Position.* c. 58° 20' N. 11° 13' E.

*Detaller.* Taagesignaleringen ved *Hällö* Fyr, der har været indstillet paa Grund af Anlæggets Reparation, er atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 34/1686. Stockholm 1944.)

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

=====  
**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

## KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE

KOLDING

BEFRAGTNING — KLARERING — EKSPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

## RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tlgr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

## SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 35

FREDAG 1. SEPTEMBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Tonnagestillingen paa de oversøiske Markeder har ikke udvist nogen Forandring i den forløbne Uge. Efterspørgslen efter Skibsrum er om muligt endnu større end tidligere, men Befragtningsvirksomheden stiger ikke i Forhold hertil, da der stadig af den kontrollerede Tonnage kun frigives saa meget, at den lige dækker det mest nødvendige Transportbehov. Tilgangen paa neutral Tonnage viser heller ingen Stigning, og Befragternes Konkurrence om de faa frie Skibe er derfor meget skarp, hvilket giver sig Udslag i en meget fast Ratetendens.

Amerikanerne frigav i den forløbne Uge igen et Antal Skibe for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika. Hjemgaaende skal disse Skibe som sædvanlig have Sukker fra Cuba, Malm fra Brasilien og Salpeter fra Chile, men desuden er en Del af de Skibe, som transporterer Kul til de sydlige Havne i Brasilien, dirigerede til Argentina, hvor de skal laste Majs til Golfen og Northern Range. Iflg. Meddelelser fra Sverige skal 100.000 Tons d.w. være sat ind for disse Majslaster i den forløbne Uge. Fra Chile skal Amerikanerne have købt 850.000 Ts. Salpeter for Afskibning over det kommende Aar, og Kontrakten kan, hvis der kan skaffes tilstrækkelig Tonnage, forhøjes til 1 Mill. Tons. Iøvrigt er der paa det amerikanske Marked stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Malm fra Indien og Sydafrika til Golfen og Northern Range, ligesom der ogsaa cirkulerer en lang Række Ordre for Papir og Malm fra Canada og New Foundland til U.S. Atlantic. Der har ikke fundet nogen Ændringer Sted i de amerikanske Rater.

Englænderne søger nu igen Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til Azorerne, Nordafrika og Italien til uændrede Rater. Flere Skibe rapporteres sluttede for Salt fra Port Said til Calcutta til 53/9d. og for Salt fra Aden til Calcutta til 35 Rupees. Iøvrigt noteres Kul fra Durban til Suezomraadet og Vestafrika til uforandrede Rater.

I de frie Trades er det stadig Afskibningerne fra Argentina, der er den dominerende Faktor. Eire fik Tonnage fra Buenos Aires til Lissabon til \$65 for Omlastninger i mindre Skibe. Der regnes med, at den Fragt, Irlænderne vil komme til at betale, naar Lasten ligger i irsk Havn, kommer op i Nærheden af \$100. Iøvrigt er baade Spanien og Portugal i Markedet for Tonnage fra Argentina til de respektive Lande. Nominelt noteres \$65, men der er næppe Tvivl om, at der kan opnaas en Del mere. Endvidere søges der stadig Tonnage for en Række Stykgodsladninger til forskellige Destinationer til uforandrede Rater, men ogsaa for disse Laster gælder det, at passende Tonnage utvivlsomt kan opnaa betydeligt mere end de officielt noterede Rater. Af andre Forretninger skal nævnes Sukker fra Cuba til Portugal til \$50 plus 14 pCt. Krigstillæg og Salpeter fra Chile til Suezkanalen til \$18.15 plus 125 pCt., men til denne Rate, der maa formodes fastsat af de engelske Skibsfartsmyndigheder, faas naturligvis ikke neutral Tonnage.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig uden større Udsving. Der sluttedes ogsaa i den forløbne Uge en Del Baade for Kul, Koks og Briketter

fra Tyskland til danske Havne til de af Fragnævnet fastsatte Rater. Der er endvidere sluttet enkelte Skibe for Trælast fra finske Havne til Danmark til uændrede Rater. I Salpeterfarten fra Skiensfjorden til Danmark ligger Raterne lidt svagere. Saaledes sluttedes en 3200 Tonner Menstad/Odense til Kr. 15.25 og en 2200 Tonner til 2 gode danske Havne fik Kr. 17. I Malmfarten Sverige/Tyskland er Efterspørgslen meget livlig til uændrede Rater.

### DEN SVENSKES UDENRIGSSØFART

Sammenlignet med Juni Maaned er den svenske Udenrigssøfart som Helhed i Juli Maaned formindsket noget. Hvis man ser bort fra Færgetrafiken paa Danmark og Tyskland, er den egentlige Udenrigssøfart dog forøget fra 1,150,000 Tons i Juni til 1.192.000 Tons i Juli eller med 42,000 Tons. I Lejdetrafiken er der indklareret fem og udklareret 9 Skibe, hvoraf de tre var Udveksling mod Skibe, som først kom ind i Begyndelsen af August.

De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken forøgedes, inklusiv Færgetrafiken, fra 40,0 pCt. i Juni til 47,2 pCt. i Juli og bortset fra denne Trafik fra 53,8 til 54,6 pCt. De tyske Skibes Andel i Totaltrafikken var eksklusiv Færgefarten 21,9 mod 24,9 pCt. i Juni Maaned og de danske Skibes 11,1 mod 12,4 pCt.

Den svenske Handelsflaades totale Krigstab fra Krigens Begyndelse og til den 19. August var — inklusive 21 Fiskeskibe paa 1,131 BRT., samt 25 beslaglagte Skibe paa 45,678 BRT. — 245 Skibe paa 592,163 BRT.

### FRA SVENSKES VÆRFTER

Som bekendt søgte man under sidste Krig at klare STonnage-Problemet med Bygning af Betonskibe, men dette Eksperiment blev opgivet umiddelbart ved Krigens Ophør, og som det vil erindres, har det svenske Betonskib *Linnéa* nu i en Aarrække ligget som Bølgebryder ved Ljungkile.

Under denne Krig er Iden imidlertid taget op igen. I disse Dage har Aktiebolaget Betonerede Järnfartygs Anlægning i Ramvik til Underås Santag Aktiebolaget i Södertälje leveret et 250 Tons Lastmotorskib af Beton, særlig beregnet til Transporter af Sand. Skibet hedder *Underås Santag II* og er forsynet med en 130 Hestekræfter Skandiamotor.

Hoveddimensionerne er Længde 33,80 Meter, største Bredde 7,74 Meter og Dybde 3,27 Meter.

Fra Finnboda har der forleden Dag været Søsætning af en Damper, der bygges til Sveabolaget. Det nye Skib, der døbt *Bifrost*, er paa 2,450 Tons.

Götaverken har haft Søsætning paa et 6250 Tons Lastmotorskib, der bygges til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd. Det nye Skib fik i Daaben Navnet *Scandinavia*.

Skroget er saa godt som helsvejet og er bygget med svejsede Tværskibs- og Langskibsskod. Hoveddimensionerne er følgende: Længde overall 382 Fod, Bredde 50 Fod, Dybde til Shelterdæk 32 Fod 6 Tommer og Dybde til Hoveddæk 24 Fod 6 Tommer.

*Scandinavia* skal forsynes med en to-Takts, 6-cylindret, enkeltvirkende Dieselmotor paa 3850 indicerede Hestekræfter af Götaverkens eget Fabrikat. Farten er beregnet til 13 Knob paa fuld Last.

Umiddelebart efter *Scandinavias* Søsætning lagdes Kølen paa den ledige Bedding til et 6000 Tons Motorskib, som skal bygges til Rederiaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund. Selv om dette nye Skib skal udrustes til Malmfarten, bliver det stort set et Søsterskib til *Scandinavia*.

*Scandinavia* er det tredje Skib i Svenska Lloyds Flaade, der kommer til at føre Navnet *Scandinavia*. Det første var en Damper paa 1835 Tons, bygget i Greenock i 1899. Det solgtes i 1936. Det andet var paa 2745 Tons d.w. og bygget paa Eriksberg i 1937. Det krigsforliste i Juli Maaned i Fjor udfør Hollandsk Guyana paa en Rejse fra Philadelphia til Rio.

#### LEJDESKIBS-IMPORTEN I FØRSTE HALVAAR

Det oplyses, at de svenske Lejdebaade i første Halvaar i Aar hjembragte over 13,000 Tons Kaffe imod kun ca. 5000 Tons i samme Periode i Fjor. I det hele taget er Sveriges Import af Levnedsmidler m. m. forbedret i Aar, fordi Lejdeskibstrafiken har kunnet opretholdes i planmæssigt Omfang. Af Hvede indførte Lejdeskibene 17,000 Tons imod 3500 Tons i første Halvaar i Fjor, af Kakaobønner 4800 Tons imod 1700 Tons, Jordnødder 13,000 Tons imod 10,500 Tons, Kopra 14,000 Tons imod 5300 Tons, Hørfre 13,500 Tons imod 7500 Tons, Oliekraftfoder 31,600 Tons imod 11,900 Tons, vegetabiliske fede Olier 4300 Tons imod 4100 Tons samt Raps- og andre Oliefrø 5300 Tons imod 5000 Tons. Desuden indførtes 5000 Tons animalsk Fedt, som slet ikke importeredes i Fjor. Indførslen af Risengryn har i Aar været nedskaaet til Fordel for andre Varer og har saaledes kun udgjort 1000 Tons imod 11,800 Tons i første Halvaar i Fjor.

Udover disse Varer har Lejdeskibene i Aar hjemført en Del Varepartier fra Spanien, deriblandt 3000 Tons Appelsiner og 350 Tons Mandler. Af Landene indenfor Spærringen har Danmark i første Halvaar i Aar forsynet Sverige med 7605 Tons Sukker, 3229 Tons Kød, saa godt som hele Importen af Æg (næsten 8 Mill. Stk.) og Hovedparten af Fiskeimporten.

#### KENDT NORSK SKIBSREDER DØD

En af Foregangsmændene indenfor den norske Hvalfangst, Skibsreder *H. G. Melsom*, Tønsberg, er død 74 Aar gammel.

Skibsreder Melsom begyndte som Sømand og sejlede som Styrmand og Skibsfører om Bord i de store Hvalfangstbaade. Kort før Aarhundredskiftet sejlede han som Fører paa en russisk Hvalfanger paa Koreakysten og i det nordlige Stillehav. Under den russisk-japanske Krig lykkedes det Melsom at forhindre, at hans Skib blev taget af Japanerne. I nogle Aar fortsatte han i denne Fart, men blev i 1912 Bestyrer af det flydende Hvalkogereri *Thule* og senere af *Falkland* i Sydishavet.

I 1924 startede Melsom sammen med en Fætter Hvalfangstselskabet »Globus«, der havde til Formaal at drive Hvalfangst paa det aabne Hav uden at behøve at betale Koncession. Ogsaa efter at være blevet Reder har Melsom deltaget aktivt i selve Hvalfangsten.

#### EN SKIBSFARTSPLAN TIL REGERINGEN

Præsidenten for Silver Line, Ltd., i London *Stanley M. Thompson* har fornylig i en Artikel gjort sig til Talsmand for, at der fra Skibsfartserhvervets Side snarest til Regeringen indleveres en Skibsfartsplan.

I denne Artikel paapeger han Nødvendigheden af, at Skibsfarten paa et saa tidligt Tidspunkt, som det overhovedet er muligt, forelægger Regeringen sine Fremtidsplaner. Han understreger, at Opretholdelsen af Skibsfarten paa et højt Stade er af den største Betydning for et Land som England, og Erhvervet har derfor Pligt til ikke at afvente, at Regeringen afstikker dets Fremtid — tværtimod skal Regeringen præ-

senteres for de Planer, man fra denne Side har med Hensyn til Efterkrigstiden.

Stanley M. Thompson understreger, at et af Efterkrigstidens mest brændende Problemer bliver Remplaceringen af Tonnage. Skibsfarten lider ikke alene af økonomiske Vanskeligheder foraarsaget af de enorme Byggepriser som Følge af Krigen, men tillige af Forandringen i Verdenshandelens Struktur, idet der i forskellige Lande under Krigen er opstaaet Industrier, der ikke tidligere eksisterede. Hertil kommer endvidere Forandringen i Landenes Tonnage-Besiddelse, ikke alene gennem den amerikanske Bygning af Krigstonnage, men ogsaa fordi Lande, der ikke tidligere har haft nogen Handelsflaade, nu har skaffet sig Tonnage.

Den engelske Shippingmand mener, at Problemet om Tonnagens Fordeling bør løses gennem internationale Forhandlinger om en bestemt Quota for, hvor meget Tonnage et Land kan besidde, og om en international Kontrol med Fragtraler og Tonnagemængder, hvis den engelske Regerings Hensigter med Hensyn til at undgaa Konjunktursvingninger skal opnaas.

#### ENGELSK REDERI-UDBYTTE

Det britiske Rederi Coast Lines, der er dannet ved Sammenlutning af tre Kystfartslinier, og hvis Aktiekapital er 2 Mill. Lstr., deklarerer 4 pCt. i Dividende. Udbyttet i Fjor var 3 pCt., i Forfjor 2½ pCt. og de to foregaaende Aar 0.

#### AMERIKANSK REDERI PLANLÆGGER LUFT-RUTE OVER GRØNLAND OG OSLO

Det amerikanske Rederi Moore & McCormack Lines har ansøgt Myndighederne i De Forenede Stater om Koncession paa en international Luftrute efter Krigen.

En Gren af det planlagte Rutenet skal gaa fra New York over Botwood paa New Foundland, Frederiksdal paa Grønland, Reykjavik, Oslo, Stockholm, Helsingfors, Moskva og Teheran til Basra ved den iranske Havbugt.

#### SKIBSFARTEN MELLEME EIRE OG SYDAMERIKA

Krigsforsikringspræmierne for Last mellem Eire og Sydamerika er nu blevet nedsat med 1 pCt. til 5 pCt. for argentinske, portugisiske og spanske Skibe, medens Præmien for andre Landes Skibe er 6,5 pCt.

#### DEN AMERIKANSKE SKIBSBYGNING

U. S. Maritime Commission har udsendt en officiel Meddelelse, der giver forskellige Oplysninger om de af den amerikanske Skibsbygning opnaaede Resultater.

I denne Meddelelse gives der Oplysninger om, at der siden den 1. Januar er søsat ialt 1012 Skibe, hvilket vil sige, at der fra amerikanske Værfter er søsat ialt 3736 Skibe, siden Amerika den 7. December 1941 traadte ind i Krigen.

#### OLIEREKORD I DE FORENEDE STATER

Olieadministrationen, der har Sæde i Washington, har nu givet Bemyndigelse til September-Produktionen. Efter denne maa der i denne Maaned produceres over 5 Millioner Tønder om Dagen, hvilket vil sige det højeste Tal, man nogensinde har været oppe paa.

#### DØDSFALD

Tidligere Skibsfører i Ø. K. og Siam Steam Navigation, Kaptajn *Frederik Christiansen*, er efter længere Tids Sygdom død 62 Aar gammel i sit Hjem i Bredballe ved Vejle.

Kaptajn Christiansen, der var Kobmandssøn fra Vejle, kom til Søs i 1898 med Skoleskibet *Georg Stage*. Senere sejlede han med Barken *Kronprinsesse Louise* af Fanø og forskellige andre danske og udenlandske Sejlskibe paa Langfart. I 1901 tog han sine nautiske Eksaminer og blev

Aaret efter Styrmand i en stor Bark. I 1905 var han Understyrmand paa *Georg Stage* og oplevede her den frygtelige Kollision i Sundet, hvor mange druknede. I Aarene 1906 og 1907 var han Reserveløjnant i Marinen og blev i 1910 knyttet til Siam Steam Navigation. I 1923 øvede han en smuk Sømandsdaad, idet han bjergede en kinesisk Kystbaad, der laa med knækket Rorstang.

I 1931 — efter mere end tyve Aars Ophold i Østen — vendte han tilbage til Danmark og bosatte sig nær sin Fødeby. Han var ved sin Død Bestyrelsesmedlem i De danske Blodfoderfabriker og i Vejle Trælast- og Kulkompani. Siden 1934 var han tillige Medlem af Vejle Søret.

## Panama-Kanalen gennem tredive Aar.

Det er i disse Dage 30 Aar siden, at Panama Railroad Co.s Damper *Ancon* som det første Skib passerede den da lige fuldede Panamakanal, og dermed indlededes et helt nyt Afsnit i Skibsfartens Historie. Ligesom Suez-Kanalen kom til at danne Forbindelsen mellem Vestens og Østens Verden, blev Panama-Kanalen af uvurderlig Betydning for Verdensskibsfarten, idet den overflødiggjorde den lange, besværlige og meget kostbare Rejse rundt om Kap Horn.

Allerede paa et meget tidligt Tidspunkt — det var kort efter Midten af forrige Aarhundrede — gav man i De Forenede Stater Udtryk for Ønsket om at skabe en Vandvej mellem Atlanterhavet og Stillehavet, men man skulde helt op til 1881, før Forarbejderne til det vældige Kanalbyggeri var gennemført, og da havde Suezkanalen jo været farbar allerede i adskillige Aar. To Aar senere gik man i Gang med selve Bygningen. Det var mærkelig nok ikke amerikansk Kapital, der stod bag ved, men derimod franske Penge, ligesom Tilfældet havde været ved Suez, og det var da ogsaa denne Kanals Skaber, der kom til at staa som Bygmester, men kort efter fulgte den store Panamaskandale med det store Aktiefald, og det lagde en dyb sort Skygge over den geniale Kanalbyggers Navn.

Trods Lesseps Uheld var man ikke til Sinds at opgave fra fransk Side, og der blev meget hurtigt dannet et nyt Selskab, men ogsaa det maatte efter kort Tids Førløb indstille Virksomheden. Det blev i den nye Verden, at Kanalanken skulde vokse videre og modtage fornyet Næring. I Amerika levede KanalTanken videre, ogsaa efter at det andet franske Selskab havde opgivet Planerne. Af dette Selskab købte Amerikanerne for 200 Millioner Dollars det Materiel, der skulde have været anvendt til Kanalbygningen.

Amerikanerne gik meget effektivt til Værks. Det første, det gjaldt om, var at faa udryddet de mange giftige Insekter — fremfor alt Moskitoer — der gjorde Arbejdet i Kanalzonen intet mindre end livsfarligt. Man fik simpelthen udryddet Insekterne ved at overhælde de utallige Vandhuller og Laguner, der er de giftige Insekters Eldorado, med Petroleum.

Saa tog man for Alvor fat paa Byggeriet, der blev indledet med Opdæmningen af de to Floder Chagres og Rio Grande, der løber ud i Atlanterhavet. Herved skabtes de to kunstige Søer, *Gatun-Søen* og *Miraflores-Søen*.

Det var umiddelbart ved den sidste store Krigs Begyndelse, at Panama-Kanalen stod klar til at modtage de mange Skibe, der nu vilde spare den lange og trælse Rejse rundt om Hornet. Som meddelt løb *Ancon* igennem for 30 Aar siden, men det tog, takket være Krig og Jordskælv, nogle Maaneder, inden Kanalen kunde aabnes for almindelig Trafik. Ved den højtidelige Indvielse var der en mægtig Skibsparade, hvor mange Nationers Orlogsskibe var repræsenteret. I den brogede Vrimmel saa man ogsaa det danske Splitflag. Men med selve den højtidelige Indvielse var Vanskelighederne endnu ikke ganske overvundet, der var saaledes adskillige Jordskred, der i de første Aar lagde betydelige Hindringer i Vejen.

### 25 AARS JUBILÆUM

I Dag — Fredag — kan Skibsmægler *O. Asminck* fejre 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse i Rederiet Marius Nielsen & Søn.

Skibsmægler Asminck blev ansat i Rederiet umiddelbart efter at have taget Studentereksamen, og i 1922 tog han Skibsmæglereksamen, og en halv Snes Aar efter fik han Bestalling som statsautoriseret Skibsmægler. Igennem alle de 25 Aar har han indenfor Rederiet været beskæftiget i Befragtningsafdelingen, og siden han for ti Aar siden udnævntes til Prokurist i Firmaet, har han staaet for Nord- og Østersøbefragtingen.

Hvad Panama-Kanalen betyder for Verdensskibsfarten, lader sig overhovedet ikke udmaale i Penge. I Aarene op til denne store Krig blev Panama-Kanalen aarlig besejlet af 6000 Skibe paa tilsammen 30 Millioner Bruttotons, og da Krigen udbrød, havde mere end 100.000 Skibe paa over 300 Tons passeret Kanalen, og der var bragt 55 Millioner Tons Gods ad denne Vandvej.

Panama-Kanalens Byggeomkostninger beløb sig til 380 Millioner Dollars, men hertil er kommet temmelig betydelige Udgifter ved senere Tidens Udvidelser og Forbedringer. Man regnede med, at de samlede Kanaludgifter i 1939 var naaet op paa over 450 Millioner Dollars.

Ligesom Tilfældet er ved Suez, er ogsaa Kanalafgifterne ved Panama meget betydelige, men nogle Tal vil være i Stand til at belyse Kanalens tidsbesparende Værdi. Takket være Panama-Kanalen er Rejsen fra Liverpool til San Francisco blevet forkortet med 9530 Kilometer og fra samme By til Valparaiso med 4540 Kilometer. Amerikanske Skibe, der skal fra det ene Ocean til det andet, sparer gennemsnitlig 8000 Sømil eller rundt regnet en Sejltid paa tredive Dage.

Kendetegnende for Panama-Kanalen er de mægtige Sluseanlæg, der skal hæve Skibene til Gatun-Søen, der ligger 26 Meter over Havets Overflade. Man forstaar, at Amerikanerne har holdt Kanalzonen meget stærkt befæstet — een eneste Bombe midt i Sluseanlæggene vilde jo være nok til at sætte hele Systemet ud af Virksomhed. Alene i normale Tider havde de Forenede Stater en Garnison paa 150.000 Mand i Kanalzonen, og man tager næppe fejl, naar man i Dag beregner Befæstningsstyrken til det tredobbelte af dette Tal. Ved *Colon* paa Atlanterhavskysten har Amerikanerne udbygget et meget stærkt Støttepunkt for Ubaade og Hydroplaner, og noget lignende er Tilfældet ved *Balboa* ved Stillehavskysten.

Efter den oprindelige Plan — Lesseps-Planen — skulde der overhovedet ikke findes Sluseanlæg, og det er ikke umuligt, at man i De Forenede Stater i Dag fortryder, at man ikke fulgte denne oprindelige Plan.

Imidlertid spøger Planerne om en ny Kanal mellem de to Verdenshave stadig, og det er ikke usandsynligt, at dette Byggeri vil begynde i Efterkrigstiden. Allerede saa tidligt som under sidste Verdenskrig — det var i 1916 — erhvervede De Forenede Stater for 3 Millioner Dollars af Nicaragua Optionsretten paa 99 Aar til at bygge en Kanal gennem denne Stat fra Brito gennem Nicaragua-Søen til Greytown. Der er foretaget omfattende Maalinger, og der skal intet være til Hinder for, at Byggeriet kan sættes i Gang naarsomhelst.

Ogsaa selve Nicaragua er stærkt interesseret i disse Planer. For ikke lang Tid siden oplystes det, at Landets Præsident, General *Sornaza*, arbejdede meget ivrig for Projektet, der ført ud i Livet — efter hans Mening — vilde gøre Nicaragua til Centralamerikas rigeste Stat.

Et nyt Kanalbyggeri vil kræve meget store Summer. Amerikanske Beregninger anslaaer de samlede

Udgifter til en ny Kanal mellem Verdenshavene til omkring 1 Milliard Dollars.

Trods den Slagskygge, der kom til at hvile over Lesseps Navn, kan man dog kun beundre Suezkanalens berømte Bygmester og Panama-Kanalens geniale Grundlægger. Hans geniale Forudseenhed forstaa man bedst, naar man hører, at allerede han var interesseret i en Kanal gennem den kun 65 Kilometer

brede Landtange *Kra* paa Malakkahalvøen. En saadan Kanal vilde forkorte Sørejsten mellem det indiske Ocean og det sydkinesiske Hav med fire Dage. Endnu er der ikke gravet et Spadestik ved *Kra*, og det faar staa hen i det uvisse, om Spaden nogensinde bliver sat i Jorden, for i disse Kanalplaner ser England en Trusel mod Singapore — Østens Hjørnesten i det engelske Imperium.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Rederiet »Ærø« giver 10 pCt. i Udbytte

Partrederiet »Ærø« har holdt Generalforsamling i Marstal.

Mægler H. Hermansen lød velkommen og aflagde en udførlig Beretning, hvoraf det fremgik, at »Ærø« havde sejlet godt, og gennemført Sejladsen uden Uheld af nogen Art. Endvidere oplæstes Regnskabet, der enstemmigt godkendtes. Der blev derefter drøftet forskellige Spørgsmaal inden for Rederiets Anliggender, og det vedtoges at udbetale 10 pCt. i Udbytte.

### Bomberamt Dampet til Tvangsauktion

Passagerdamperen »Skipper Clement«, der i sin Tid sejlede Passagerfart i Limfjorden og for nylig blev beskadiget ved en Bombeeksplosion, er blevet udbudt til Tvangsauktion. Det meddeles, at de Forsikringsbeløb, der kommer til Udbetaling i Anledning af Bombeeksplosionen, medfølger.

### Ulykke paa dansk Motorskib

Paa Motorskibet »Nette S« af Svendborg er der sket en Ulykke paa Aarhusbugten, der har kostet Matros *Chr. Petersen* Livet. Under Arbejdet med at tage Sejlene ind blev Matrosen paa Grund af den kraftige Blæst kastet over Bord. Jungmanden sprang i Vandet, men det lykkedes ham ikke at faa fat i Petersen.

»Nette S« tilhører A. E. Sørenssens Rederier og føres af Kaptajn Mikkelsen, Thuro.

### Bestjaalet Minebøsse

Minebøssen, der i mange Aar har staaet midt i Thuro By, fandtes forleden Morgen væltet og plyndret. Politiet konstaterede, at tre unge Mænd, hvoraf den ene var Thuringer, havde gjort sig en glad Aften paa Kroen, og Thuringeren tilstod, at det var dem, der havde plyndret Minebøssen. Hans Andel i Udbyttet havde udgjort 8 Kr. 17 Øre. Han blev idømt 14 Dagsbøder à 5 Kr. og skal i Fællesskab med sine Kammerater betale 60 Kr. i Erstatning. De to andre hævder at have lagt Pengene tilbage. De vil faa deres Dom senere.

### Havnebyggeri i Korsør

Havneudvalget i Korsør har overdraget Arbejdet med Ombygning af Molen i Baadehavnen til Firmaet Brandt & Ravntoft, København, for 43,300 Kr.

### Automatisk Fyr

Fyret i Stubbekøbing er i disse Dage blevet forsynet med en elektrisk automatisk Tænde- og Slukke-Mekanisme. Apparatet har været paa det nærmeste parat til Brug i det sidste Aar, men først nu er det Urværk, der regulerer dets Funktion, og som i god Tid var bestilt i Schweiz, ankommet hertil og installeret.

### Ærøskøbing-Kuf hævet fra Bunden af Kattegat

I Januar i Aar sank den 150 Tons store Kuf »Arre« af Ærøskøbing efter en Paasejling i Kattegat ud for Grenaa. Skibet, der var lastet med gammelt Jern, sank paa 12 Meter Vand. Nu har Bjergningsentreprenør Arne Flyvbjerg, Nyborg, hævet det sunkne Fartøj efter et Par Maaneders Arbejde. Forinden var Lasten blevet fjernet med Dykkerhjul.

Stenfiskerfartøjet »Nelly«, som er benyttet ved Bjergningsarbejdet, er indkommet til Nyborg med det hævdede Skib. Bortset fra en Del ovenbords Skade er Skroget ubeskadiget.

### Stjaalet Politimesterens Baad

En Fisker har til Albué Havn indbragt en Baad, som han fandt drivende i Langelandsbæltet. Politiet har konstateret, at Baaden er benyttet af en Tyv, der er flygtet fra Langeland til Lolland, hvor han i Løbet af de sidste Nætter har begaaet en lang Række Tyverier paa Landet, især af Cykler. Tyven har stjaalet Baaden fra Politimesteren i Rudkøbing, og en større Politistyrke er nu sat ind paa at fange Tyven, der sidst er sporet paa Saksøbingegnen.

### Ængstelse for Fiskekutteren »Ellinor«

I Esbjerg er man begyndt at nære Ængstelse for Fiske-

kutteren »Ellinor«, som normalt skulde have været i Havn for nogle Dage siden. Kutteren gik til Søs 16. August og havde kun 1400 Liter Olie med. Den er blevet efterlyst, men endnu ikke rapporteret af andre Fartøjer. Den førtes af Fiskeskipper *Ferdinand Nielsen*, Esbjerg, og ombord var endvidere tre andre Esbjergfiskere.

### De færøske Fiskeskibe

A/S *Færøske Fiskeskibe* har som meddelt overdraget *Lille Skibsværft* ved Korsør Bygningen af to af de fem planlagte store 3-mastede Sletskonnerter paa ca. 150 Tons, der indgaaer i Selskabets Byggeprogram. Disse Skibe skal bygges af Træ af meget svære Dimensioner, men i moderne Facon. De skal udrustes med 180/200 HK Alpha Motorer og indrettes yderst moderne med Elektricitet, et omfattende Radioanlæg med Pejleapparat samt Ekkolod m. v. I Agterskibet bliver der Beboelse for Føreren og otte Mand af Besætningen samt Kabys, Messe og Toiletter og et lukket Styrerhus. I Forskibet bliver der Lukafer for 24 Mand. Kølen til begge disse Skibe skal lægges nu til Efteraaret, og Skibene skal være færdigbyggede i 1946.

Værftet har tillige sluttet Kontrakt med Handelsministeriet om Bygning af et Fiskerikontrolskib af en lidt anden Type end de 5 Skibe, Værftet tidligere har leveret til dette Formaal. Spanter, Bundstokke og Fundamenter, der tidligere har været af Træ, skal her udføres af Jern, og Træklædningen udføres i to krydsende Lag (Diagonalklædning) med Lærred imellem. Derved bliver Skibets Egenvægt og Dybgaaende mindre, hvad der er af særlig Betydning, fordi det skal anvendes til Fiskerikontrol i Limfjorden.

Den samlede Byggesum for de tre Skibe bliver ca. 1 Mill. Kr., og Værftet vil hermed kunne beskæftige ca. 150 Mand i halvandet Aar.

### Statskontrol med argentinske Havne og Rederier

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* satte den argentinske Regering i Fjor den private Skibsfart og Driften af de argentinske Havne under Statskontrol. Aarsagerne, som har ført til disse Skridt, og de nærmere Enkeltgheder ved deres Gennemførelse er derimod mindre kendt.

Staten fører nu Kontrol med alle private Handelsskibe, som sejler under argentinsk Flag med Undtagelse af nogle ganske smaa Skibe og Flodbaade. Marineministeriet raadfører sig med et Udvalg, som bestaar af Medlemmer fra andre Ministerier og Myndigheder. Her fastsættes hvert enkelt Skibs Rejserute, hvilken Last Skibet kan tage og Maksimalfragten, der kan forlanges. Før Afrejsen udstyres Skibet med Papirer, som viser hvilke Tilladelser, det er udstyret med. Disse Papirer kontrolleres af Havne-, Told- og Konsular-Myndighederne, som er pligtige til at underrette Politiet, naar Instrukserne ikke følges.

Som Begrundelse for denne drastiske Statskontrol har man anført den alvorlige Mangel paa Tonnage til den argentinske Eksport. Situationen paa Fragtmarkedet foranledigede de argentinske Redere til blot at sætte deres Skibe ind, hvor der var den højeste Fortjeneste at hente hjem. Kysttrafikken og andre Ruter, der er af Betydning for den argentinske Trafik, blev derfor skudt i Baggrunden. Paa den anden Side naaede Fragterne i Farten paa de sydamerikanske Nabolande og andre Lande en saa urimelig Højde, at de af og til truede Argentinas internationale Handelsforbindelser og Landets Anseelse.

Det er en Afdeling under det argentinske Marineministerium, som har til Opgave at overvaage Virksomheden i de argentinske Havne, hvis Administration og Drift overdrages til private Foretagender ved Koncessioner for længere eller kortere Perioder. Myndighederne kontrollerer Havneafgifterne og kan kræve fremlagt alle Bilag af teknisk, statistisk og regnskabsmæssig Art, som kan tjene som Bevis for, at Koncessionspligterne er overholdt.

Myndighederne er for Tiden ved at undersøge, hvor mange Arbejdere og Funktionærer der arbejder i hver Havn, Arten af deres Arbejde og deres Statsborgerforhold. Man lægger stærk Vægt paa, at der i Havnene ikke er for mange Udlændinge beskæftiget.



### 1,3 Mill. Røde Kors-Pakker via Göteborg

To af Ostasiatiske Kompagniets Skibe, »Mangalore« og »Travancore« befinder sig ifølge »Göteborgs Morgenpost« nu paa Vej fra Barcelona til Göteborg med 1,300,000 Røde Kors-Pakker ombord og beregnes at komme til Göteborg 7.—8. September samtidig med, at »Gripsholm« og »Drottningholm« kommer med tyske Invalider. Fire Røde Kors-Skibe mødes saaledes i Göteborg. Pakkerne, der navnlig indeholder Levnedsmidler, skal omlastes i mindre svenske Skibe, der skal gaa til de tyske Østersøhavne, hvorfra Gaverne fordeles til de forskellige Lejre. Omlastningen overvaages af det internationale Røde Kors.

### Fire Lejdeskibe hjem til Sverige

Fire Lejdeskibe er kommet ind paa svensk Territorialfarvand, nemlig Johnson Linjens Motortankskib »Uranus«, og samme Rederis Motorskib »Ecuador«, endvidere Svenska Orientlinjens »Vasaland« og Transatlantics »Temnaren«.

»Uranus«, der har lastet i den mexikanske Golf og det caribiske Hav, medførte en fuld Ladning Olive til Forsvaret, mens »Ecuador« og »Vasaland« i Buenos Aires hovedsagelig havde indladet Foderkager og Hørfrø. Endelig medførte »Temnaren« fra San Tomé i Guineabugten en Ladning Kakaobønner.

### »Drottningholm« hjem med kostbar Last

Med »Drottningholm«, der ventes til Göteborg inden længe, medfølger ifl. et London-Telegram Sergel-Statuen »Diomedes«. Denne Statue, som svenske Ekspertter har ansat for tabt i de sidste halvandet Hundrede Aar, blev ved et rent Tilfælde opdaget for ca. tre Aar siden ved en Auktion paa Margam Castle, Glamorganshire, hvor den blev købt af Minister *Prytz*, der skænkede den til Nationalmuseet i Stockholm. Statuen havde da i lange Tider befundet sig paa Margam Castle, opført som antik græsk Skulptur, uden at nogen har anet, at Sergel var Mester for den.

### »Polarfund« i en stockholmsk Ejendoms Tagetage

Den øverste Etage i en Bygning, som hører til et af Stockholms ældste Bagerier, blev forleden restaureret, og man fandt da en gammel Blikæske. En næsten 80 Aar gammel Mand ansat i Firmaet, som hjalp til ved Arbejdet, genkendte Æsken, som en af samme Slags, der var blevet pakket til den svenske Forsker Harald Andréas Nordpols-ekspedition i 1897. Man husker maaske, at André aldrig kom tilbage fra denne Ekspedition. Hans og hans Kammeraters Lig blev fundet i 1930 paa Witø, hvor de havde opslaaet deres sidste Lejr paa Tilbagerejsen til menneskelige Boliger, som de aldrig naaede.

Æsken var en Smule rusten i Bunden, men ellers uskadt. Da det tykke Tinhylster var blevet aabnet, laa Knækbrøds-pakkerne akkurat som de var blevet pakket ind for næsten 50 Aar siden, og da man prøvede Brødet, kunde man ikke kende Forskel paa det og nybagt Knækbrød.

Paa Forespørgsel fra en Stockholmer Avis, berettede den gamle Funktionær i Firmaet, at han godt kunde huske, at en af Danserne til André-Ekspeditionen var blevet holdt tilbage i Bageriet for at prøve, hvor længe Brødet vilde holde sig godt. Daasen blev imidlertid glemt, indtil man nu ved et Tilfælde opdagede den.

## PERSONALIA

### 75 Aar

Paa Torsdag — den 7. September — fylder tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *J. Th. Rasmussen*, 75 Aar. Kaptajn Rasmussen, der sidst førte Damperen *Yrsa*, gik i Land i 1927 og er nu bosiddende i Gentofte.

### 60 Aar

Chefen for det store Fyretablisement paa Hirtshals, Fyrmester af 1. Grad *Andr. Jul. Hass Agerskov*, der fyldte 60 Aar i Gaar — Torsdag — er født i As Sogn ved Horsens som Søn af Fyrmester Kaj Jul. Agerskov og sejlede paa Langfart i sine unge Dage. I 1908 vendte han hjem for at tage Styrmands- og Skibsførereksamen, og i 1911 udnævntes han til Reserveløjtnant i Flaaden. Efter nogle Aar som Styrmand fulgte han sin Faders Eksempel og indtraadte i Fyrvæsenet, først som Assistent ved Hanstholm Fyr, hvor han 10 Aar senere blev 2. Fyrmester. En



Vort Varemærke er Garanti  
for de bedste Skibsfarver.

kort Tid virkede han som 2. Fyrmester ved Hals Barre Fyr, og i 1925 blev han Fyrmester ved Nordborg Fyr paa Als og Toldopsynsmand i Nordborg Distrikt. I 1941 blev han forfremmet til Fyrmester af 1. Grad og udnævnt til Chef for Hirtshals Fyr.

### 50 Aar

Sekretær i Radiotelegrafistforeningen af 1917, *Johs. Madsen*, fyldte forleden Dag 50 Aar.

*Johs. Madsen*, der har beklædt sin Post siden 1922, tog sit Radiocertifikat i Svendborg i 1914, og han blev straks efter ansat i Marconiselskabet, i hvis Tjeneste han først sejlede med de græske Amerikabaade paa Ruten Piræus—New York, siden var han om Bord i en norsk Damper paa Ekspeditioner til Kara-Havet og Jenissei-Floden for endelig at sejle med et russisk Skib, inden han hjemkaldtes til Hovedkontoret i London. I de sidste Krigsaar under forrige Verdenskrig sejlede *Johs. Madsen* med en norsk Baad mellem England—Frankrig og Amerika, og i Aarene fra 1919 til 1921 var han knyttet til Selskabets Inspektion i København. Efter at have aftjent sin Værnepligt blev han endelig knyttet til Selskabets Afdeling i Bruxelles, men allerede Aaret efter vendte han hjem for at blive knyttet til Ledelsen af sin faglige Organisation.

Iøvrigt er *Johs. Madsen* Generalsekretær i International Federation of Radiotelegraphists og har i denne Egenskab haft Sæde i Ledelsen af Skibsofficersorganisationernes internationale Association.

Patronmester ved Søminevæsenet, tidligere Søminemester *J. P. T. Frederiksen*, fyldte forleden 50 Aar.

### 25 Aars Jubilæum

Lods *H. N. Lund* kan i Dag — Fredag — fejre 25 Aars Jubilæum i Københavns Lodseriers Tjeneste.

Lods *Lund* er født paa Rømø og kom straks efter Konfirmationen til Søs med de store Sejlskibe i Langfart. Efter Navigationseksamen paa Fanø indtraadte han i *J. Lauritzens Rederi*, hvor han ret hurtig avancerede til Fører. I 1919, den 1. September, gik han i Land for at træde ind i Københavns Lodseri.

### Fyr- og Vagervæsenet

Tilsynsførende ved Halskov Fyr, pensioneret Bedstemand *S. C. Frederiksen*, er paa Grund af Tjenestens Opør afskediget med Udgangen af September Maaned.

### Statsbanerne

Fra 1. September er Matros ved Gedser-Warnemünde-Overfarten *W. B. Carlslund* efter Ansøgning forflyttet til Storebæltsoverfarten.

Matrosaspirant *A. G. Larsen*, Storebæltsoverfarten, er fra 1. September udnævnt til Matros samme Sted.

Bromandsaspirant *G. J. Scherbæk*, Storebæltsoverfarten, er fra 1. September udnævnt til Bromand.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. BGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/s**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

till INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

DE  
FORENEDE  
BUGSERSELSKABER  
KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/s**

KØBENHAVN



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang W. Katalog

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 31. August 1944.

Nr. 35.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Helårsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helårsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs 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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1239. Estland. Finske Bugt. Rooger Wick. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Forbudt Omraade udvidet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/48 1944.

*Positioner.* a) 59° 21',3 N. 23° 59',4 E.

b) 59° 21',9 N. 24° 02',3 E.

*Detaller.* Det i ovennævnte E. f. S. omhandlede Omraade, inden for hvilket Ankring og Fiskeri er forbudt, er udvidet i N.-lig Retning. Omraadets N.-Grænse er nu Forbindelseslinien mellem Punkterne a) og b).

(N. f. S. Nr. 34/1746. Berlin 1944.)

1240. Tyskland. Frisches Haff. Pillauer Rinne E. Vrag fjernet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/983 1944 udgaa.

*Position.* c. 54° 36',2 N. 19° 56',3 E.

*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads sunkne Pram er fjernet. Vraglystønden er inddraget.

(N. f. S. Nr. 33/1733. Berlin 1944.)

1241. Tyskland. Stilo—Jershöft. Forbudt Omraade.

*Positioner.* a) 54° 44' 30" N. 16° 24' 40" E. c) 54° 49' 50" N. 17° 48' 40" E.

b) 54° 57' 40" N. 17° 45' 02" E. d) 54° 36' 50" N. 16° 28' 10" E.

*Detaller.* Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter. Sejlads til eller fra *Stolpmünde* kan dog i Tiden Kl. 0500—0700 og Kl. 2000—2200 (Sommertid) foregaa ad Ruten fra Punktet c. 54° 40' N. 16° 50' E. og N. efter.

(N. f. S. Nr. 34/1737. Berlin 1944.)

**1242. Tyskland. Jershöft NW. Forbudt Omraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I Omraadet inden for en Linie gennem følgende Punkter er al Sejlads forbudt:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 54° 38',5 N. 15° 38',0 E. | d) 54° 39',0 N. 16° 22',0 E. |
| b) 54° 45',0 N. 15° 42',0 E. | e) 54° 30',0 N. 15° 45',0 E. |
| c) 54° 56',3 N. 16° 03',8 E. |                              |

(N. f. S. Nr. 34/1738. Berlin 1944.)

**1243. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.***Tidspunkt.* 1., 8., 15. og 29. September 1944 Kl. 0700—0700 (24 Timer). 5., 6., 12., 19. og 26. September 1944 Kl. 0700—1900. 27. September 1944 Kl. 1900—0700.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I ovennævnte Tidsrum foretages Skarpskydningsøvelser W. for Kolberg. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

mod V e s t af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning 299° til Punktet: 54° 11',4 N. 15° 22',4 E.

mod N o r d af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet 54° 13',4 N. 15° 29',5 E.

mod Ø s t af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Baaken paa E.-Molen. Om Natten vises samme Steder 3 Lys lodret for hinanden, det øverste rødt, de to nederste hvide.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalfag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

(N. f. S. Nr. 34/1739. Berlin 1944.)

**1244. Tyskland. Pommerske Bugt. Dievenow NW. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 20/873 1944.*Position* c. 54° 06',7 N. 14° 35',5 E.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vraglystønden er inddraget.

(N. f. S. Nr. 33/1690. Berlin 1944.)

**1245. Tyskland. Stettiner Haff. Grosses Stettiner Haff. Haffrinne E. Forbudt Omraade.***Position.* Tønde 1: c. 53° 48',1 N. 14° 21',1 E.*Detaller.* Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Omraadet mellem Linien gennem de sorte Spidstønder 1—6 og en Linie, der 0,5 Sm østligere løber parallelt med *Haffrinne* udfor de nævnte Spidstønder.

(N. f. S. Nr. 34/1740. Berlin 1944.)

**1246. Tyskland. Greifswalder Oie. Forbudt Omraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I Omraadet inden for en Linie gennem følgende Punkter er al Sejlads og Fiskeri forbudt:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 54° 11',5 N. 13° 49',0 E. | d) 54° 20',0 N. 13° 55',6 E. |
| b) 54° 15',0 N. 13° 46',6 E. | e) 54° 19',3 N. 13° 58',3 E. |
| c) 54° 18',5 N. 13° 49',0 E. | f) 54° 14',6 N. 14° 03',4 E. |

(N. f. S. Nr. 33/1735 og 34/1762. Berlin 1944.)

**1247. Tyskland. Zingst NNE. Vrag afmærket.***Position.* c. 54° 31',1 N. 12° 56',2 E.*Detaller.* Vraget af et Motorskib af Træ er sunket paa ovennævnte Plads. Vraget, over hvilket mindste Dybde er 6,5 m, er afmærket med en Vragtønde med N.-Topbetegnelse, udlagt c. 30 m N. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 34/1741. Berlin 1944.)

**1248. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak E. Vrag fjernet. Lys- og Klokketønde inddraget.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 11/650 1944.*

*Position. c. 54° 31',1 N. 10° 28',7 E.*

*Detaller. Efter Fjernelse af et Vrag ved ovennævnte Plads, er den paa Pladsen udlagte Lys- og Klokketønde inddraget.*

*Kort Nr. 185, 126 og 180.*

(N. f. S. Nr. 33/1691. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

**1249. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 10/635 1944 udgaar.*

*Position. Helsingør Havn: c. 56° 02' N. 12° 37' E.*

*Detaller. Den nye Del af S-lige Havnemole i Helsingør Havn er nu paa en Længde af c. 100 m ført op til en Højde af 2 m over Vandoverfladen.*

*Paa den resterende, c. 45 m lange Del af den nye Mole, der naar ud til c. 60 m E. t. S. for Pladsen for det nu nedrevne Lodshus paa den gamle Mole, er Arbejderne foreløbig ført op til 3,0 m under Overfladen.*

*I en Afstand af indtil 50 m fra den nye Mole og dens Forlængelse under Vandet er foretaget Udkastning af Sten. Dybden over disse er 11,0 m.*

*Man advares imod at komme for tæt til S-lige Moles ydre Del.*

**1250. (T). Danmark. Københavns Havn. Knippelsbro S. Uddybningsarbejder. Advarsel.**

*Position. Knippelsbro 55° 40' (29") N. 12° 35' (29") E.*

*Detaller. Fra den 30. August 1944 vil en Sandsuger i c. 3 Uger arbejde i Havneløbet umiddelbart S. for Knippelsbro.*

*Der maa i nævnte Tid udvises Forsigtighed ved Passage af det paagældende Sted.*

**1251. Danmark. Sundet. København. Sydhavnen. Sømærke inddraget.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 24/989 1944 udgaar.*

*Position. 55° 39' (12") N. 12° 33' (40") E., i Løbet til Gl. Frederiksholms Havn, udfor Landvindingsgade.*

*Detaller. Den røde Stage med 1 opadventt Kost, der var udlagt paa ovennævnte Plads, er inddraget.*

*Kort Nr. 134 og 133.*

*Publikationer. Havnelods, Side 125.*

**1252. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SSW. Vrag afmærket.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 32/1185 1944.*

*Position. 55° 25' (15") N. 12° 36' (42") E., c. 7,8 Sm 207° fra Drogden Fyr.*

*Detaller. Vraget, der er sunket i 14,0 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket 2 Master og Skorstenen rager op over Vandet, er afmærket med en elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, samt med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m E. for Vraget.*

*Kort Nr. 132, 130 og 187.*

*Anm. Se E. f. S. Nr. 35/1272 1944.*

**1253. (T). Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Mürwik. Sømærker midlertidigt udlagt.**

*Position. 54° 48' 27" N. 9° 27' 17" E., c. 100 m fra Kysten.*

*Detaller. Af Hensyn til Fiskeriet er paa ovennævnte Plads udlagt 4 sortmalede Tønder med en indbyrdes Afstand af 50 m.*

*Tønderne vil uden yderligere Meddelelse blive inddraget om c. 3 Maaneder.*

(N. f. S. Nr. 33/1736. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1254. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.**  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 31/1161 1944.

*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.

*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 26. August 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

**1255. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Jyllinge Havn Anduvning. Sejlløb afmærket. Oplysning om Dybde i Havnen.**

*Position.* *Jyllinge Havn*: c. 55° 45',1 N. 12° 06',3 E.

*Detaller.* 1. Nord for *Jyllinge Havn* er E. om *Lilleø* et Løb for mindre Fartøjer afmærket med 4 Halmprikker paa E.-Siden og 2 Risprikker paa W.-Siden. Afmærkningen udsættes for Sommeren og inddrages hver Vinter.

2. Dybden i *Jyllinge Havn* er 0,9 m ved Middelvandstand.

*Kort* Nr. 116 A og 116.

*Publikationer.* Danske Lods II, Side 172, Havnelods, Side 108. Sømf. Fort. Side 49, Nr. 22 A og 22 B.

**1256. Danmark. Kattegat. Sejersø W. t. S. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**

*Position.* c. 55° 54',1 N. 10° 57',4 E., c. 4½ Sm 257° fra *Sejersø Fyr*.

*Detaller.* En Undervandshindring, der var rapporteret paa ovennævnte Plads, har forgæves været eftersøgt.

**1257. Danmark. Kattegat. Paludans Flak. Vrag nedsprængt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/932 1942 og 1/5 1944.

*Position.* 55° 44' 11" N. 10° 33' 55" E., c. 2 Sm 170° fra *Vesborg Fyr*.

*Detaller.* Mindste Dybde over det paa ovennævnte Plads i 7,7 m Vand sunkne Vrag er nu 4,6 m. Vraget er som tidligere afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 30 m NE. for Vraget.

*Kort* Nr. 112, 114, 141, 103, 140, 150 og 100.

**1258. Danmark. Kattegat. Endelave Havn NNW. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/521 1944.

*Position.* 55° 48' 04" N. 10° 14' 27" E., c. 2,6 Sm 333° fra *Endelave Havn*.

*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet. Vragvageren er inddraget.

*Kort* Nr. 112, 114, 103 og 150.

**1259. Danmark. Kattegat. Skagen S. Forbudt Omraade.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1057 1944.

*Positioner.* a) 57° 41',4 N. 10° 31',7 E. d) 57° 26',9 N. 10° 35',9 E.

b) 57° 39',5 N. 10° 39',9 E. e) 57° 26',9 N. 10° 32',8 E.

c) 57° 30',3 N. 10° 39',9 E.

*Detaller.* Paa Grund af Minefære er al Sejlads og Fiskeri forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter samt af Kystlinien mellem e) og a).

(N. f. S. Nr. 34/1751. Berlin 1944.)

**1260. Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby W. Dansk Andels Cømentfabrik. Oplysning om Havn.**

*Position.* c. 57° 03',8 N. 9° 54',1 E., tæt W. for *Nørre-Sundby*.

*Detaller.* *Dansk Andels Cømentfabriks Havn* bestaar af en *Hovedbro* og et E. herfor beliggende 5,5 m *Bassin* ved *Betonkajen*.

Dybden 3—4 m fra *Hovedbroens* Yderside er 8 m, ved *Broens* Inderside (N.-Side) 4,5 m. *Broens* Højde er 1,5 m.

*Hovedbroen* anvendes til Kullosning, medens Bassinet ved *Betonkajen* anvendes til Udlosning af Cement til mindre Skibe.

Til Vejledning for Sejladsen til 5,5 m Bassinet er inden for *Betonkajen* opført to rød-malede Baaker, Bagbaaken forsynet med Trekant med nedadvendt Spids, Forbaaken med Trekant med opadvendt Spids. Afstanden mellem Baakerne, der er overet i Pejling c. 353°, er c. 90 m.

Lods i *Aalborg*.

Kulkran.

Kort Nr. 106 og 104.

Publikationer. Danske Lods II, Side 92 og 211. Havnelods, Side 52. Søm.-Fort. Side 30, Nr. 8 A.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

##### 1261. Norge. Bergen Anduvning. Håøysund. Mineomraade.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/281 1944 udgaar.

Positioner. a) 60° 33' 11" N. 5° 13' 24" E. d) 60° 32' 29" N. 5° 14' 30" E.  
b) 60° 33' 07" N. 5° 14' 00" E. e) 60° 32' 34" N. 5° 14' 39" E.  
c) 60° 33' 00" N. 5° 14' 21" E.

Detaller. Man advares imod at sejle og fiske inden for Omraadet mellem Linierne a—b—c og d—e.

(N. f. S. Nr. 33/1706. Berlin 1944.)

##### 1262. Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1210 1944 udgaar.

Positioner. a) 55° 50',4 N. 7° 27',5 E. d) 55° 31',0 N. 7° 41',5 E.  
b) 55° 50',4 N. 7° 53',0 E. e) 55° 34',5 N. 7° 28',0 E.  
c) 55° 40',0 N. 7° 53',0 E.

Detaller. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er spærret for al Sejlads og Fiskeri.

Kort Nr. 94 og 93.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 28. August 1944.)  
(Se Tillæg.)

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

##### 1263. Rettelse til E. f. S.

E. f. S. Nr. 21/898 1944. Position b) rettes til:  
54° 32',3 N. 18° 34',7 E.

(N. f. S. Nr. 33/1728. Berlin 1944.)

#### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller  
Bogs Nr.

Tyskland:

R D. 69 Die Ostsee, Westlicher Teil.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

1264. (T). Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.

*Position.* c. 55° 20',5 N. 13° 08',7 E.

*Detaller.* Trelleborgs redd Lys- og Fløjtetønde er inddraget for Reparation og erstattet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 35/1734. Stockholm 1944.)

1265. (T). Sverige S.-Kyst. Ystads redd Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.

*Position.* c. 55° 23' N. 13° 48' E.

*Detaller.* Ystads redd Lys- og Fløjtetønde er inddraget for Reparation. Sømærket vil formentlig atter blive udlagt c. 15. September 1944.

(U. f. s. Nr. 35/1733. Stockholm 1944.)

1266. Sverige. Öland E.-Kyst. Miner fjernet. Oplysning om Sejlløb.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 11/641 1944, Punkt I, udgaar.

*Position.* c. 56° 19' N. 16° 36' E.

*Detaller.* 1. Det svenske Minefelt, der omhandles i ovennævnte E. f. S., er fjernet.

2. Paa Grund af Tilstedeværelsen af Vrag indenfor det tidligere Minefelt maa Sejlladsen foregaa ad Sejlløbet, der er afmærket, som følger:

a) Øst for Sejlrunden:

1. En rød Stage med 2 nedadvendte Koste paa 56° 19',0 N. 16° 36',5 E.
2. En rød Stage med 3 nedadvendte Koste paa 56° 19',5 N. 16° 36',5 E.

b) Vest for Sejlrunden:

3. En sort Stage med 3 sorte Balloner 600 m W. for 1.
4. En sort Stage med 2 sorte Balloner 600 m W. for 2.

(U. f. s. Nr. 35/1766. Stockholm 1944.)

1267. Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårösund S.-lige Indsejling. Bombekastnings- og Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* 8.—10. September 1944.

*Positioner.* Maal: 1) *Ryssnäset* c. 57° 51',0 N. 19° 08',0 E.  
2) *Skenholmen E.-Side* c. 57° 47',8 N. 19° 03',5 E.  
3) *Fårö Missloper* c. 57° 50',2 N. 19° 09',7 E.

*Detaller.* Bombekastnings- og Skydeøvelser fra Luftfartøj foretages mod ovennævnte Maal og paa nævnte Dage paa Døgnet's lyse Tider.

Fareomraadet er dels en Sektor med Radius 7 Sm, med Spidsen 0,54 Sm NW. for *Ryssnäs* Pynt paa 57° 51',1 N. 19° 07',1 E. og begrænset mod Nord af en Linie til Breddeparallelle 57° 54' N. og mod Syd af en Linie til Breddeparallelle 57° 46' N. og dels af en Sektor med Radius 7 Sm, med Spidsen 0,6 Sm W. for *Skenholmen* NW.-Pynt paa 57° 48',5 N. 19° 01',0 E. og begrænset mod Nord af en Linie fra Sektorens Spids over *Bungenäs* S.-Pynt til Cirkelliniens Skæring med Breddeparallelle 57° 49' N og mod Syd af en Linie til Breddeparallelle 57° 42',5 N.

Bevogtningsfartøjer, der fører rødt Flag, er udlagt ved *Furillen* S.-Pynt og ved *Bungeör*, 8,5 Sm E. for *Skenholmen*, samt 2 Sm E. for *Hammarudden*.

Anvisninger, der modtages fra Bevogtningsfartøjerne, skal nøje følges.

(U. f. s. Nr. 35/1759. Stockholm 1944.)



**1268. Sverige. Västerviks Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* 22. August—20. September 1944, hver Mandag—Fredag Kl. 0800—1700.

*Position.* Idön N.-Pynt c. 57° 43',0 N. 16° 46',4 E.

*Detaller.* Bombekastnings- og Skydeøvelser fra Luftfartøj foretages i ovennævnte Tid mod Skærene 500 m N. og NE. for Idön N.-Spids.

Fareomraadet begrænses af Cirkler med Radius 2,7 Sm og Skærene som Centrum.

(U. f. s. Nr. 35/1758. Stockholm 1944.)

**1269. Sverige. Stockholms Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.**

1. *Tidspunkt.* 16. August—8. September 1944, Mandage—Fredage Kl. 0800—1700.

*Position.* Huvudskär c. 58° 58' N. 18° 34' E.

*Detaller.* Skydning mod Luftmaal foretages paa nævnte Tid S. for Huvudskär.

Fareomraadet er Omraadet 5,4 Sm ESE. for og parallelt med Linien fra Huvudskär til et Punkt 9,7 Sm 245° fra Huvudskär.

2. *Tidspunkt.* 21. August—8. September 1944.

*Position.* Dalarö c. 59° 08',0 N. 18° 24',7 E.

*Detaller.* Bombekastningsøvelser foretages mod Maal 2,2 Sm SW. for Dalarö.

Fareomraadet begrænses af en Cirkel med Radius 1,6 Sm og Maalet som Centrum.

(U. f. s. Nr. 35/1757. Stockholm 1944.)

**1270. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lidingö—Ormingelandet. Bøje udlagt. Advarsel.**

*Tidspunkt.* 28. August—31. September 1944.

*Position.* 59° 21' 09" N. 18° 14' 24" E.

*Detaller.* I ovennævnte Tid vil en Bøje være udlagt i 10 m Vand i Sejllobet mellem Lidingö og Ormingelandet paa ovennævnte Plads SE. for Talludden. Pladsen afmærkes med en Stage med gult og rødt Flag. Fra Bøjen gaar et Kabel til Talludden.

Det er forbudt at beskadige Bøjen eller Stagen med Flag samt at ankere i Nærheden af disse.

(U. f. s. Nr. 35/1732. Stockholm 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1271. Danmark. Sundet. Ellekilde Hage. Vrag.**

*Position.* c. 56° 05',9 N. 12° 31' E., c. 1,9 Sm 85° fra Hornbæk Havn.

*Detaller.* Et Vrag, hvoraf en Mast rager op til c. 1½ m under Vandoverfladen, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads. Et Vagtskib er udlagt 50 m NE. for Vraget.

**1272. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SSW. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1252 1944.

*Position.* 55° 25' (15") N. 12° 36' (42") E., c. 7,8 Sm 207° fra Drogden Fyr.

*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet. Den ved Vraget udlagte Vragvager er stadig paa Plads.

Kort Nr. 132, 130 og 187.

**1273. (T). Sverige. Sundet. Malmöredd Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.**

*Position.* c. 55° 38',5 N. 12° 57',0 E.

*Detaller.* Malmöredd Fyrskib er midlertidigt ombyttet med et Reservefyrskib, der ligesom det ordinære Fyrskib har Ordet *Lots* malet paa Siderne.

Fyrkarakteren er uforandret.

Taagesignal med Tyfon erstattes med Signal med Klokke, 4 Slag mindst hver 2<sup>m</sup>. Hver Gang Færgen ventes at passere til Malmö, affyres i Taage og usigtbart Vejr i en halv Time et Skud hver 4<sup>m</sup>.

(U. f. s. Nr. 35/1738. Stockholm 1944.)

**1274. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 14/733 1944.*

*Position. c. 54° 51' N. 10° 33' E.*

*Detaller. Ved Kontrolmaalingen den 26. August 1944 af det nye Sejlløb i Klørdyb fandtes Dybden ikke at være under 2,8 m.*

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1275. (T). Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.**

*Position. Højer Havn c. 54° 57',4 N. 8° 41',2 E.*

*Detaller. Dybden i Højer Kanal er for Tiden 1,7 m ved dgl. Højevande.*



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## *Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDRODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-&EFFEKTORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 36

FREDAG 8. SEPTEMBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder har heller ikke i den nu forløbne Uge undergaaet Ændringer af Betydning. Efterspørgslen overstiger stadig Tilbudet, og der er næppe megen Udsigt til, at dette Forhold forandres saa længe Krigen varer. Fragtmæssigt har denne Disharmoni mellem Tilbud og Efterspørgsel kun Betydning for de faa neutrale Skibe, der kan operere paa det frie Marked, men til Gengæld kan disse faa Skibe ogsaa stryge nogle ordentlige Kager engang imellem, selv om det ganske vist tit er vanskeligt at faa oplyst, hvad der virkelig betales for de forskellige Forretninger, da der i mange Tilfælde publiceres en hel anden og lavere Rate, end hvad Befragteren faktisk har maattet betale.

Paa de amerikanske Markeder har Tonnagetildelingene hovedsagelig indskrænket sig til Kulfarten fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika og som sædvanlig Retur med Malm og Sukker. Kul Hampton Roads/Buenos Aires betalte \$9.25 plus 35 pCt. og til Chile \$8.20 plus 58 pCt. Raterne for Hørfro og Majs fra River Plate, for Malm fra Brasilien og for Salpeter fra Chile til U. S. Atlantic og Golf Havne var uændrede. For Sukker fra Cuba til San Francisco noteres 34 Cts. pr. 100 lbs. plus 74 pCt. Krigstillæg, hvilken Rate forekommer lav i Forhold til de Rater, der betales fra Cuba til Golfen og Northern Range. Fra Indien og Syd/Vest-Afrika er der stadig meget livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Malm til Northern Range. Raten er uændret \$15 plus 35 pCt. fra Forindien og \$10.50 plus 30 pCt. fra Durban.

De engelske Markeder er uændrede. Kul fra Wales til Azorerne noteres stadig 70/-, til Port Said eller Alexandria 90/- og til italienske Havne mellem 64/ og 68/-. Salt fra Port Said til Calcutta sluttedes til 53/9d. og fra Aden til Calcutta til 35 Rupees.

Paa de frie Markeder er Tendensen meget fast. Korn fra Buenos Aires til Lissabon rapporteres nu definitivt sluttet til \$75, hvilket kan gentages. Til Eire noteres \$95, men denne Rate synes ikke at være tilstrækkelig tiltrækkende for Rederne. Iøvrigt er der uforandret en Mængde Laster i Markedet fra River Plate, saasom Korn i Sække til Callao til \$40, Stykgods til Sydafrika til omkring \$100 og til Venezuela/Colombia omkring \$70 à \$80 afhængig af Lossehavnens Antal. Fosfat fra Casablanca til Eire noteres 95/-.

Vore hjemlige Markeder har været uden større Ændringer i den forløbne Uge. Der er igen sluttet adskillige Baade for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne, ligesom der sluttedes enkelte Baade for Trælast fra Finland til Danmark. For Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark er Efterspørgslen stadig god til saa godt som uændrede Rater. Malmfarten fra Sverige til Tyskland kan tage praktisk talt al den Tonnage, der tilbydes til de fastsatte Rater.

### DE NORDISKE LANDES SKIBSTAB UNDER KRIGEN

Fra svensk Side foreligger der nogle interessante, men uhyggelige Oplysninger om de Indhug, som Krigen har gjort i de nordiske Landes Handelsflaader. Ifølge disse svenske Oplysninger har Danmark mi-

stet ialt 231 Skibe paa tilsammen 597.108 Tons d.w., og ved disse Ulykker har ialt 1.213 Mennesker sat Livet til.

De norske Tab er ganske naturligt langt større. Det oplyses saaledes, at den norske Handelsflaade er blevet reduceret med 415 Skibe paa 3.006.458 Tons d.w., og at 3.138 norske Søfolk har mistet Livet ved disse Forlis.

De samlede svenske Skibstab naar op paa 230 Skibe paa tilsammen 896.960 Tons d.w., og 1.208 svenske Søfolk er omkommet ved disse Ulykker. Medregner man imidlertid de indirekte Krigsforlis, saasom Søforlis forarsaget af Krigen og rekvitionerede Skibe, kommer man op paa 267 Skibe paa 996.354 Tons d.w. og 1.255 omkomne Søfolk.

De finske Tab ligger paa 49 Skibe paa 177.380 Tons d.w., og 219 finske Søfolk har sat Livet til ved disse Forlis.

### KUN OLIE OG BENZIN TIL DE MEST LIVSNØDVENDIGE FORMAAL

Om Brændselolie-Situationen i Danmark meddeler Myndighederne, at der for Tiden tilføres Landet visse Mængder Raolie. For at dette kan anvendes inden for Landbruget, Fiskeriet, Skibsfarten og andre Steder, maa det imidlertid først raffineres her i Landet. I Meddelelsen erklæres det tillige, at der ved Raffineringen dels udvindes Brændselolie og dels visse Mængder Benzin, som for Tiden træder i Stedet for den hidtidige Import af de nævnte Varer. Raffinerings-Kapaciteten her i Landet er meget begrænset, og der kan derfor kun fremskaffes Olie og Benzin til de mest livsfornødne Formaal.

Ogsaa Forsyningsforholdene m. H. t. Petroleum gør det nødvendigt at udvise den største Sparsommelighed.

### DØDSBUDSKABER FRA HAVET

En ung Styrmand fra Nørresundby, den 24-aarige *Brandi Grønkær*, er den 23. August omkommet ved Forlis. Han var sine Forældres eneste Barn og havde sejlet siden sit 14. Aar. Han var ved sin Død beskæftiget i udenrigsk Fart.

Den 19-aarige *Bent Hove*, Søn af Parcellist Henning Hove, Lille Torøje, er krigsforlist med et svensk Skib. Hans Forældre fik Meddelelse om Forliset af nogle Bekendte, der havde hørt om det i den svenske Radio, og gennem Storehedinge Politi har de nu faaet bekræftet, at deres Søn er blandt de omkomne.

Skibsværftsarbejder *Georg Jensen*, Ærøgade 44, Odense, har faaet Meddelelse om, at hans Søn, Matros *Sven Børge Jensen*, er omkommet ved Krigsforlis i Februar i Aar.

### DØDSFALD

Folketingsmand, Borgmester *Frederik Andersen*, Kalundborg, er pludselig død 67 Aar gammel.

Borgmester Andersen, der tilhørte Socialdemokratiet, har i en Aarrække siddet i Bestyrelsen for *Sammenlutningen af danske Havne*.

### CLEARING-GÆLDEN OG DENS AFVIKLING

Nationalbankens sidste Ugebalance omtaler, at Danmark har Clearing-Tilgodehavender — alt-saa udenlandsk Clearing-Gæld til Danmark — paa ikke mindre end 2.544 Millioner Kroner, medens

Bankbalancens Passiv-Side viser en dansk Clearing-Gæld til Udlandet paa godt 3,6 Millioner.

Begrebet Clearing-Gæld er et af Krigsaarenes store Problemer, som Efterkrigstiden vil faa præsenteret. Talrige Steder i Udlandet har Omfanget af Clearing-Mellemværendet Landene imellem givet Anledning til vidtgaaende Overvejelser, hvorledes man kan vente denne Form for Gæld afviklet, naar Krigen er bragt til Ende.

Det finske Tidsskrift *Mercator* oplyser, at den tyske Rigsøkonomiminister, Rigsbankpræsident, Dr. *Walther Funk* har fremsat et positivt Forslag, hvorledes man tænker sig Tysklands Clearing-Gæld afviklet.

Den tyske Rigsbankchefs Forslag gaar ud paa, at Tyskland skal foretage en Konsolidering af sin Clearing-Gæld ved at optage et internationalt Laan.

I Forbindelse med Oplysninger om Tysklands Udenrigshandel gennem de senere Aar naar det finske Blad til det Hovedresultat, at Tysklands Handelsbalance ret støt har holdt sig i Ligevægt — for 1943 skal der have været et Overskud paa Handelsbalancen paa 0,3 Milliarder Mark, og for hele Krigsperioden skønnes den tyske Handelsbalances Underskud ikke at have overstøget 1 Milliard Mark. Grunden til, at den tyske Clearing-Gæld til Udlandet alligevel er blevet ret betydelig, skyldes blandt andet, at Tyskland skal have ydet visse Lande langfristede Varekreditter, dels at udenlandske Arbejdere i Tyskland har kunnet overføre meget betydelige Summer til deres Hjemland, dels at udenlandsk Skibsfart har betydelige Indtægter af Tyskland.

Rigsbankchefen vil mene, at de forskellige Vanskeligheder ved en Afvikling af Clearing-Gælden vil kunne løses gennem Optagelsen af et internationalt Laan efter Krigen, men det tyske Tidsskrift *Bankwirtschaft* fremhæver dog, at et Konsolideringslaan som det paatænkte maa fordeles i forskellige Afdelinger, tilpasset efter de enkelte Kreditorlandes Forhold, og at Laanet samtidig maa forudsætte en vis Stabilisering af de europæiske Valutaforhold.

Nationalbankens sidste Maanedsbalance, som sluttede med den 31. August, er vokset med 198 Mill. Kr. til 6573 Mill. Kr. De to Hovedposter paa Aktivsiden viser en samlet Stigning paa 188 Mill. Kr., som fordeler sig med 41 Mill. Kr. paa Clearingkonti med Udlandet og 147 Mill. Kr. paa Tilgodehavende hos forskellige Debitorer. De to Konti er nu paa henholdsvis 2544 Mill. Kr. og 3683 Mill. Kr.

Seddeltirkulationen er steget med 18 Mill. Kr. til 1599 Mill. Kr. Indskud paa Folio Konto er forøget med 78 Mill. Kr. til 2583 Mill. Kr. Finansministeriets Indskud er steget med 31 Mill. Kr. til 425 Mill. Kr., og i Finansministeriets forskellige Konti til Binding af ledige Penge er der en Fremgang paa 75 Mill. Kr. til 1461 Mill. Kr. Endelig er paa Passivsiden at notere en Nedgang paa 10 Mill. Kr. paa Kontoen Forskellige Kreditorer til 283 Mill. Kr.

Opgørelsen over Danmarks Samhandel med Udlandet i Juli Maaned viser et Eksportoverskud paa 8,8 Mill. Kr., medens der Maaneden i Forvejen var et Importoverskud paa 13 Mill. Kr. Importen har i Juli haft en Værdi af 97,9 Mill. Kr., hvilket er en Nedgang i Forhold til Juni paa ikke færre end 26,9 Mill. Kr., og samtidig er Eksportværdien kun dalet med 5,1 Mill. Kr., idet den for Juni beløb sig til 111,8 Mill. Kr. mod i Juli til 106,7 Mill. Kr.

#### Dr. H. H. BLACHE FYLDER 70 AAR

Den 17. September fylder Maskindirektør, Dr. techn. *H. H. Blache* 70 Aar.

Velsagtens i højere Grad end nogen anden faldt det i *H. H. Blaches* Lod at præge dansk Skibsbygning gennem et langt Spand af Aar, og dermed kom han

til at sætte sine dybe Spor i Verdensskibsbygningen, idet Danmark laa som et Foregangsland paa Dieselmotorteknikens Omraade.

Dr. *Blache*, hvis Fader var Marinemaleren, Professor *Christian Blache*, blev polyteknisk Kandidat i 1896, og efter nogen Tids Studieophold i Udlandet blev han knyttet til *Burmeister & Wain* i 1901.

Da Det østasiatiske Kompagni i 1911 paa Etatsraad *H. N. Andersens* Initiativ hos Direktør *Ivar Knudsen*



Maskindirektør, Dr. techn. *H. H. Blache*.

afgav Ordre paa Verdens første dieseldrevne ocean-gaaende Skibe, fik *Blache* en meget betroet Opgave. Han indsaa hurtigt, at det var Dieselskibene, der vilde komme til at præge Verdensskibsfarten. Aaret efter »*Selandia*«s straalende Jomfrurejse til Siam i 1912 blev *H. H. Blache* udpeget til Overingeniør, og som saadan blev det ham, der kom til at staa for Bygningen af de mange Dieselskibe, der kom til at sejle i »*Selandia*«s Køl vand.

Direktør *Blache* fik hurtigt Verdensry som en af de fineste Dieselteknikere. Han har været med fra Dieselskibenes første Begyndelse og har levet hele Udviklingen med. I Udlandet har man mange Gange haft Udbytte af de rige Erfaringer, som Direktør *Blache* raadede over.

Under sidste Verdenskrig — det var i 1917 — blev *H. H. Blache* Maskindirektør hos *Burmeister & Wain*, og i de atten Aar, han virkede i denne Stilling, blev en meget lang Række fuldt moderne Dieselskibe sat i Vandet fra Værftet paa Refshaleøen. I en sjælden Grad forstod Direktør *Blache* at følge med i den rivende Udvikling, der i hine Aar fandt Sted paa Skibsbygningens Omraade, og han blev i mange Tilfælde en Foregangsmand indenfor Verdensskibsbygningen. Teknisk ledede han det store Værft i de Aar, hvor *B. & W.*-Patenterne gik deres Sejrs-gang Verden over og skabte dansk Skibsbygning et Verdensry, den nyder godt af den Dag i Dag, og som ogsaa vil bære sine Frugter i den Tid, hvor Verdensskibsfarten og Verdensskibsbygningen igen skal gennemgaa sin naturlige Udvikling i Fredens Tid.

Da den store Rekonstruktion af Værftet fandt Sted i 1935, opholdt Direktør *Blache* sig paa en Forretningsrejse i Japan, og ved sin Hjemkomst fra Østen blev han Værftets tekniske Konsulent. Aaret efter var der imidlertid Bud efter ham fra Udlandet, og han blev da knyttet til *Harland & Wolff* i Belfast, som

Burmeister & Wain i mange Aar havde staaet i et intimt Samarbejde med.

Det er indlysende, at en Mand som Direktør Blache har beklædt en lang Række Tillidshverv indenfor den danske Skibsbygning og den danske Industri. Han var saaledes i over tyve Aar Formand for Søfartsteknisk Forening, i 16 Aar Medlem af Industriraadets Repræsentantskab, i tretten Aar Medlem af Overskibstilsynet og i tolv Aar Bestyrelsesmedlem i Foreningen til Beskyttelse af industriel Ejendomsret. Da Polyteknisk Læreanstalt i 1929 fejrede sit store Jubilæum, fik Blache den officielle Paaskønnelse af sin Indsats for dansk Skibsbygning, idet han blev udnævnt til Æresdoktor ved Læreanstalten. Siden 1940 har Direktør Blache, der er dekoreret med Ridderkorset, Dannebrogsmændenes Hæderstegn og en norsk Orden, været Medlem af Akademiet for de tekniske Videnskaber.

For en Maanedes Tid siden indtraadte Direktør Blache i Bestyrelsen for Rederiet Ocean.

#### HELSINGØR JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Der er udsendt officiel Meddelelse om, at Bestyrelsen for Aktieselskabet *Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri* har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Netto-Overskud, som efter Afskrivninger til et Beløb af 350,000 Kr., Henlæggelse til Sikringskonto for Interesser i fremmede Foretagender 100,000 Kr., til løbende Garantier 80,000 Kr., og til Skatter 800,000 Kr., udgør 1,044,874 Kr., udbetales 10 pCt. i Udbytte til Aktionærerne med 420,000 Kr., afholdes Tantiømer til Bestyrelsen med 21,000 Kr. og henlægges til Dispositions-fonden 550,000 Kr., hvorefter Resten, 53,874 Kr., overføres til næste Aars Regnskab.

#### DAMPKIBSSELSKABET SVENDBORG

Det oplyses officielt i *Statstidende*, at Ingeniør, cand. polyt. *Herluf Eigil Raun*, Klampenborg, er indtraadt i Bestyrelsen for Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Svendborg« af Svendborg.

#### NY DIREKTØR FOR THOMAS B. THRIGE

Bestyrelsen for Thomas B. Thriges Fond har ansat Civilingeniør, Dr. Ing. *Ib Adam Rimstad* som Direktør for Ths. B. Thriges Fabriker i Odense, hvis tidligere Direktør, Civilingeniør *Olfert Fischer*, i December i Fjor døde paa Korsør Banegaard, ramt af et Hjerteslag.

Den nye Direktør er født i 1909 og er Søn af Skuespiller Adam Poulsen. Han er Student fra Birkerød 1927, blev polyteknisk Kandidat i Februar 1936 og var derefter et Aarstid knyttet til Christiani & Nielsen. I 1937 blev han ansat i Philip Holzmann A/G i Frankfurt a. M. og giftede sig kort efter med en Datter af Dr. Ing. Rud. Christiani. I 1940 opnaaede han Doktorgraden ved den tekniske Højskole i Berlin Charlottenburg, ved hvilken han fra Oktober 1938 til 1940 var Undervisnings-Assistent.

I August 1940 vendte han hjem til Danmark og blev da, sammen med Overingeniør Grambye, Leder af Christiani & Nielsens Afdeling for København og Omegn.

Dr. Rimstad tiltræder sin Stilling den 1. November.

#### DEN FINSKE SKIBSFART

I Finland er der blevet nedsat et Udvalg, der har til Formaal at fremme den finske Skibsfart. Dets Formand er Minister *Takki*, og blandt dets Medlemmer findes blandt andet den tidligere Udenrigsminister *Ramsay* og Søfartsdirektør, Kontreadmiral *S. A. Sundman*.

#### SVENSK SKIBSFART PAA CHICAGO

Der er i Sverige stiftet et Selskab, der skal søge at optage den direkte Skibsfart paa Chicago.

Blandt Stifterne nævnes Skibsreder *R. Nilsson* i Ragne-Rederiet i Västervik, Skibsreder *A. Palmquist* i Thordén-Line i Stockholm og Advokat *T. Bartoldy*. Det er en gammel Plan, man nu søger at realisere, idet dens Gennemførelse blev forhindret med Udbruddet af denne Verdenskrig. Efter Planerne er det Hensigten at oprette og opretholde Forbindelsen med Skibe paa indtil 3000 Tons Lasteevne og bygget specielt til dette Formaal.

I Anledning af denne Nydannelse oplyser Svenska Amerika Mexico Linien imidlertid, at den allerede før Krigen omgikkes med Planer om en Linie paa Chicago i Samarbejde med Dampskibsselskabet Tirfing. Med dette Formaal for Øje blev der dengang bygget to Motorskibe i Danmark, nemlig *Erland* og *Laholm*, der hver var paa 2.900 Tons d. w.

Disse to Skibe blev leveret i 1942 og 1943, og de ligger nu parate til at blive indsat i denne Fart. Iøvrigt er det Liniens Hensigt at kontrahere flere Skibe, efterhaanden som der bliver Brug for dem.

#### AMERIKANSKE OLIESELSKABER I SAMARBEJDE I ØSTEN

Mellem Standard Oil Company of California og Texas Oil Company er der etableret et Samarbejde, der tager Sigte paa Produktionsinteresserne i den nære Orient og Østen. Med dette for Øje er der oprettet et nyt Selskab under Navnet *American Eastern Petroleum Co.* Det hedder sig, at hollandsk Indien skal indbefattes i dette Selskabs Virkefelt, saasnart Landene derude igen er aabne for De forenede Stater.

#### STOR HAVNEUDVIDELSE PAA LANGELAND

Svendborg Amsraad har paa sit sidst afholdte Møde behandlet et Andragende fra Aktieselskabet Lohals Havn om Tilskud til Udvidelse.

Amtets Vejudvalg har nærmere undersøgt Sagen. Det drejer sig om et Bassin for mindre Skibe, der er projekteret af Ingeniørfirmaet Topsøe Jensen & Schrøder til en samlet Sum af 338.000 Kroner. Deraf ventes man et Statstilskud paa 106.000 Kroner.

Det oplystes i Amsraadet, at det var et meget paa-krævet Arbejde, der var Tale om, og for ikke at sinke Sagen blev det foreslaaet at give Amtmanden Bemyndigelse til at afgøre Sagen.

Der blev bevilget et Tilskud under Forudsætning af, at Sogneraadet anbefaler, og at ogsaa Ministeriet yder sit Tilskud.

#### TYSKE 1000 TONS SKIBE AF JERNBETON

»Völkischer Beobachter« bragte et Billede af en tysk Flyvemaskine af ny Type under Rekognosceringsflyvning. Af Billedteksten fremgaar det, at Maskinen, der betegnes »ME 210«, i den sidste Tid paa fremragende Maade har bestaaet sin Prøve paa alle Frontier. Dens store Hastighed og stærke Bevæbning, hedder det videre, sætter den i Stand til at løse sin Opgave selv under vanskelige Forhold.

Bladet offentliggør endvidere et Fotografi af »Æggeskal-Skibet«. Paa et Værft bygges der Jernbetonskibe paa 1000 Tons til Speer-Transportenheder, hedder det i Billedteksten. Jernbetonskibet er mere vandtæt end andre Skibe, det behøver ingen Maling, det kan hverken ruste eller raadne, og til Bygning af dette Skib behøves ikke faglærte Arbejdere. Det bygges med Kølen opad, og Glatningen af Ydersiden foretages med elektriske Slibemaskiner. Skibet søsættes med Kølen opad og vendes derefter.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### En Ulykke ved Gedser

Et Par Strandjægere fra Gedser har fundet en Baad, hvormed Fyrassistent *Vald. Jensen* fra Statsbanernes Fyrbaake paa Rødsande Rende, er forlist under Storm. Liget af den forulykkede er nu fundet. Det var ført bort af den stærke Strøm.

### Den sidste Sommerlejr

Paa Sømandshøjskolen i Svendborg afholdes i disse Dage Aarets sidste Sommerlejr for Sømandshustruer og Børn, der enten har mistet deres Mand paa Havet eller ikke har været i Forbindelse med ham i flere Aar.

I denne Lejr, der ledes af Sømandspræsten, Pastor *Fr. V. Eilschou-Holm*, deltager 40 Sømandshustruer og 46 Børn.

### 62-aarig Styrmand druknet

Den 62-aarige Styrmand *Henry Oluf Pedersen* er druknet i Bramsnæsvig udfor Ejby. Pedersen var Vagtmænd om Bord i en Mærsk-Baad, der for Tiden ligger i Bramsnæsvig, og han havde — da Ulykken skete — været i Land for at hente Proviant. Da han i en Sejlbåd skulde om Bord i sit Skib, tabte han Fodfæstet og gik over Bord.

Pedersen sejlede en Række Aar i Dampskibsselskabet Heimdal, og under sidste Krig var han ude for to Torpederinger, hvor han øvede et stort og heltemodigt Arbejde ved Bjergninger af Kanoner.

### Dødsfald

Kaptajn *Peter Rud*, der nu havde sit Hjem i København, er død 65 Aar gammel. Kaptajn Rud havde i en Aarrække — fra 1918 til 1930 — sejlet som Skibsfører i Siam Steam Navigation.

\*

Faa Dage før sin 75 Aars Fødselsdag, der var omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*, er tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *Jacob Thorvald Rasmussen* død i sit Hjem i Gentofte.

Kaptajn Rasmussen blev straks efter sin Skibsførereksamen ved Københavns Navigationsskole i 1893 ansat som Styrmandsaspirant i Det Forenede om Bord i Damperen *I. C. Jacobsen*. I 1899 blev han 1. Styrmand i Damperen *Perm* og i 1912 Fører af Damperen *Nidaros*. Siden førte Kaptajn Rasmussen en lang Række af Selskabets Baade. Hans sidste Skib var Damperen *Yrsa*, som han gik i Land fra i 1928.

### Ulykke paa Aalborg Værft

Paa Aalborg Værft er der sket en Ulykke, hvorved den 24-aarige Vagtmænd *Willy Andersen*, der er ugift og har sit Hjem i Aalborg, mistede Livet.

### »Georg Stage«s Togt afsluttet

Skoleskibet *Georg Stages* Sommertogt er nu afsluttet, og Skibet er derefter afrigget og oplagt for Vinteren.

I Lighed med de foregaaende 2 Aar har »Georg Stage«s Elever, ialt 80, faaet deres Uddannelse i Skibet, som for første Gang i de mange Aar ikke har været sejlede Skoleskib, men derimod under hele Perioden ligget fortojet i Havn. Af de 80 Elever har henimod Halvdelen nu faaet Hyre.

### Et Havneprojekt, der faldt

Maribo Amtsraad har nogle Gange drøftet et Projekt til Anlæg af en ny Fiskerihavn ved Stubberup, ca. 5 km fra Nysted. Paa Foranledning af Herritslev Sogneraad, der søgte Amtet om et Tilskud paa 45,000 Kr. til de samlede Udgifter paa ca. 180,000 Kr., har Sagen nu været til ny Behandling, som resulterede i en Forkastelse med 8 Stemmer mod 6. Stiftamtmanden, Greve *F. Reventlow*, henviste særlig til den korte Afstand til Nysted Havn og til den Omstændighed, at der i Stubberup kun er bosat tre Fiskere, hvoraf de to endda har andet Erhverv ved Siden af. Folketingsmand *Victor Larsen* talte imod Forslaget og mente, at selv hvis Amtsraadet bevilgede det ønskede Tilskud, saa vilde de andre bevilgende Myndigheder næppe yde deres Part. Forslagets Fortalere henviste særlig til, at Sejladsen paa Nysted Havn ofte er vanskelig, og til, at en af Lolland-Falsters bedste Fiskepladser ligger udfor Stubberup. De mente iøvrigt, at en brugelig Havn kunde anlægges for det halve af det budgetterede Beløb.

Resultatet blev, som nævnt, en Forkastelse, og naar Amtsraadet nægter sin Støtte, er der næppe Mulighed for at gennemføre Planen om en Havn ved Stubberup.

### Bjærgeløen for »Agda« fordelt af Udvalg

Efter »Agda«s Forlis blev der foretaget en Indsamling til Bjærgning af de Omkomne Lig. Da der ikke har kunnet opnaas Enighed mellem Parterne, Bjærgningsskipper *Thorup Nielsen* og Zoneredningskorpset, har Amts-

raadsforeningens Udvalg besluttet at fordele Beløbet saaledes, at *Thorup Nielsen* faar det indsamlede Beløb paa Endelave og *Skanderborg Amtsrads* Bevilling, ialt ca. 2700 Kr., medens Zoneredningskorpset faar ca. 4000 Kr.

### Forstanderen i Bærestol

Svendborg Amtslidende meddeler:

Beboerne i Strandvejskvarteret har i den sidste Tid lagt Mærke til et ikke helt almindeligt Syn paa disse Kanter: En Herre i Bærestol, baaret af fire raske Gutter. Ved nærmere Eftersyn viste det sig at være Forstander *Rasmussen* fra Navigationsskolen, som benytter denne Transportform. — Forstanderen var saa uheldig i sin Sommerferie at komme til Skade under et Cykleuheld, og et lille Ben i Foden er brækket. Dette medfører, at Forstanderen ikke kan træde paa Foden, hvorfor han maa bevæge sig med Krykker. For at lette Forstanderen i Turen til og fra Skole har fire af Skolens Elever tilbudt sig som Bærere.

### Dødsfald

En Foregangsmand og Førerskikkelse indenfor Skagens Fiskerbefolkning, Kutterfører *Peder Iversen*, er død, 76 Aar gammel.

### Flere Fiskeskibe lagt op af Mangel paa Olie

Mangelen paa Brændselolie bliver for hver Dag mere og mere skæbnsvanger for Fiskerne. Flere og flere Fiskerfartøjer i Limfjorden har i Løbet af den sidste Uges Tid maattet lægge op, og inden længe vil saa at sige alt Fiskeri med Motorbaade være standset, hvis der ikke fremkommer Olie.

### Den norske Sømandsmission

Den norske Sømandsmission blev stiftet ved et Møde i Bergen den 31. August 1864 og har saaledes i disse Dage kunnet fejre 80 Aars Jubilæum.

### Skagenskutter med 4 Mand savnes

Der næres i Skagen Frygt for Skagenskutteren »S. 304 Ove«s Skæbne, idet Kutteren ikke har givet Livstegn fra sig, siden den den 17. August drog paa Nordøfiskeri. Det er ikke usædvanligt, at en Kutter er paa Havet saa lang Tid, men »Ove« havde kun 7 Tdr. Brændselolie med, da den sammen med to andre Skagenskuttere gik fra Thyborøn, og fra hvilke den skiltes paa Nordøen, netop fordi den kun havde Olie til en kort Tur. Det befyrgtes derfor, at den driver om i Nordøen.

Ombord paa Kutteren er foruden Føreren, Skipper *Hans Olsen*, Skagen, dennes Svoger, Fisker *Carl Anker Jørgensen*, Skagen, og Fisker *T. Thomasen*, Frederikshavn, og en Skibsdreng *Poul Jørgensen*, Søn af Snedker *Jørgensen*, Skagen.

### Færdselsforbud i Kastrup og Dragør Havne

Al Færdsel i Kastrup og Dragør Havn er ifølge en Bekendtgørelse fra Politimester *Reinstrup*, Søndre Birk, fremtidig forbudt uden særlig Tilladelse.

For Søfolk gælder det, at de maa have Søfartsbog og Legitimationskort hos sig, saa har de ingen Vanskeligheder med at komme til og fra Borde.

### Krigsulykkesforsikring under Ophold i dansk Havn

I Foraaret forelaa der fra Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Skibsfart en Meddelelse, hvoraf fremgik, at Søfolk i danske Skibe ikke vilde være dækket af Krigsulykkesforsikringen under Skibenes Ophold i danske Havne samt naar Skibene ligger for Anker eller fortojet ved Bøje.

Foranlediget heraf rettede Den alm. danske Skibsførerforening i Maj Maaned en Henvendelse til Handelsministeriet, hvori man redegjorde for Foreningens Syn paa Sagen. Man anførte, at Foreningens Bestyrelse, efter nøje Behandling af Spørgsmaalet, var kommet til det Resultat, at der var begaaet en Fejl i den Fortolkning, som Ulykkesforsikringsforbundet nu gav af Krigsulykkesforsikrings-Loven af 1940, efter at de Søfarende i 4½ Aar havde ment sig fuldt dækket under alle Forhold, hvor de var paamønstret et Skib.

Handelsministeriet har derefter i en Skrivelse af 3. August til Skibsførerforeningen meddelt, at Spørgsmaalet har været gjort til Genstand for indgaaende Forhandling med Socialministeriet, i hvilke Forhandlinger med Direktoratet for Ulykkesforsikringen samt Direktøren for Forsikringsforbundet for dansk Søfart og Forretningssfører i Forsikringsforbundet for dansk Fiskeri har deltaget. Ved disse Forhandlinger er man naaet til det Resultat, at Socialministeriet og de nævnte Institutioner er villige til at ændre det tidligere indtagne Standpunkt, ifølge hvilket en Krigsulykke, der rammer Skibenes Officerer og øvrige Besætning i danske Havne, ikke anses som dækket af den udvidede Krigsforsikring, fordi Ulykken ikke mentes at være indruffet »ved Sejlads«.



## Ledig Lodsstilling.

Ved Horsens Fjord Lodseri (Hjarno Lodsslation) bliver en Lodsstilling ledig og ønskes besat fortrinsvis med en dertil kvalificeret Skibsfører mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelle Forholdsattester modtages indtil 20. September d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet Overgaden o. V. 60. København K.

Lodsdirektoratet, den 18. August 1944.

For at Sagen kan ligge klar, har Handelsministeriet foranlediget, at der tilstilles Skibsførerforeningen en Meddelelse direkte fra Ulykkesforsikringsforbundet. Denne Meddelelse er nu offentliggjort i Foreningens Medlemsblad, og det fremgaar heraf, at den skete Ændring gaar ud paa, at der nu anlægges det Synspunkt, at Søfolk og Fiskere er omfattet af Forsikringen, saa længe de befinder sig ombord i Skibene, altsaa ogsaa naar Skibet ligger ved Kaj samt for Anker eller fortøjet ved Bøje.

### En fornuftig Mand

Esbjerg Studenterkursus begynder i disse Dage sit andet Skoleaar. Mellem de nye Elever er der en 20-aarig Esbjerg-Fisker, der har tjent godt paa Fiskeriet, og som derfor har bestemt sig til at tage Studentereksamen.

Nu har man hørt saa mange Historier om Fiskere, der har soldet 2—3000 Kr. op paa et Døgn, købt et Par Spisestuemøblement ad Gangen og givet 100 Kr. i Drikkepenge for en Pilsner til 1,09. Og saa kommer der pludselig en fornuftig Fisker, som vil være Student, til Trods for, at Esbjergs Restauranter er aabne hver Aften.

### Stenaldermennesker i Havsnød

Efter hvad der meddeles fra Santiago de Chile, har et chilensk Skib fundet 12 Indbyggere fra en ensom Ø i Stillehavet. De drev omkring i fuldstændig udmattet Tilstand i en primitiv Baad, hvormed de havde forsøgt at naa Chiles Kyst. Efter at Statens Sundhedsmyndigheder havde undersøgt dem, erklærede de, at Øboerne havde levet paa et saa lavt Leveniveau og stod paa et saa ringe Kulturtrin, at det vilde være umuligt for dem at »glide ind i Nutidens moderne Civilisation«. Det blev bestemt, at de primitive Mennesker skulde bringes tilbage til deres ensomme Ø.

### Borgersind

Bladet *Skipperen*, der er Medlemsblad for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, bringer følgende lille Solstrålefortælling:

Sømanden sukker efter Røgelse, og selvom Rederiforeningen har gjort sit for at skaffe Søfolkene Cigaretter, er det dog langtfra tilstrækkeligt til at tilfredsstille deres Hunger.

Af og til vanker der nok en Tildeling gennem Skibshandler eller andre Kilder, men Livet er strengt og Stimulanser mere paakrævet end nogensinde.

I Almindelighed har Cigarhandlerne Ord for at være strenge Herrer, og det virker derfor dobbelt glædeligt, naar man hører om Borgersind i stor Stil fra nævnte Side.

I Nykøbing Falster findes der imidlertid en Cigarhandler, der forstaar at vurdere Sømandens Indsats, og hvis han henvender sig til nævnte Firma, Marius Mortensen (Becks Eftf.) i Frisegade, vil han mod Forevisning af Søfartsbog eller anden Dokumentation kunne købe en Pakke Cigaretter eller Tobak.

Herr Mortensen fortjener at komme i »*Skipperen*«, og vi tvivler ikke om, at vore Søfolk vil finde Vej til den elskværdige Cigarhandler, naar Skuden anløber Nykøbing F.

## PERSONALIA

### 80 Aar

Styrmand *Henning Høj*, der har sit Hjem i Vindeby paa Taasinge, fyldte forleden Dag 80 Aar. Styrmand Høj, der i sin Tid tog sine nautiske Eksaminer fra Svendborg Navigationsskole, sejlede i en Række Aar som Sty-

mand, og Skibsfører om Bord i Sejlskibe fra Thuro og Svendborg. For henved 35 Aar siden blev han ansat ved Vindeby-Svendborg Færgefarten i den gamle Hjulfærge *Fritz Juul*, ligesom han ofte besørgede Aften- og Natoverfarterne mellem Svendborg og Taasinge, der i de første Aar af hans Tjeneste foregik med Sejl- eller Ro-baade.

Efter en kort Overgang at have gjort Tjeneste paa den nybyggede Færge tog Høj sin Afsked for ni Aar siden.

### 75 Aar

Kaptajn *Paul Nielsen*, der tidligere ledede Sømandshjemmet Bethel, fylder paa Torsdag — den 14. September — 75 Aar. Den gamle Kaptajn er stadig Redaktør af Bladet *Duen*, som udsendes af »Broderkredsen paa Havet«.

### 70 Aar

Paa Mandag — den 11. September — fylder mangeaarig Skibshandler i Bordeaux, Kaptajn *S. A. Thing*, 70 Aar. Kaptajn Thing, der indtil 1918 var Fører i Dampskibsselskabet Quarto, har siden været bosat i Frankrig, hvor han indtil Krigen drev en meget betydelig Forretning.

### 65 Aar

Paa Torsdag — den 14. September — fylder Kaptajn *Carl Jacobsen* 65 Aar. Kaptajn Jacobsen, der tog sine nautiske Eksaminer fra Fanø Navigationsskole i 1901, har sejlet som Styrmand og Fører af forskellige af vore store Sejlskibe. Saaledes førte han i 24 Aar sit eget Skib, den tremastede Skonnert »Urda« af Esbjerg, indtil han i 1935 gik i Land for at overtage Stillingen som Forretningsfører for Sø-Assuranceforeningen »Kolding«.

### 60 Aar

I Dag — Fredag — fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Dania, Kaptajn *A. C. Duhn*, 60 Aar.

Paa Mandag — den 11. September — fylder Skibsfører i Det østasiatiske Kompagni, Kaptajn *C. V. Frederiksen*, 60 Aar.

Paa Tirsdag — den 12. September — fylder Føreren af den tremastede Motorskonnert *Noah*, Kaptajn *Th. Larsen*, 60 Aar. Kaptajn Larsen, der er bosiddende paa Thuro, var Bestyrelsesmedlem i Skibsførerforeningen af 1917 fra dennes Stiftelse, og da Foreningen fire Aar efter Stiftelsen blev sluttet sammen med Den almindelige danske Skibsførerforening, traadte Kaptajnen ind i denne Forenings Bestyrelse som Repræsentant for Sejlskibsførerne.

Konstruktør af 1. Grad i Fyr- og Vagervæsenets tekniske Tjeneste, Ingeniør *S. H. Rønne*, der i en Aarrække tillige har virket som Lærer ved Teknisk Skole paa Frederiksberg, fyldte forleden Dag 60 Aar.

Mester ved Orlogsværftet *Rasmus E. Christiansen* fyldte i Onsdag 60 Aar.

### 50 Aar

Forleden Dag fyldte Kontorfuldmægtig *H. C. F. Boesen* i Marineministeriets Kassererkontor 50 Aar.

### 25 Aars Jubilær

Assistent i Det Forenede Dampskibs-Selskab *A. Højsgaard* har fejret sit 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste. Højsgaard har i en Aarrække været knyttet til Landbrugseksport-Afdelingen.

Fyrpasser ved Hellehavn Nakke Fyr paa Møn *H. C. Olsen* fejrede forleden Dag 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

### Storebæltsoverfarten

Matros *N. P. Nielsen* ved Statsbanernes Storebæltsoverfart er blevet udnævnt til Overmatros fra den 1. Oktober med Tjeneste ved samme Overfart.

### Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen oplyser, at der til den nu afsluttede Haandværkerprøve ved Københavns Maskinskole havde indstillet sig 32 Elever, der alle bestod.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinckekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gaasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. a. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjelede med 25 pct.

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

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

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 15,600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojstønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—80 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefylders fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 6 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 30 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefylders samt provianterende Skibe er fri. Lodaer ved Havnen og i Fyrskebet Lappegrunde. Faste Takster. Bogsøring efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodakraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstigt. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelmskrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bogsørdamp, uforned. Ingen Lodaer, naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhallingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 7. September 1944.

Nr. 36.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtill Udgangen af Januar Kvarstal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kwartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarstal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kwartals Begyndelse. Kwartals-abonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaan til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning. (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1276. Østersøen. Wester-Markelsdorf Fyr NNW. Drivende Vrag rapporteret.

*Position.* c. 54° 36',5 N. 11° 01',5 E., c. 5 Sm 343° fra *Wester-Markelsdorf* Fyr.

*Detaller.* Den 30. August 1944 er Vraget af et c. 30 m langt Jernskib observeret drivende paa ovennævnte Plads.

1277. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Sunkne Betonpontoner.

*Position.* c. 59° 22' 12" N. 18° 07' 09" E.

*Detaller.* I *Istingeviken* paa *Lidingön* er 4 Betonpontoner sunket Syd for en Arbejdsplads ved N.-Siden. Den yderste af Pontonerne er sunket paa ovennævnte *Position*, c. 40 m fra Kysten. Mindste Dybde over denne Ponton er 0,7 m. En rødmalet Tønde med 1 rødt Flag er udlagt c. 5 m Syd for Pladsen. Man advares imod at passere mellem Tønden og Arbejdspladsen.

(U. f. s. Nr. 35/1765. Stockholm 1944.)

1278. Sverige. Bottniske Bugt. Norrbyskär. Sejlløbet Norrbyskär—Norrbystrand. Fyr forandres.

*Tidspunkt.* 15. September 1944.

*Position.* c. 63° 33' N. 19° 51' E.

*Detaller.* *Bedragaren* Fyr forandres til at vise rødt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Fyret vil lyse hele Horisonten rundt.

(U. f. s. Nr. 35/1731. Stockholm 1944.)

1279. Tyskland. Stettiner Haff. Grosses Haff. Haffrinne W. Vrag afmærket.

*Position.* c. 53° 45',3 N. 14° 24',6 E.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en grønmalet Lystønde, der viser grønt To-Blink hver 9<sup>s</sup>, er forsynet med E.-Topbetegnelse og er udlagt c. 50 m NE. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 35/1807. Berlin 1944.)

**1280. Tyskland. Swine. Kaiserfahrt. Vrag afmærket.***Position.* *Friedrichsthaler Forst* Bagfy: c. 53° 51' N. 14° 17' E.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket c. 600 m SE. for ovennævnte Fyr, er afmærket med Vragfartøj og Vragtønde.

(N. f. S. Nr. 35/1769. Berlin 1944.)

**1281. Tyskland. Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE. Forbudt Omraade.***Position.* a) c. 54° 06',4 N. 10° 55',5 E. c) 54° 07',8 N. 11° 04',0 E.

b) c. 54° 09',6 N. 11° 02',0 E. d) 54° 05',1 N. 10° 56',9 E.

*Detaller.* Al Sejlads er forbudt i Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 35/1770. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1282. Danmark. Sundet. Vodbæk NE. Oplysning om Dybde over Vrag. Vragvager inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 34/1221 1944.*Position.* 55° 51' 58" N. 12° 36' 35" E., c. 1,5 Sm 50° fra *Vedbæk* Havn.*Detaller.* Dybden over Vraget, der var sunket i 11 m Vand paa ovennævnte Plads, er 10,2 m.

Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved Vraget, er inddraget.

Kort Nr. 131, 130 og 125.]

**1283. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Vandledning udlagt.***Position.* *Karrebæksminde* Bro: 55° 10' (36") N. 10° 39' (04") E.*Detaller.* En Vandledning er udlagt i *Karrebæksminde* Havn over Kanalen og 160 m E. for Broen. Vandledningen er paa begge Sider af Løbet afmærket med en hvid Plade, hvorpaa der med blaa Bogstaver staar: *Vandledning*.

Kort Nr. 164 og 160.

*Publikationer.* Danske Lods III, Side 202. Havnelods, Side 111.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1284. Danmark. Kattegat. Hesselø W. t. N. Skibsfartshindring rapporteret.***Position.* c. 56° 13' N. 11° 29' E., c. 8 Sm 279° fra *Hesselø* Fyr.*Detaller.* En Skibsfartshindring rapporteres paa ovennævnte Plads i 22 m Vand.**1285. Danmark. Kattegat. Sejersø Fyr N. t. W. Skibsfartshindring rapporteret.***Position.* c. 56° 00' N. 11° 03' E., c. 5 Sm 346° fra *Sejersø* Fyr.**1286. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr E. [Vragvager inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1044 1944.*Position.* 56° 31' 52" N. 10° 53' 41" E., c. 2,1 Sm 86° fra *Gerrild* Fyr.*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa ovennævnte Plads, er inddraget.

Kort Nr. 102 og 100.

**1287. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.***Tidligere E. f. S.* Nr. 32/1191 1944.*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.*Detaller.* I *Tyborøn* Kanal er Vandstanden for Tiden ved *Middelhøjvande*: I *Sælhunde-holm* Løb: 3,4 m, i *Gaaseholm* Løb: 2,5 m, i *Svaneholm* Løb: 1,3 m og i *Kobbersø* Løb: 2,4 m.Der er saaledes for Tiden 3,4 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

- 1944  
1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.  
1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.  
1/4  
9/576  
12/671 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*  
16/760 } Farvande.  
17/801  
21/888 }  
1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i *danske* og nærliggende  
Farvande.

### I. Østersøen.

- 1944  
1/6 } *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.  
14/739 }  
2/364 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.  
1/8 } *Danmark*. *Langeland* SW.-Kyst. *Bagenkop* Havn Indsejling. Tilsanding.  
21/889 } *Danmark*. *Lolland* S.-Kyst. *Rodby Havn*. Dybde i Indløb aftaget.  
1/11 } *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.  
1/12 } *Danmark*. *Bornholm*. *Listed* Havn. Havnearbejder. Advarsel.  
1/13 } *Danmark*. *Bornholm*. *Neksø* Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.  
1/14 } *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.  
1/15 } *Sverige*. *Trelleborg—Falsterbokanal*. Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.  
9/599 } *Sverige*. *Kivik* N. Skydeøvelser.  
1/16 } *Sverige*. *Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.  
1/17 } *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Sejladshindringer.  
1/18 } *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.  
1/19 } *Sverige*. *Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.  
1/20 } *Sverige*. *Karlskrona* Red. Torpedoindskydningsbaner.  
11/664 } *Sverige*. *Karlskrona* *Skærgaard*. Oplysning om Skydebane.  
2/360 } *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejlløb uddybet. Sejladsforskrift.  
29/1108 } *Sverige*. *Öland* W.-Kyst. *Mörbylånga*. Bombekastningsøvelser.  
32/1174 } *Sverige*. *Öland* W.-Kyst. *Beijershamn*. Bombekastningsøvelser.  
23/937 } *Sverige*. *Öland* E.-Kyst. Bombekastnings- og Skydeøvelser.  
11/641 } *Sverige*. *Öland* E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.  
35/1266 }  
1/24 } *Sverige*. *Arholma* og *Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.  
1/25 } *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod  
Luftmaal kan finde Sted.  
35/1208 } *Sverige*. *Västerviks* *Skærgaard*. Bombekastnings- og Skydeøvelser.

- 1944  
1/26 Sverige. *Oxelösund*. Skydeøvelser.  
1/27 Sverige. *Oxelösund. Marsviken*. Bombkastningsøvelser.  
1/28 Sverige. *Gotland. Fårösund*. Forbud mod Ankring.  
35/1267 Sverige. *Gotland E.-Kyst. Fårösund* S-lige Indsejling. Bombkastnings- og Skydeøvelser.  
1/29 } Sverige. *Gotland E.-Kyst. Fårösund*. Indsejling spærret.  
17/809 }  
1/30 Sverige. *Hävringe—Kråkelund*. Miner udlagt.  
7/515 Sverige. *Nyköping E.* Skydeøvelser. Advarsel.  
24/975 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden*. Arbejder med Dykker.  
1/31 Sverige. *Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Oxelösund*. Forbud mod Ankring.  
1/32 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko*. Lodsartøjs Plads.  
1/33 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarne. Huvudskär*. Forbudte Løb.  
1/34 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.  
1/35 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.  
1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Skydeøvelser.  
13/699 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Stockholm* Havn og *Alvik*. Forbud mod Berøring af Tommerflaader.  
1/37 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.  
11/668 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.  
35/1270 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lidingsö—Ormingelandet*. Bøje udlagt. Advarsel.  
1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lindalsundet E.* Sejladsforskrift.  
1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vaxholm* Fæstningsomraade. Minor udlagt.  
10/633 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholmabøt*. Forbud mod Ankring.  
1/41 Sverige. *Södra Kvarnen*. Minespærring. Advarsel.  
10/634 Sverige. *Öregrunds Skærgaard*. Forbud mod Ankring.  
1/42 Sverige. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.  
1/43 Sverige. *Bottniske Bugt. Löfstabukten N.* Skydeøvelser.  
1/44 Sverige. *Bottniske Bugt. Skutskär ENE*. Skydeøvelser.  
1/45 Sverige. *Bottniske Bugt. Gävle*. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.  
7/534 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard*. Bombkastnings- og Skydeøvelser.  
23/941 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå* Havn. *Tjuvholmsundet*. Uddybningsarbejder.  
1/47 Finland. *Skärgårdshavet. Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.  
3/394 Estland. *Finske Bugt. Lahepere Bugt*. Skydeomraade.  
1/48 } Estland. *Rooger Wiek*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
35/1239 }  
1/49 Estland. *Riga Bugt*. Spærret Omraade.  
1/50 } Letland. *Riga Bugt. Dünamünde W.* Spærret Omraade.  
8/571 }  
1/51 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.  
1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Fyr midlertidigt slukket.  
1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Lodstvang.  
1/54 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Sejladsforskrifter.  
1/55 Tyskland. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.  
1/56 Tyskland. *Memel Anduvning*. Sejladsforskrift.  
1/57 Tyskland. *Memel Anduvning*. Skydeomraade.  
9/577 Tyskland. *Memel. Seetief*. Forbud mod Ankring.  
3/397 Tyskland. *Cranz N.* Spærret Omraade.  
21/897 Tyskland. *Brüsterort*. Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.  
1/58 Tyskland. *Königsberger Seekanal*. Sejladsforskrift.  
1/59 } Tyskland. *Pillau Anduvning*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/60 }  
1/61 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
1/62 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt.  
1/63 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg*. Forbudt Omraade.  
1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg*. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.  
1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen*. Sejladsforskrift.  
1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen*. Signal ved Passage af *Hela*.  
1/67 Tyskland. *Danzig Bugt*. Skydeøvelser.  
1/68 } Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning  
21/898 } om Ankerplads. Sømærker udlagt.  
35/1263 }  
27/1066 Tyskland. *Putziger Wiek. Hexengrund*. Skydeomraade.  
1/69 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Skydeøvelser.  
9/579 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Spærret Omraade.  
21/899 Tyskland. *Stolpmünde W.* Skydeøvelser.  
11/648 Tyskland. *Stolpmünde NW*. Skydeplads. Advarsel.  
35/1241 Tyskland. *Stilo—Jershöft*. Forbudt Omraade.  
35/1242 Tyskland. *Jershöft NW*. Forbudt Omraade.  
1/71 Tyskland. *Nest*. Skydeøvelser  
1/72 Tyskland. *Kolberg NE*. Spærret Omraade.

1944

- 1/73 } Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade.  
 10/617 }  
 35/1243 Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.  
 1/74 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.  
 1/75 Tyskland. Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskrift.  
 35/1245 Tyskland. Stettiner Haff. Grosses Stettiner Haff. Haffrinne E. Forbudt Omraade.  
 35/1246 Tyskland. Greifswalder Oie. Forbudt Omraade.  
 25/1012 Tyskland. Greifswalder Bodden Anduvning. Spærret Omraade.  
 1/76 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 9/583 Tyskland. Rügen NE. Sejladsforskrift.  
 1/77 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/78 Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.  
 1/80 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.  
 24/987 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt. Skydeøvelser.  
 1/82 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.  
 Oplysning om Afmærkning.  
 36/1281 Tyskland. Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE. Forbudt Omraade.  
 1/83 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/84 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.  
 1/85 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.  
 1/86 Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/87 Tyskland. Kiel Havn. Holtenau Red. Forbud mod Ankring.  
 1/88 Tyskland. Kiel Havn. Moltentort W. Sømærker midlertidigt udlagt.  
 1/89 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.  
 1/90 } Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.  
 1/91 }

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

1944

- 4/464 Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.  
 1/93 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.  
 35/1249 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.  
 1/95 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.  
 19/866 Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.  
 1/96 Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.  
 1/97 Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 9/585 Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/98 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.  
 1/99 Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.  
 1/100 Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktsø. Fyr tændt.  
 34/1222 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.  
 4/465 Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.  
 1/101 Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.  
 1/102 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 9/586 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekrone N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Due d'Albe til Deviationsundersøgelser.  
 1/103 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Fyr midlertidigt slukket.  
 16/776 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Nyt Fyr opføres.  
 1/104 Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.  
 35/1250 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Knippelsbro S. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
 1/105 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.  
 2/367 Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederkanalen. Spærring udlægges.  
 1/106 Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.  
 1/107 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 1/108 } Sverige. Sundet. Sejlrouter afmærket. Sejladsforskrifter.  
 23/949 }  
 24/990 }  
 29/1117 }  
 1/109 Sverige. Sundet. Sejlroute for Vinteren.  
 1/110 Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.  
 1/111 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.  
 35/1273 Sverige. Sundet. Malmöred Fyrskib midlertidigt ombyttet med Resorvefyrskib.  
 1/112 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.  
 1/113 Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.  
 23/948 } Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.  
 30/1137 }

- 1944  
1/114 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
- 34/1223 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
- 1/117 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masned Sundbroen.*
- 1/119 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland.* *Guldborg Bro.* Dybde aftaget.
- 1/120 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst.* *Urne Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/121 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund.* Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
- 1/122 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerso Havn.* Dybde aftaget.
- 25/1018 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn.* Dybde i Indløb aftaget.
- 1/125 } *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.
- 1/126 } *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/127 } *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn.* Forbud mod Ankring.
- 1/128 } *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn* Indsejling. Dybde.
- 1/129 } *Danmark. Store-Bælt. Omo Havn* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
- 35/1274 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
- 1/131 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Æroskobing Havn.* Oplysning om Dybde.
- 1/133 *Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs.* Fyr midlertidigt fjernet.
- 7/545 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Dybde aftaget.
- 28/1102 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.
- 10/621 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Fyr midlertidigt i Uorden.
- 1/135 } *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
- 1/136 } *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn.* Tilsanding.
- 14/743 } *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 23/951 } *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Oplysning om forbudte Omraader.
- 9/588 } *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgchavn.* Oplysning om Dybde i Indsejlingen.
- 30/1152 } *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgchavn.* Oplysning om Dybde i Indsejlingen.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1944  
1/139 *Danmark. Kattegat.* Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat.*
- 1/140 *Danmark. Kattegat. Raageleje NNW.* Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
- 1/141 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.
- 1/142 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsboje udlagt.
- 35/1254 *Danmark. Isefjord.* Gravede Rende over *Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
- 1/144 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i *Trafikhavn.*
- 13/708 *Danmark. Isefjord. Rorvig Havn.* Dybde i Sejlrende midlertidigt aftaget.
- 1/145 *Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev.* Netspørring udlagt. Sejl-anvisning. Advarsel.
- 23/970 *Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne.* Hus ødelagt.
- 1/146 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Fyr midlertidigt slukket.
- 1/148 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 3/403 *Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjærne Bro.* Oplysning om Brohygningsarbejder.
- 1/151 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælviq Bro.* Dybde aftaget.
- 1/152 } *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 11/656 } *Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr* midlertidigt i Uorden.
- 1/153 } *Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr* midlertidigt ude af Virksomhed.
- 1/154 } *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/155 } *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr paa *Kornpiere*n midlertidigt slukket.
- 29/1118 } *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.
- 1/156 } *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/159 } *Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr.* Radiofrekvens midlertidigt forandret.
- 1/160 } *Danmark. Kattegat. Randers Fjord* Anduvning. Sømærke midlertidigt ombyttet.
- 34/1236 } *Danmark. Kattegat. Randers Fjord* Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 1/161 } *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med *Reservefyrskib.*
- 1/162 } *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn.* Dybde i Havnen aftaget.
- 1/163 } *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.
- 1/164 } *Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/165 } *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/166 } *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.
- 1/167 } *Danmark. Kattegat. Skagen S.* Forbudt Omraade.
- 35/1259 } *Danmark. Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.
- 1/168 } *Danmark. Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.



## 1944

- 1/169 *Danmark. Kattegat. Læso NW.-Rev.* Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.  
 1/170 *Danmark. Kattegat. Læso. Østerby Havn.* Dybde aftaget.  
 26/1045 *Sverige. Kattegat. Skagerrak.* Sejlads gennem minespærret Omraade.  
 26/1046 *Sverige. Kattegat. Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.  
 26/1047 *Sverige. Kattegat. Skagerrak* Forskrifter for Sejlads inden for Mincomraadet mellem Breddeparallelernerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved *Sveriges W.-Kyst.*  
 1/173 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard.* Ankringsforbud.  
 1/174 *Sverige. Kattegat. Göteborg Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 12/674 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg.* Afmærkning midlertidigt forandret.  
 3/406 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 22/932 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Lømlø opføres.  
 4/442 *Danmark. Limfjorden. Aalborg E.* Havnearbejder paabegyndt.  
 1/175 *Danmark. Limfjorden.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg og Norre-Sundby.*  
 1/176 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.  
 1/177 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen.*  
 1/178 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Duc d'Alber fjernet af Isen.  
 1/179 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.  
 1/180 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Afmærkning midlertidigt forandret.  
 1/181 *Danmark. Limfjorden. Skive Havn.* Dybde aftaget.  
 1/182 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro.* Tilsanding.  
 1/183 *Danmark. Limfjorden. Vilsund* Anlægsbro. Dybde aftaget.  
 4/443 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.  
 1/186 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen.*  
 1/188 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal.* Fyr væltet.  
 36/1287 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal.* Vandstand.  
 1/190 *Danmark. Skagerrak. Skagen* Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.  
 33/1209 *Danmark. Skagerrak. Skagen N.* Spærret Omraade.  
 31/1163 *Danmark. Skagerrak. Spirbakken* Baake midlertidigt fjernet.  
 1/191 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Oplysning om Dybde i Indløb.  
 25/1020 *Danmark. Skagerrak. Svinklov* Baake midlertidigt fjernet.  
 1/192 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.  
 13/712 *Norge. Oslofjord. Færder.* Oplysning om Lods.  
 30/1141 *Norge. Oslofjord. Oslo Havn.* Løbet *Lindøya—Grasholmen.* Trafikforbud.  
 30/1142 *Norge. Oslofjord. Molen W.* Sejladsforskrift.  
 1/193 *Norge. Oslofjord. Drobak—Enge.* Sejladsbestemmelser.  
 24/1009 *Norge. Oslofjord. Mefjordbøden S.* Bombekastningsomraade.  
 26/1051 *Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør E.-lige* Indsejling. *Gronholmgapet.* Afspærring.  
 1/194 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. *Vestregapet.* Forbud mod Ankring.  
 10/626 *Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord.* Sejladsforskrift.  
 2/377 *Norge. Skagerrak. Kristiansand S.* Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1944

- 2/211 *Norge. Øst-Finmark. Vardø E.* Mineomraade. Advarsel.  
 3/408 *Norge. Vardøy og Bussesund.* Forbud mod Ankring.  
 2/212 *Norge. Varangerfjord. Vadsø SW.* Forbud mod Ankring.  
 2/213 *Norge. Varangerfjord. Vadsø.* Ankringsforbud.  
 2/214 } *Norge. Farlige Omraader.* Advarsel.  
 15/754 }  
 2/215 *Norge. Kamøy Fjord.* Mineomraade.  
 2/216 *Norge. Porsanger Fjord.* Mineomraade.  
 20/879 *Norge. Vargsund.* Mineomraade.  
 2/217 *Norge. Vest-Finmark. Farligt Omraade.* Advarsel.  
 2/218 *Norge. Rognsund.* Mineomraade. Sejlads forbudt.  
 4/445 *Norge. Alafjord.* Mineomraade. Advarsel.  
 20/880 *Norge. Stjernsund.* Mineomraade.  
 2/216 *Norge. Kvalsund og Langsund.* Mineomraade. Advarsel.  
 2/220 *Norge. Lyngenfjord.* Mineomraade.  
 36/1288 *Norge. Grøtsund. Tonsnes* Anduvning. Sejladsforskrift.  
 36/1289 *Norge. Tromsøysund. Tromsø.* Forbud mod Ankring.  
 2/221 *Norge. Tromsø- og Sandesund.* Forbud mod Ankring.  
 2/222 *Norge. Senja og Troms. Malangen—Grøtøydjupet.* Mineomraade. Advarsel.  
 2/223 *Norge. Troms. Finsnesrenna.* Bestemmelser for Gennemsejling.  
 13/713 *Norge. Troms. Gisundet. Finsnesrenna.* Trafikbestemmelser. Signaler.  
 29/1119 *Norge. Vågsfjord.* Forbud mod Ankring.  
 2/224 *Norge. Vågsfjord. Harstad.* Forbud mod Ankring.

## 1944

- 13/714 Norge. *Vågefjorden. Harstad. Natspærring.*  
 34/1227 Norge. *Ofofjord. Narvik Bugt. Mineomraade. Sejladsforskrift.*  
 2/225 Norge. *Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 13/715 Norge. *Lofoten. Svolvevær. Oaanpollen (Leirosen). Advarsel mod at anløbe.*  
 2/226 Norge. *Lofoten. Svolvevær. Alarmitilstand.*  
 2/227 Norge. *Lofoten. Skråven S. Passage gennem Saltværsleden forbudt.*  
 2/228 Norge. *Skagatadsund. Forbud mod Ankring.*  
 8/563 Norge. *Vestfjord. Grotøysund. Forbud mod Ankring.*  
 8/564 Norge. *Folla Fjord. Forbud mod Ankring.*  
 2/229 Norge. *Folla. Spærret Omraade.*  
 2/230 Norge. *Bodo Anduvning. Tvangsruter.*  
 2/231 Norge. *Bodo W. Spærret Omraade.*  
 2/232 Norge. *Saltstraumen og Sundstraumen. Sejladsforskrift.*  
 8/565 Norge. *Hordalsfjord. Forbud mod Ankring.*  
 2/233 Norge. *Stifjord—Fugloyfjord. Mineomraade.*  
 2/234 Norge. *Vestfjord. Fugloyvær—Måløy—Skarholm. Mineomraade.*  
 8/566 Norge. *Støttsund. Forbud mod Ankring.*  
 2/235 Norge. *Glomfjord. Sejladsforskrift.*  
 34/1228 Norge. *Ranenfjord. Sejladsforskrift.*  
 2/236 Norge. *Sør-Helgeland. Vefsenfjorden. Spærret Omraade.*  
 2/237 Norge. *Vikten—Vega. Mineomraade.*  
 12/675 Norge. *Nærøysund. Strøms NE. Forbud mod Ankring.*  
 9/592 Norge. *Foldenfjord. Mineomraade. Sejladsforskrift.*  
 2/238 Norge. *Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.*  
 2/239 Norge. *Sør- og Nord-Trøndelag. Smola—Vikna. Mineomraade. Advarsel.*  
 2/240 Norge. *Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet. Mindre Dybde rapporteret.*  
 2/241 Norge. *Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.*  
 10/848 Norge. *Sør-Trøndelag. Trondheimsleia. Leksen S. Ankringsforbud.*  
 2/242 Norge. *Sør-Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.*  
 2/243 Norge. *Bjugnafjord. Uthaug. Natspærring.*  
 2/244 Norge. *Trondheimsleia. Mineomraade.*  
 2/245 Norge. *Trondheim Omraade. Spæringsbestemmelser.*  
 2/246 Norge. *Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.*  
 31/1164 Norge. *Trondheim Fjord. Sejladsforskrift.*  
 2/247 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.*  
 2/248 Norge. *Trondheim Red. Skibsfartsforskrift.*  
 2/249 Norge. *Trondheimsfjorden. Gulosen. Sejladsforskrift.*  
 2/250 Norge. *Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.*  
 2/251 Norge. *Hitteren S. Forbud mod Ankring.*  
 2/252 Norge. *Freifjord. Forbud mod Ankring.*  
 10/629 Norge. *Møre og Romsdal. Bud—Edøy. Sejladsforskrift.*  
 2/253 Norge. *Hustadviken. Spærret Omraade.*  
 2/254 Norge. *Kristiansund. Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.*  
 2/255 Norge. *Julsund. Forbud mod Ankring.*  
 19/849 Norge. *Møre og Romsdal. Vigrafjorden. Ankringsforbud.*  
 2/256 Norge. *Ålesund. Giskoy N. Natspærring.*  
 2/257 Norge. *Ålesund. Natspærring.*  
 2/258 Norge. *Ålesund. Forbud mod Ankring.*  
 2/259 Norge. *Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.*  
 2/260 Norge. *Møre—Romsdal. Gurskeo E. Spærret Omraade.*  
 19/850 Norge. *Møre og Romsdal. Leite. Ankringsforbud.*  
 13/717 Norge. *Ulvesund. Natspærring.*  
 2/261 } Norge. *Stadlandet. Mineomraade.*  
 8/567 }  
 2/262 Norge. *Gorsen. Sejladsforskrift.*  
 2/263 Norge. *Sandsfjord. Gjerdesvika. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.*  
 2/264 Norge. *Gulensfjord. Nordgulen. Forbud mod Sejlads.*  
 2/265 } Norge. *Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.*  
 24/998 }  
 2/266 Norge. *Florøy Anduvning. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.*  
 2/267 } Norge. *Florøy Anduvning. Natspærring.*  
 16/785 }  
 2/268 Norge. *Florøy Anduvning. Vrag. Forbud mod Ankring.*  
 2/269 Norge. *Florøy. Afspærringsbestemmelser.*  
 2/270 Norge. *Bue (Aspø) Fjord—Stavfjord. Mineomraade.*  
 2/271 Norge. *Granesund. Gennemsejling forbudt.*  
 2/272 Norge. *Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.*  
 2/273 } Norge. *Granesund. Natspærring.*  
 16/786 }  
 31/1165 Norge. *Undelandssund. Sejladsforskrift.*  
 2/274 Norge. *Masfjord. Løb spærret.*

- 1944  
 10/030 Norge. *Hjeltefjorden. Øygaren. Nordviksundet.* Langsom Fart.  
 2/275 Norge. *Hjeltefjord og Byfjord.* Forbud mod Ankring.  
 24/999 Norge. *Hagelsund.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/276 Norge. *Hordaland.* Kontrolstationer. Advarsel.  
 32/1193 Norge. *Hordaland. Herdalfjord E.-lige Indløb.* Flydende Kontrolstation.  
 16/787 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W. Solsviksund.* Natspærring.  
 2/278 Norge. *Bergen Omraade.* Fyr upaalidelige.  
 2/279 Norge. *Hordaland. Bergen Havn.* Klargøring af Lanterne.  
 2/280 Norge. *Bergen Anduvning.* Spærrede Omraader.  
 35/1261 Norge. *Bergen Anduvning. Hjøysund.* Mineomraade.  
 2/282 Norge. *Bergen S.-lige Indsejling.* Forbud mod Ankring.  
 2/283 Norge. *Samnangerfjord.* Forbudte Omraader.  
 2/284 Norge. *Lerøyosen.* Mineomraade.  
 30/1144 Norge. *Hordaland. Korsfjorden og Hjeltefjorden.* Natspærreomraade.  
 2/285 Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane.* Spærring af Havne. Advarsel.  
 2/286 Norge. *Hjeltefjorden.* Mineomraade.  
 2/287 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W.* Spærrede Omraader. Advarsel.  
 2/288 Norge. *Grimstadfjord.* Natspærring.  
 2/289 Norge. *Fusefjord. Hatvikbukt.* Sejladsforskrift.  
 2/290 Norge. *Bjornefjord og Lysefjord.* Forbud mod Ankring.  
 2/291 Norge. *Selbjørnfjord.* Farligt Omraade.  
 2/292 Norge. *Selbjørnfjord Anduvning.* Mineomraade.  
 2/293 Norge. *Sirafjord—Sletta.* Mineomraade.  
 2/294 Norge. *Rogaland. Haugesund. Vibransøysund.* Gennemsejling forbudt.  
 2/295 Norge. *Rogaland. Haugesund.* Spærret Omraade.  
 2/296 Norge. *Talgjefjord. Mastrafjord.* Mineomraader.  
 2/297 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 2/298 Norge. *Byfjord. Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.  
 2/299 Norge. *Listerfjord og Hitterøysund.* Natspærring.  
 30/1147 Norge. *Farsund.* Forbud mod Ankring.  
 30/1148 Norge. *Farsund. St. Høy NW.* Vrag. Ankring forbudt.  
 2/300 Norge. *Farsund.* Gennemsejling forbudt.  
 2/301 Danmark. *Hanstholm.* Redningsstation midlertidigt nedlagt.  
 2/302 Danmark. *Vorupor.* Fyr midlertidigt slukket.  
 9/596 Danmark. *Nissum Fjord Udløb. Torøminde Slusehavn* Indløb. Tilsanding.  
 2/303 Danmark. *Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn.* Dybde aftaget.  
 35/1262 Danmark. *Horns Rev N.* Spærret Omraade.  
 2/304 Danmark. *Graadyb.* Sandforskydning. Advarsel.  
 5/481 Danmark. *Graadyb. Torre Bjælke S.* Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 13/719 Danmark. *Graadyb. Stejlen Lystønde* midlertidigt forandret.  
 2/307 Danmark. *Esbjerg Havn.* Oplysning om Dybdeforhold.  
 2/308 Danmark. *Manø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.  
 35/1275 Danmark. *Højer Kanal.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.  
 3/410 Lister Dyb. *Romo—Sild.* Forbud mod Ankring.  
 16/789 Tyskland. *Ems. Pogum—Ditzum.* Forbud mod Ankring.  
 2/310 Tyskland. *Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.  
 11/661 Holland. *IJsselmeer. Huizen NW. og ENE.* Skydeomraader.  
 2/311 Holland. Forbudte Omraader.  
 2/312 Holland. Sejladsforskrift.  
 8/568 Holland. *W.-Schelde. Hansweerd* Red. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 25/1026 Holland. *W.-Schelde. Pas van Terneuzen.* Forbud mod Ankring.  
 2/313 Holland. *W.-Schelde. Vlissingens ydre* Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1944  
 2/314 Skagerrak. *Nordsøen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.  
 19/853 Kattegat. *Skagerrak. Nordsøen.* Fiskeri. Advarsel.  
 Danmark.  
 2/316 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.  
 2/317 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.  
 2/318 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
 2/319 Nødmeldinger fra Skibe.  
 2/320 Stednavne rettes i de danske Søkort.  
 2/321  
 2/322 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i  
 2/323 } danske Farvande.  
 11/663  
 33/1213 }

- 1944  
 2/324 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *danske* Havne til *Sverige*.  
 2/325 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.  
 2/326 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.  
 23/957 *Jylland. Frederikshavn—Hojer* Sluse. Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden.  
 Advarsel.
- 26/1057 }  
 29/1129 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Jyllands Kyst. Mineomraade.*  
 36/1291 } *Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N.* Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.
- Norge.*  
 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.  
 2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.  
 2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.  
 2/330 } *Norge S.- og W.-Kyst.* Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.  
 16/790 }  
 13/721 } *Norge S.- og W.-Kyst.* Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.
- Sverige.*  
 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.  
 2/332 Neutralitetsløbet. Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.  
 2/333 }  
 26/1058 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.  
 33/1214 }  
 2/334 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norbottens Len.*  
 28/1107 }  
 2/335 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.  
 2/336 *Østra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.  
 13/722 *Sverige. Stockholms Frihavn, Louddshammen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron, Stadsgrådshammen, Värtahammen og Hammarbyhamnen.* Adgangsbestemmelser.  
 2/337 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.  
 2/338 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.  
 2/339 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.  
 19/854 *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.  
 24/1003 *Falsterbokanalen.* Søfartakontrol.  
 2/341 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodstationer oprettet.  
 2/342 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.  
 2/343 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.  
 2/344 *Göteborg og Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.  
 2/345 Midlertidige Lodsfarvande.  
 3/412 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.  
 18/833 Opmaalingsarbejder 1944. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation.  
 Advarsel.  
 29/1130 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
- Tyskland.*  
 2/346 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.  
 2/347 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.  
 2/348 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.  
 2/349 Afstandssignal. Advarsel.  
 2/350 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.  
 2/351 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgængene dertil samt i *Kattegat og Skagerrak*.  
 2/352 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.  
 2/353 Afmærkning. Advarsel.  
 2/355 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.  
 2/356 Signal for Afmagnetisering.  
 36/1292 Sommertid ophører.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1288. Norge. Grøtsund. Tønsnes Anduvning. Sejladsforskrift.

*Position.* Tønsnesskjær Baake: c. 69° 45',1 N. 19° 07',5 E.

*Detaller.* Sejlløbet mellem Baaken og Fastlandet er spærret for alle Skibe med mere end 3 m Dybgaaende.

Undtaget fra Bestemmelserne er Kuttere, som skal anløbe Tønsnes for Kontrol.

(N. f. S. Nr. 35/1797. Berlin 1944.)

## 1289. Norge. Tromsøysund. Tromsø. Forbud mod Ankring.

*Positioner.* 1. a) c. 69° 36',6 N. 18° 56',8 E.

b) c. 69° 35',8 N. 18° 50',4 E.

2. c) c. 69° 41',1 N. 19° 04',0 E.

d) c. 69° 41',3 N. 19° 01',0 E.

3. e) c. 69° 42',8 N. 19° 01',5 E.

f) c. 69° 42',7 N. 19° 05',8 E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinierne: a—b, c—d og e—f.

(N. f. S. Nr. 35/1796. Berlin 1944.)

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

## 1290. Island W.-Kyst. Havnefjord W. Forbudt Omraade.

*Positioner.* a) 64° 02' 10" N. 22° 16' 56" W. c) 64° 05' 35" N. 22° 12' 35" W.

b) 64° 04' 35" N. 22° 21' 30" W. d) 64° 02' 25" N. 22° 14' 10" W.

*Detaller.* Al Sejlads er forbudt i et Omraade inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter.

(U. f. s. Nr. 34/1696. Stookholm 1944.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1291. Danmark. Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N. Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.

*Positioner.* a) c. 57° 55' N. 10° 30' E. e) c. 57° 44' N. 10° 41',5 E.

b) c. 57° 55' N. 11° 00' E. f) c. 57° 47' N. 10° 45' E.

c) c. 57° 38' N. 11° 00' E. g) c. 57° 51' N. 10° 30' E.

d) c. 57° 38' N. 10° 42' E.

*Detaller.* Det er forbudt alle Fiskerfartøjer at passere Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter undtagen ad de foreskrevne Tvangsruter.

(N. f. S. Nr. 35/1799. Berlin 1944.)

## 1292. Tyskland. Sommertid ophører.

*Detaller.* Sommertid ophører i Tyskland den 2. Oktober 1944 Kl. 0300, idet Uret paa dette Tidspunkt stilles 1 Time tilbage til Kl. 0200.

(N. f. S. Nr. 35/1798. Berlin 1944.)

## Tillæg.

## I. Østersøen.

## 1293. Sverige S.-Kyst. Kivik N. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* 2.—15. September 1944, samtlige Dage Kl. 0800—1600 undtagen Søndage.

*Position.* Killehus c. 55° 44' N. 14° 12' E.

*Detaller.* I ovennævnte Tid foretages Skydeøvelser i E.-lig Retning fra Pladsen 1,4 Sm ENE. for Brösarps Station, c. 3 Sm N. for Åhus.

Fareomraadet strækker sig c. 6 Sm ud fra Kysten og begrænses mod Nord af en Linie, der gaar i Retning 66° fra Knäböck paa c. 55° 45' N. 14° 12' E., og mod Syd af en Linie, der gaar i Retning 111° fra Stenören paa c. 55° 43' N. 14° 12' E.

Skydning indstilles under Skibes Passage af Omraadet.

(U. f. s. Nr. 36/1812. Stookholm 1944.)

**1294. Sverige. Kalmarsund. Slottsbredan. Nyt Fyr tændt. Lystønde inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 38/1449 1943 udgaar.*Position.*  $56^{\circ} 55' 43''$  N.  $16^{\circ} 36' 14''$  E.

*Detaller.* 1. Paa Grunden *Slottsbredan*, NW. for *Borgholm*, er paa ovennævnte Plads tændt et nyt Fyr, *Slottsbredan Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 14 Sm for hvidt, 10 Sm for rødt og 8 Sm for grønt Lys. Sort Fyrtaarn med hvid Fyrlanterne, hvidt Bælte og graat, konisk Fundament. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra $184^{\circ}$ til $202^{\circ}$ .	5. Hvidt i Pej. fra $18^{\circ}$ til $22^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - $202^{\circ}$ - $208^{\circ}$ .	6. Rødt i — - $22^{\circ}$ - $48^{\circ}$ .
3. Rødt i — - $208^{\circ}$ - $359^{\circ}$ .	7. Grønt i — - $48^{\circ}$ - $98^{\circ}$ .
4. Grønt i — - $359^{\circ}$ - $18^{\circ}$ .	8. Rødt i — - $98^{\circ}$ - $184^{\circ}$ .

2. *Slottsbredan Lystønde* paa c.  $56^{\circ} 56' N.$   $16^{\circ} 36' E.$  er inddraget.

3. Det ved Arbejdspladsen ved *Slottsbredan* midlertidigt etablerede Fyr, der viste rødt Hurtigblink, er slukket.

*Kort* Nr. 181 og 182.

(U. f. s. Nr. 36/1774. Stockholm 1944.)

**1295. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sandhamn—Huvudskär. Bombekastnings- og Skydeøvelser.***Tidspunkt.* 12.—15. September 1944.*Positioner.* 1. *Ångsö Marskär* c.  $59^{\circ} 01',5$  N.  $18^{\circ} 33',5$  E.2. *Svartskär* c.  $59^{\circ} 08',0$  N.  $18^{\circ} 47',3$  E.

*Detaller.* I ovennævnte Tidsrum foretages Bombekastningsøvelser og Skydning fra Luftfartøj mod Maal paa *Ångsö Marskär* og *Tillögorna* samt paa Skærene S. for *Långviksskär*. Fareomraaderne er:

- 1) En Cirkelsektor med Spidsen i *Ångsö Marskär*, med Radius 6,5 Sm og begrænset af Linier, der fra Sektorens Spids gaar i Retning henholdsvis  $42^{\circ}$  og  $168^{\circ}$ , samt i Tilslutning til denne Sektor Omraadet inden for Linien: *Själkobbarna—St. Bockholmens S.-Pynt—Röda grundet—Tärngrundet*.
- 2) En Cirkelsektor med Spidsen i *Svartskär*, med Radius 6,5 Sm og begrænset af Linier, der fra Sektorens Spids gaar i Retning henholdsvis  $47^{\circ}$  og  $202^{\circ}$ , samt i Tilslutning til denne Sektor Omraadet inden for Liniene: *Klaskär S.-Pynt—E.-lige Skräplet—W.-lige Svinskären*.

(U. f. s. Nr. 36/1811. Stockholm 1944.)

**1296. Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjällång E. Valö NE. Grund.***Position.*  $59^{\circ} 02' 07''$  N.  $18^{\circ} 32' 54''$  E.*Detaller.* En Grund med en Dybde af 1,6 m er fundet paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 36/1772. Stockholm 1944.)

**1297. Sverige. Stockholms Skærgaard. Stora Värtan. Näsbypark. Afløbsledning udlagt.***Position.*  $59^{\circ} 25' 30''$  N.  $18^{\circ} 06' 36''$  E.

*Detaller.* Ved *Näsbypark*, SW. for *Kråkudden*, er fra Kysten til ovennævnte Plads udlagt en Afløbsledning, hvis yderste Ende vil blive afmærket med en hvid Spidstønde.

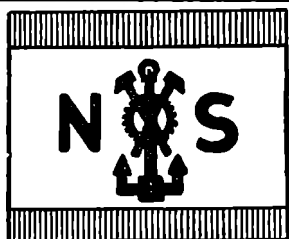
(U. f. s. Nr. 36/1771. Stockholm 1944.)

**1298. Sverige. Stockholms Skærgaard. Högmarsö Havn. Grund.***Position.*  $59^{\circ} 38' 48''$  N.  $18^{\circ} 50' 47''$  E.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads, c. 60 m fra Land, ligger en Grund med en Dybde af 3 m.

(U. f. s. Nr. 36/1770. Stockholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

### Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

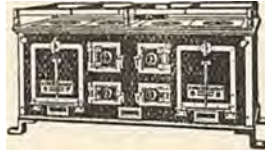
Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foren- gens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Ste- vedore Comp., Foren- gens Næstformand	Labore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor- kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedore- forretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S**

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

ASSENS

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

KØGE

**CARL MÜLLER**Statsautoriseret Skibsmægler  
KØGETelegr.-Adr.:  
„MÜLLER“Telefoner:  
Køge 710-1485

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN      Telefon Nr. 9 &amp; 606

MARIAGER

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

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAEGT 1876)  
FREDERICIATelegr. Adr.: „MORTENSEN“      Telef. Nr. 87 og 464  
The Bøe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

RANDERS

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERSTelefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**Statsautoriseret Skibsmægler  
KALUNDBORG  
Lloyds AgentTELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**Etableret 1852      A. THEJLL      Etableret 1852  
Edsv. Skibsmæglere  
SVENDBORGTlf: 25 (2 Lin.), 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Ad.  
»Hude.  
Svendborg

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**SVANE & GJØRDING  
(Statstat.)  
SKIBSMÆGLERE  
KOLDINGBEFRAGTNING :- KLARERING :- EKSPEDITION :- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING      TELEFON NR. 1810—1811**A. E. SØRENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BØE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 37

FREDAG 15. SEPTEMBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Det er stadig kun faa Nyheder, der foreligger om Forholdene paa de oversøiske Markeder. Fra alle Sider raabes der paa Skibe og atter Skibe, men i de fleste Tilfælde er Raabet forgæves. Der bygges stadig mange Skibe, men det voksende Omfang af de engelsk-amerikanske Krigsoperationer fordrer stadig større og større Tonnagemængder til Transporten af de nødvendige Forsyninger, hvorfor alle ikke krigsvigtige Transporter maa vente.

Paa de amerikanske Markeder var det ogsaa i den forløbne Uge Kulexporten fra Hampton Roads, der fik de største Tonnagetildelinger, men dette hænger naturligvis sammen med, at mange af de Varer, som Kulskibene laster tilbage til Staterne, saasom Malm fra Brasilien og Cuba, Salpeter fra Chile o. s. v., af *War Shipping Administration* anses for absolut nødvendige. En Del af de Skibe, der skal laste Kul i Hampton Roads, skal iøvrigt have Sukker fra Cuba tilbage til Northern Range eller Golfen, ligesom der ogsaa er tildelt Tonnage fra River Plate saavel for Hørfrø til New York som for Majs til Golfhavnene. Endvidere tildelles Papir- og Malmfarten fra New Foundland og Canada til Northern Range adskillige Skibe. Adskillige amerikansk-kontrollerede Baade, der har losset i Middelhavet, sendtes i Ballast gennem Suezkanalen for at laste Malm fra Forindien til Northern Range. Ingen af de amerikanske Rater viste nogen Ændring.

Englænderne er stadig aabne for Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til Azorerne, Nordafrika og italienske Havne til uforandrede Rater, ligesom der stadig søges Tonnage for Kul fra Durban til Suezomraadet og for Fosfat fra Casablanca til Durban til tidligere nævnte Fragter. Ogsaa Salt fra Middelhavet og Aden til Calcutta kan tage Tonnage til tidligere gældende Rater.

River Plate søger stadig Tonnage for Korn til Portugal, Spanien og Eire til uforandrede Rater, ligesom der ogsaa kan placeres Skib for en Ladning Hvede i Sække til Callao til \$40. Endvidere er der stadig mange Stykgodsladninger i Markedet til Sydafrika, Venezuela/Colombia og Mexico. Raterne er nominelt uforandrede, men en passende neutral Baad kan anlagelig faa et maaske uofficielt, men betydeligt Tillæg.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. Der gøres lidt i Befragtingen af Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne, ligesom der ogsaa har været nogen Aktivitet i Salpeterfarten fra Norge til Danmark til Rater, der maaske ligger en Kende bedre. Malmfarten fra Sverige til Tyskland er fortsat livlig, men hvorledes Forholdene vil udvikle sig i den kommende Tid staar hen i det uviste. Finlands Udtræden af Krigen og en maaske kommende militær Udvikling i Randstaterne og maaske i endnu sydligere Østersøkystegne kan radikalt forandre de Forhold, vi nu har været vant til i saa mange Aar.

### DE FORENEDE STATERS OMFATTENDE SKIBSFARTS-PLANER

Som det vil være *Dansk Søfarts Tidendes* Læsere bekendt, har Admiral Land — Præsidenten for U. S. Maritime Commission — som sin Opfattelse gjort

sig til Talsmand for, at 50 pCt. af de amerikanske Varer i Fredstid skal transporteres paa amerikansk Køl.

Det er i denne Forbindelse ganske interessant at følge de sidste Forlydender fra De Forenede Stater. Det hedder nu, at Maritime Commission føler sig overbevist om, at den fremtidige Sikkerhed kræver Bevarelsen af en effektiv Skibsbygningsindustri, medens kun saadanne Skibe, der er for gamle til at holdes i Fart, maa ophugges. Ved Udarbejdelsen af sine Efterkrigstidsplaner har Maritime Commission faaet forelagt det Argument, at en Del Nationer som England, Norge, Danmark, Holland og Japan i stor Udstrækning er afhængig af Fragtindtægterne fra Transporten af den øvrige Verdens-Udenrigshandel. Uden disse Indtægter fra Skibsfarten vil disse Lande ikke have tilstrækkelig udenlandsk Valuta til Køb af Varer fra De Forenede Stater eller andre Eksportlande.

Endvidere forlyder det, at den amerikanske Regering forbereder Planer til en Fordobling af De Forenede Staters Andel i Verdens-Skibsfarten. Dette skulde ske ved Hjælp af privatejede og privaldrevne Skibe, der skal støttes af Statssubventioner.

Før Krigen transportede den amerikanske Handelsflaade omkring en Fjerdedel af De Forenede Staters hele Import og Eksport. Maritime Commission, der slutter op om Admiral Land i det Synspunkt, at De Forenede Stater i en lang Periode efter Krigen bør transportere Halvdelen af sin udenlandske Handel paa egne Skibe, er ved at udarbejde en Rapport, der skal forelægges Kongressen og tjene som Diskussionsbasis ved den Verdens-Søfartskongres, som det amerikanske Udenrigsministerium planlægger.

### DE NORSKE SKIBSTAB UNDER KRIGEN

Der foreligger nu temmelig detaljerede Oplysninger om de norske Skibstab i Tidsrummet fra April 1940 til den 1. September i Aar.

Det oplyses, at Tabene løber op til 475 Skibe paa 2 Millioner BRT. Da Norge traadte ind i Krigen, var 1022 Skibe paa 4.044.000 Tons udenfor Spærrezonen, og Tabene udgør saaledes over 49 Procent. For i en ringe Grad at dække disse Tab har den norske London-Regering af Englænderne købt Skibe paa sammenlagt 128.000 Tons.

Forrige Krig mistede Norge 49,6 Procent af sin Fredstonnage. Tallene her viser tydeligt en Nedgang i Tabene i den sidste Tid. I de første seks Maaneder af Aaret, inklusive Landgangen i Normandiet, gik der kun seks norske Skibe paa tilsammen 54.000 Tons tabt. I Januar og Februar gik ikke eet eneste Skib tabt, hvilket er det længste Tidsrum uden norske Skibstab siden Krigen Begyndelse.

### GENERALKONSUL WILHELM JENSEN, GENUA, OMKOMMET

Fra Italien er der indløbet Meddelelse om, at den danske Generalkonsul, Skibsmægler *Wilhelm Jensen*, der havde sit Hjem i Genua, er blevet dræbt ved et Luftbombardement af Byen den 4. September.

Generalkonsul Wilhelm Jensen, der blev 62 Aar gammel, var Sønderjyde, født i Flensborg, hvor Faderen var Skibsfører. Efter endt Skoleuddannelse blev han uddannet som Shipping-Mand, først i et

Skibsmæglerfirma i Fødebyen og senere i Cardiff og Marseilles, hvorfra han kom til Genua, hvor han i Aarene fra 1905 til 1915 drev sit eget Firma, indtil han paa Grund af Krigen maatte vende tilbage til Flensborg. Fra 1916 til 1918 deltog han som Sønderjyde i Verdenskrigen paa Vestfronten. Senere blev han Assistent og Pressechef ved den internationale Kommission i Flensborg i Afstemningstiden. Han var endvidere Regnskabskontrollør ved Kommissionens Afvikling og samtidig Tolk ved Grænsekommissionen i Sønderborg.

Efter at have faaet dansk Indfødsret var Wilhelm Jensen i to Aar Tolk i Kommissionen for Fastsættelsen af Grænsen mellem Italien og Østrig.

I 1922 vendte han tilbage til sin Shipping-Virksomhed i Genua, hvor han siden har været Eneindehaver af Firmaet *Northern Shipping Agency*. I 1924 blev han dansk Konsul og i 1931 Generalkonsul. Generalkonsulen, der var dekoreret med Ridderkorset og Islands Falk, var meget kendt i Shipping-Kredse, og i sin Virksomhed i Genua repræsenterede han forskellige danske Rederier. Han var ved sin Død Formand for den skandinaviske Forening i Genua.

#### DØDSBUDSKAB FRA UDLANDET

Gennem Udenrigsministeriet er der indløbet Meddelelse om, at Styrmand Otto Wilhelm Hansen, der var født i Svendborg den 4. August 1906 som Søn af afd. Træskomager Hansen, Kullinggade 25, er afgaaet ved Døden i Udlandet.

Otto Hansen kom ud at sejle straks efter Konfirmationen. Han tog Eksamen ved Svendborg Navigations-skole først i 30'erne og blev derefter ansat som Styrmand i C. K. Hansens Rederi. Siden gjorde han Tjeneste i dette Rederi, og den 9. April 1940 opholdt han sig om Bord i et af Rederiets Skibe paa Rejse fra Amerika til Danmark. Skibet naaede imidlertid aldrig frem, og siden den 9. April havde Otto Hansens Slægtninge ikke hørt noget som helst fra ham.

#### TO DANSKE MOTORSEJLERE FORLIST

Det haarde Vejr forleden Dag kostede to Søforlis i Kattegat.

Om Natten forliste Motorskonnerten *Helge* af Assens. Besætningen gik i Baadene og blev efter at have praet om Hjælp optaget af en Trawler og indbragt til Frederikshavn. *Helga* førtes af Kaptajn *Anker Nielsen* fra Taasinge.

Fra Hurup Nord for Hadsund observerede man en Galease, der var ved at synke. Da Lodsbaaden kom til Assistance, var Skibet sunket, og kun det øverste af Mastetoppen ragede op. Det drejer sig om Galeasen *Johanne* af Rømø, og den er antagelig sunket efter en Lækage. *Johanne* førtes af Kaptajn *Gunner Petersen*, Allinge, der er reddet tillige med Besætningen. Det er anden Gang under denne Krig, at Kaptajn Petersen er forlist med sit Skib.

#### SVENSKA LLOYD VIL IKKE SÆLGE SINE GAMLE SKIBE

Der har i den sidste Tid i Shipping-Kredse verseret forskellige Rygter med Hensyn til Svenska Lloyds Frentidsplaner. Selskabets Direktør har i denne Anledning dementeret, at man skulde omgaaes med Planer om at sælge den gamle Tonnage, deriblandt Damperen *Manshuria*. I Dementiet understreges det, at man ikke har Raad til at sælge de ældre Skibe, da man har et betydeligt Tonnagebehov i Efterkrigstiden.

Naar det har været paastaet, at Svenska Lloyd vilde sælge alle sine dampdrevne Skibe og udelukkende bruge Motorskibe, saa er det Sandhed med Modifikation, udtaler Direktøren. Flaadens Vedligeholdelse har været saa god, at ogsaa den ældre Ton-

nage er i saa god Stand, at den kan gøre fuld Nytte efter Krigen.

#### DEN SVENSK UDENRIGSHANDEL

I følge en Beretning, som det svenske Kommerskollegium har offentliggjort om den svenske Udenrigshandel i det første Halvaar af 1944, var Værdien af Importen 931,7 Mill. Kr. mod 883,4 Mill. Kr. i første Halvaar 1943. Af dette Beløb faldt 762,4 Mill. Kr. paa de kontinentale Lande i Europa. Tyskland har hidraget med 50,2 pCt.

Den svenske Eksport naaede kun 389,6 Mill. Kr., hvoraf 88,6 pCt. gik til kontinentale Lande i Europa, deriblandt Tyskland, som har aftaget 46,3 pCt. af Eksporten. Nærmest derefter følger Schweiz og Argentina.

#### YDERLIGERE TRE SVENSK SKIBE I RØDE KORS-FARTEN

I Løbet af kort Tid gaar yderligere tre svenske Skibe ind i Røde Kors-Farten paa Grækenland. Det drejer sig om Tirling-Bolagets Motorskib *Hemland* paa 8850 Tons d.w. og Trellebog-Motorskibene *Ahus* og *Bohus* paa hver 2200 Tons d.w.

Disse to Skibe blev bygget ved Eriksberg i 1941 og har siden været oplagte. Det bliver saaledes Jomfrurejser, de skal ud paa.

#### UDENRIGSTRAFIKEN PAA DE TRE SVENSK STORHAVNE

Hvad Udenrigstrafiken paa de tre svenske Storhavne: Stockholm, Göteborg og Malmö angaar, øgedes Trafiken paa Stockholm fra Juni. Den ankomne Tonnage steg i Juli til 97.000 Tons mod 84.000 og den afgaaede til 99.000 mod 91.000 i Juni.

Den til Göteborg ankomne Tonnage er øget fra 75.000 til 83.000 Tons, medens den afgaaede formindskedes fra 97.000 til 91.000 Tons.

Trafiken paa Malmö er gaaet ubetydeligt ned. Den ankomne Tonnage er gaaet ned fra 61.000 til 58.000 Tons og den afgaaede fra 60.000 Tons til 59.000 Tons.

#### UDVIDELSE AF STOCKHOLMS FRIHAVN

Fra Sverige oplyses det, at der nu er udarbejdet Planer for en temmelig betydelig Udvidelse af Lagerlokalerne i Stockholms Frihavn.

Denne Udvidelse, der betegnes som meget paakrævet, vil skaffe 5000 Kvadratmeter Lagerplads.

#### SVERIGES LUFTRAFIK

I Løbet af Efteraaret ventes den store svenske Luftfarts-Betænkning at foreligge stærdig, og man kan da begynde at prøveflyve de paatænkte indenlandske Flyveruter mellem Kystbyerne i Norrland, udtaler Direktør Carl Jungberg i Vej- og Vanddirektoratet. Det er Hensigten at skaffe Forbindelse ad Luftvejen til alle større Byer i Norrland, ikke direkte i alle Tilfælde, men med Lokalmaskiner, der fører Passagerer og Gods frem til de store Knudepunkter.

#### NY LUFTHAVN VED STOCKHOLM

Der er planlagt en ny Lufthavn i Nærheden af Stockholm, og om kort Tid skal den svenske Rigsdag tage Stilling til Planen.

Den svenske Presse paapeger i denne Forbindelse Betydningen af, at Sverige sikrer sig en Plads i den internationale Luftfart, der vil gennemgaa en saa stærk Udvikling efter Krigen. Det hedder, at Sverige takket være sin Beliggenhed har de bedste Muligheder for at deltage i den civile Luftfart, og man kræver, at Regeringen handler hurtigt, saaledes at alle unødige Forsinkelser undgaaes.

## DEN NYE HAVNEDIREKTØR I GÖTEBORG

Kaptajn *Gunnar Oswald*, der som omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* er udnævnt til Havnedirektør i Göteborg som Efterfølger for Havnedirektør *G. Die-den*, har nu tiltraadt sin Stilling.

I et Interview i den svenske Presse udtaler Kap-tajn Oswald, at man, naar Krigen i Europa er forbi, kan vente et stort Rykind af Skibe, og der vil da blive stillet store Krav til Göteborgs Havn. Han ud-talte, at der endnu mangler meget at udrette, før Hav-nen kan opfylde de Krav, der stilles til den.

Meget er allerede udrettet, sagde Kaptajnen, men der er endnu mange nødvendige Forbedringer, som maa udføres saa hurtigt som muligt. Han oplyste videre, at Göteborgs Havn har sine Planer liggende, og visse Dele af dem er allerede blevet vedtaget. Men det er ikke tilstrækkeligt, siger den ny Havnedirektør, man maa ogsaa gøre rationel Brug af de eksisterende Hjelpekilder. Hvis Havnen skal genvinde sin gamle Betydning eller endog forøge den, er det af stor Vig-tighed og af national Betydning for den svenske Skibs-fart, at der bygges nye Skure og Jernbanespor, og at Forholdene i den sydlige Del i Havnen forbedres.

Kaptajn Oswald slutter med at udtale:

— Jeg føler mig overbevist om, at Göteborgs Havn om kort Tid vil faa store Problemer at tumle med, og de maa og skal løses, hvis vi ikke vil miste vor Position.

## FORSLAG OM CENTRALISERING AF KREDIT-GIVNING I DE FORENEDE STATER

I Følge Meddelelser, der hidrører fra Zürich, dis-kuterer man i Øjeblikket i Wall Street-Kredse me-get indgaaende en Kreditplan, der er udarbejdet af *American Bankers Association*.

Denne Plan har endnu ikke antaget faste Former, men den skal gaa ud paa Oprettelsen af en Kreditpool for Bankerne, hvorved hele Kreditvæsenet skal centraliseres, saa man kan undgaa Statsgarantier ved Kreditgivningen. Ved Krigsindustriens Finansiering har det vist sig, at de enkelte Kreditinstitutioner ikke selv har været i Stand til at yde de store Krediter, som der i mange Tilfælde har været Tale om, og der-for har *Federal Reserve Bank* som Statsinstitut maat-give Garantier.

Vicepræsidenten i *National City Bank, Burgess*, skal være en varm Talsmand for Dannelsen af en Kredit-pool. Han er af den Anskuelse, at det med Hensyn til Kreditgivning nok skal lykkes at centralisere det splittede amerikanske Bankvæsen.

## DE FORENEDE STATERS TILGODEHAVENDER I UDLANDET

De Forenede Stater har nu foretaget en omfat-tende Undersøgelse for at faa konstateret, hvilke Tilgodehavender Privatpersoner og Virksomheder har i Udlandet, og Resultatet er blevet, at man har regnet ud, at omkring 13,3 Milliarder Dollars er an-bragt i udenlandske Værdier.

De offentliggjorte Resultater viser amerikanske For-dringer i seks fjendtlige Lande paa tilsammen 1775 Millioner Dollars, hvoraf i Tyskland alene 1290 Mil-lioner, i Italien 265 Millioner og i Japan 90 Millioner Dollars. Fjendtlig Ejendom i De Forenede Stater an-slaas til 450 Millioner Dollars og udgør saaledes kun en Fjerdedel af, hvad De Forenede Stater ejer i disse Lande. Undersøgelserne viser ogsaa, at De Forenede Stater har Tilgodehavender paa over 2 Milliarder Dollars i de af Fjenden besatte Omraader. Al denne Ejendom maa anlages at være beslaglagt af Fjenden, og man kan imødesee store Vanskeligheder i Forbin-delse med en Genoprettelse af Ejendomsretten.

Videre kan det nævnes, at De Forenede Stater har Tilgodehavender i det britiske Imperium til et Beløb

af 5800 Millioner Dollars, hvoraf 4375 Millioner i Ca-nada. Investeringerne i Canada er det største i noget Land og omfatter alle Slags Fordringer, saasom Obli-gationer, Aktier i Gruber og Fabriker og Hypoteker i By- og Landejendomme. De Forenede Staters Til-godehavender i Central- og Sydamerika opgives at være 3250 Millioner Dollars, hvoraf 785 Millioner paa Cuba, 420 i Mexico, 350 i Argentina og 330 i Brasi-lien.

De Forenede Staters Fordringer i Europa beløber sig til 4635 Millioner Dollars. Første Pladsen indta-ges af Tyskland med — som nævnt — 1290 Millioner, derefter følger England med 1030 Millioner. Hvad de nordiske Lande angaar, har De Forenede Stater 50 Millioner Dollars til Gode i Danmark, i Norge 40 Mil-lioner, i Finland 35 Millioner og i Sverige 35 Millioner Dollars.

## TYVE AMERIKANSKE LUFTRUTER PAA UDLANDET PLANLAGT

Civil Aeronautic Board, der er det centrale Or-gan for den civile Luftfart i De Forenede Stater, har efter tilgængelige Oplysninger nu planlagt tyve forskellige Luftruter paa Udlandet efter Krigen. Heri er Alaska, Canada og Mexico ikke medregnet, da man betragter Luftruter inellem De Forenede Stater og disse Lande for indlysende.

Der er — efter hvad der oplyses — Tale om Luft-ruter paa følgende Pladser:

1) New York — New Foundland eller Labrador — Eire — London — Berlin — Prag — Wien — Istan-bul — Cairo.

2) New York — New Foundland eller Labrador — Grønland — Island — Oslo — Stockholm — Hel-singfors — Leningrad — Moskva — Teheran — Basra.

3) New York — New Foundland eller Labrador — Eire — Paris — Schweiz — Rom — Athen — Cairo — Basra — Karachi — Calcutta.

4) New York — Bermuda — Azorerne — Lissabon. a) Lissabon — Madrid — Marseille — Rom. b) Lis-sabon — Algier — Tunis — Tripoli — Cairo. c) Lis-sabon — London.

5) New York — San Juan — Trinidad — Para-maribo — Belem — Natal. a) Natal — Dakar — Ca-sablanca — Tanger — Madrid — Paris. b) Natal — Dakar — Monrovia — Lacos eller Accora — Brazza-ville — Johannesburg — Kapstaden.

6) San Francisco — Los Angeles — Honolulu — Canton Islands — Suva — Noumea. a) Noumea — Auckland. b) Noumea — Sydney.

7) San Francisco — Honolulu — Midway — Wake. a) Wake — Tokio — Shanghai. b) Wake — Guam — Manila. 1) Manila — Macao — Hongkong eller Canton. 2) Manila — Tarakan — Singapore — Ba-tavia.

8) Chicago — St. Pauli — Minneapolis — Alaska og Seattle — Alaska. a) Alaska — en eller flere Byer i Sibirien — Vladivostock — Mukden — Shanghai — Hongkong eller Canton — Hanoi — Calcutta. b) Muk-den — Peiping — Tshungking. c) Alaska — Unalaska — Kiska — Paramushira — Tokio — Shanghai — Hongkong eller Canton.

9) Miami — San Juan — Trinidad — Belem. a) Be-lem — Fortaleza — Natal — Recife — Victoria — Rio de Janeiro. b) Belem — Barreiras — Rio de Janeiro. 1) Rio de Janeiro — Porto Alegre — Montevideo — Buenos Aires. 2) Rio de Janeiro — Sao Paolo — Asun-cion — Buenos Aires.

10) Miami — Havana — Merida.

11) Miami — Cienfuegos — Kingston. a) Kingston — Christobal. b) Kingston — Barranquilla.

12) Miami — Nassau.

13) New Orleans — Merida — Guatemala City.

14) Brownswille — Mexico City — Guatemala City

— San Salvador — Tegucigalpa — Managua — San José — Balboa — Christobal. a) Christobal — Baranquilla — La Guayra — Trinidad. b) Christobal — Medellin.

15) Christobal — Cali — Guayaquil — Lima — Arica. a) Arica — La Paz — Buenos Aires. b) Arica — Santiago — Buenos Aires. c) Arica — Antofagasta — Salla — Buenos Aires og forskellige tilsluttende Ruter.

16) New York — en By i det sydøstlige U. S. A. — Ciudad Trujillo eller Port-au-Prince — Caracas — Manaos. a) Manaos — Goiania — Belle Horizonte —

Rio de Janeiro. b) Manaos — Cuyaba — Corumba — Asuncion — Buenos Aires — Montevideo.

17) New Orleans — Havana — Santiago (Cuba) — Port-au-Prince — Ciudad Trujillo — San Juan.

18) Tampa — Havana.

19) Balboa — Cali — Iquitos — La Paz — Buenos Aires.

20) New York — Charleston — Nassau — Cuba — Kingston — Balboa — Christobal.

Fra Amerika oplyses iøvrigt, at der har meldt sig mere end hundrede Ansøgere til at overtage en eller flere af disse Ruter.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dødsfald

Flv. Gaardejer *Jørgen Ole Jørgensen*, Thuro, er afgaaet ved Døden, knapt 89 Aar gammel.

Jørgensen, der var en kendt Mand paa Thuro, sejlede i sine unge Dage, men maatte paa Grund af en Skade i den ene Arm gaa i Land i 1906, og han overtog saa Faderens Gaard ved Thuro Bund.

### Skorstensmærker og Kontorflag

Ifølge Statstidende er der indregistreret følgende Skorstensmærker og Kontorflag:

*H. Poulsen & Co, A/S*, København, indregistrerer som Skorstensmærke et hvidt Bælte paa sort Skorsten.

Sukkerfabriken Nykøbing Limiteret, Nykøbing F., indregistrerer følgende Skorstensmærke:

Et rødt Bælte imellem to hvide Bælter paa sort Skorsten. I det røde Bælte, der er tre Gange saa bredt som hvert af de hvide, paa hver Side Bogstaverne S N i hvidt, anbragt skraat for hinanden.

Fabrikens Kontorflag beskrives paa følgende Maade:

Staf, der ved vandrette Grænselinier er delt i tre Felter, af hvilke de yderste er hvide, det midterste rødt. I det røde Feldt, der er tre Gange saa bredt som hvert af de hvide, Bogstaverne S N i hvidt, anbragt skraat for hinanden.

### Gave til Sømandshøjskolen

Fra en af sine Venner, en dansk Skibsreder, har Sømandshøjskolen modtaget en Gave paa 1000 Kr., som skal anvendes til Fripladser.

Pengene vil blive fordelt paa 5 halve Fripladser.

### Svendborg-Skonnert strandet ved Middelfart

Under usædvanlig Lavvande og stærk Storm er Svendborg-Skonnerten *Lilly* strandet ved Teglgård Syd for Middelfart. Skibet havde om Aftenen kastet Anker i Fænesund, men Stormen var saa haard, at Skibet kom i Drift og blev sat paa Land ved Sindssygehospitalets Badebro.

Da Vandet i Lobet af Natten faldt, laa Skibet næsten paa tørt Land. Man haaber dog paa, at det lykkes at faa Skibet flot uden større Vanskelighed.

### Et Stykke af Havnemølen i Kerteminde skredet ud

I Kerteminde Havn var Vandstanden under den stærke Storm forleden saa lav, som den ikke har været i mange Aar. Det resulterede i, at et Stykke af Havnemølen skred ud, saa der blev et stort gabende Hul. Havnevæsenet foretog straks en Afspærring.

### Havne-Udvidelse i Frederiksværk

Frederiksværk og Omegns Handelsforening har holdt ekstraordinær Generalforsamling. Efter nogen Forhandling vedtoges det at indtræde som Interessent i Frederiksværk Havn, og der leges nu et Beløb paa 10,000 Kr. blandt Medlemmerne. Hermed mener man, at der er større Chancer for, at Havneforholdene kan blive forbedret, idet det er det nydannede Interessentskabs første Opgave at foretage en Forbedring og Udvidelse af Havneforholdene.

### Havnebyggeri i Korsør

Efter mere end et Aars Ventetid og efter at have rykket flere Gange har Korsør Byraad fra Indenrigsministe-

riet faaet Tilladelse til at ombygge Mølerne i Baudehavnen og optage et Laan paa 55.000 Kr. hertil. Samtidig tillader Ministeriel Kommunen at paatage sig Garanti for et 4 pCts Laan til Havnen paa 135.000 Kr. Paa Foranledning af Havneudvalget har Byraadet efterbevilget 3135 Kr. til Vedligeholdelse af Spor, 1465 Kr. til Havnens Gader og Veje, 3700 Kr. til Reparationsarbejder ud for Korn- og Foderstokkompagniets Pakhus i Noret og 3700 Kr. til Forlængelse af Norvängen. Ved 2. Behandling fik Havneudvalget endelig efterbevilget 10.000 Kr. ud over de tidligere bevilgede 5000 Kr. til Oprensning af Voldgravene ved Søbatteriet. Her vil der til næste Aar gennem Samarbejde med Nationalmuseets Arkitekter blive skabt et smukt Anlæg.

### Svensk Damper krigsforlist

Den svenske Damper *Rosafred* er ifølge *Sydsvenska Dagbladet* paa Rejse til svensk Havn krigsforlist ud for den tyske Nordsøkyst. Skibet blev ramt af en Lufttorpedo under et Luftangreb. En Del af Besætningen blev reddet. *Rosafred* var paa 2153 Tons.

### Fiskerne fangede Fisk med de bare Næver

Den første Efteraarstorm over Nordfyn kom fra Sydvest og anrettede stor Skade i Haver og Frugtplantager, idet den forvoldte enormt Frugtfald.

Endvidere tørlagde den næsten den nordfynske Kyst, idet Vandstanden sank 1½ Meter under daglig Vande, og da Vandet blev blæst ud i Kattegat, kunde Fiskene ikke følge med, saa Nordfynboerne gik paa Fiskeri med bare Næver og fik et stort Udbytte.

### Jernbanevognene bjerges fra Gedser Havn

Det er nu lykkedes at faa bjerget den første af de fem Jernbanevogne, der den 1. September gik over Bord fra Færøen og faldt i Gedser Havn, idet Færøen tordnede mod Midtermølen under Stormen. Den pagaeldende Vogn var en lukket Godsvogn, men desværre har det vist sig, at dens Tag er flængel, saaledes at en Del af de Varer, den indeholdt, nemlig Stykgods til Danmark, bl. a. Sytraad, er faldet ud. Man vil nu naturligvis søge at bjerge det mest mulige. Iøvrigt fortsætter man Arbejdet ved Bjergningen af de øvrige fire Vogne. En af Statsbanernes Kraner fra Godsbanegaarden i København er kommet til Gedser og kørt op ved Havnen for at løfte Vognene op paa Land igen.

### Bornholmer-Farten

Øresundsbaaden »Sverige«, der har været chartret af Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, har udført sin sidste Tur i Aar fra Rønne til København. Derefter betjenes Ruten alene af Dpsk. »Østersøen«, som udfører tre ugentlige Ture i hver Retning.

**S. A. THE ENGINEERING CO.**

**Skibsreparationer**

10, Rue des Indes  
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07

**SV. DYHR**

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

### Lidt om Skibs-Skorstene

I sidste Nummer af Bladet *Fribagten*, der udgives af Rederiet J. Lauritzen, omtales den smukke Bog, »Pæne Ting om Bord«, som Arkitekt *Hans Erling Langkilde* udarbejdede i Forbindelse med det ansete Skibsprovianteringsfirma *H. S. Hansens Efterfølgers* 100 Aars Jubilæum.

Bogen omtales meget rosende, men Artiklens Forfatter synes dog, at Arkitekt Langkilde har taget fejl paa et enkelt Punkt, nemlig Skibs-Skorstenene. Han opfatter nemlig de store Skorstene paa Motorskibene som en unødvendig Reminiscens af »teknisk Romantik«. — »Skorstenen er blevet en Slags »Skibsarkitektur« i dette Ords daarlige Betydning, for saa vidt et Brud med den sunde Funktionalisme.«

Forfatteren er ganske vist opmærksom paa, at disse elegante, vældige Skorstensrør paa Motorskibene kan have en praktisk Betydning ved, at man samler mange Enkelt-rør, Lyddæmpere o. lign. inden for en Kappe, der er formet paa en saadan Maade, at den byder den mindste Luftmodstand, og han mener at kunne se, at Skibsbyggerne af æstetiske Hensyn kræver en saadan Camouflage.

Derimod synes Forfatteren at have overset den reklamemæssige Betydning af en Skorsten paa et Skib. Han har ganske vist Øje for Ø. K.s Baade, der blev berømte, fordi de manglede Skorsten, men denne Reklame har jo kun Værdi, saalænge det kun er et enkelt Rederis Skibe, der mangler Skorsten. Saa snart flere Rederiers Skibe følger dette Eksempel, forsvinder det karakteristiske ved Ø. K.s Baade.

Ved at placere en flot Skorsten paa Skibene kan Reklamen udnyttes af alle Rederier, da saa godt som alle Rederier som bekendt har særprægede Skorstensmærker. Skorstensmærket er Skibets Kendelegn — paa lang Afstand kan man se af Skorstensmærket, hvilket Rederi Skibet tilhører. Skorstensmærket fremtræder langt tydeligere end det tilsvarende Rederiflag paa Grund af sit større Format, sin stotte Placering upaavirket af Vindens Spil.

Rent praktisk kan Skorstenen paa et stort Motorskib have anden Betydning end den blot reklamemæssige og æstetiske. F. Eks. er i nogle Rederiers Skibe Skorstenen indrettet som Elevator for store Maskindele.

### Norsk Dampers Forlis ud for Varberg

Den norske Damper »Kong Alf« paa 690 Brt. er sunket ud for Varberg. Besætningen reddedes af Redningsbaaden fra Galtabäcks Redningsstation.

»Kong Alf« blev allerede om Morgenen set drivende halvvejs kæntræt og manøvreudygtig i Stormen Nordvest for Varberg. Skibet, som var ladet med Rug fra Tyskland til Norge, fik under Stormen Slagside allerede ved 4-Tiden om Morgenen.

En dansk Damper, der passerede forbi senere om Morgenen, opdagede Havaristen og tilkaldte Hjælp, og ved 10-Tiden var de nødstedte, som havde lidt meget i den haarde Sø, om Bord i Redningsbaaden.

### Ordrene paa de islandske Fiskefartøjer i Sverige

Det vil erindres, at den islandske Gesandt i Sverige fra Regeringen havde faaet Anmodning om at undersøge Mulighederne for Levering af en Del Fiskefartøjer til det islandske Fiskeri. Endnu foreligger der imidlertid ikke noget endeligt Resultat om, hvorvidt der er afgivet Ordre paa disse Fartøjer, ligesom man heller ikke er naaet til en endelig Overenskomst om Byggepriserne. Materialet og Motorerne.

De omtalte Fiskefartøjer, der er projekteret og tegnet af Skibingeniør G. Tomassen i Isafjord, med specielt islandske Fangsforhold for Øje, afviger i betydelig Grad fra de tidligere anvendte islandske Fiskefartøjer, og de vil nærmest blive af Trawlertypen.

De projekterede Planer gaar ud paa, at der skal bygges 30 Motor-Trawlere paa hver 80 Tons dw. og 15 af en mindre Type, der skal være paa 50 Tons.

De store Motor-Trawlere skal have en Længde af 22 Meter, Bredden skal være 5,4 og med et Dybgaende paa 2,9 Meter, medens Motoren til denne Størrelse skal være paa 200 HK.

Den mindre Types Dimensioner bliver 20 Meter og Bredden 5 Meter, med et Dybgaende paa 2 Meter. Disse to Fartøjs typer skal begge kunne anvendes baade til

Garn- og Linefiskeri. Besætningerne bliver paa henholdsvis 15 og 12 Mand.

## FRA SØRETTENE

### Grundstødning i Bøgestrømmen

M/S »Gunna« af Fakse Ladeplads afsejlede den 19. August Kl. 10 fra Staurby med en Ladning paa 82 Tons Tørv, men 2 Timer senere grundstødte Skibet i Bøgestrømmen, i hvilken Anledning der er afgivet Søforklaring af Føreren, Kaptajn A. Schmidt, i Søretten i København.

Kaptajnens Forklaring gik ud paa, at man havde sat Sejl ud for Renden i Bøgestrømmen, og medens Schmidt var beskæftiget med at assistere Ungmanden med at strække Storsejlsfaldet, faldt Skibet af paa Kursen, og da han tog fejl af to af de røde Koste, gik Skibet paa Grund.

Forsøg med Varp mislykkedes, og da der ikke kunde skaffes Telefonforbindelse med Rederiet, aftalte Kaptajnen med Vordingborg Bjærgelav, at dette skulde tage Skibet af Grunden for 1800 Kr. Et Lægterfartøj fra Bjærgelavet kom Kl. 18, og efter at der var arbejdet i tre Timer, kom »Gunna« flot. Paa samme Tid kom syv andre af Bjærgelavets Folk, og efter at det var konstateret, at Skibet ingen Skade havde taget, kunde man fortsætte Rejsen til København. Selve Bjærgningsarbejdet havde ikke medført større Besvær, da Vandet begyndte at stige, da Lægterfartøjet ankom, og »Gunna«s Besætning og Maskine hjalp til under Arbejdet, der iøvrigt ikke var forbundet med Fare, hverken for »Gunna« eller det bjærgede Skib eller disses Besætninger.

## PERSONALIA

### 80 Aar

Fisker *H. P. Roed*, Svendborg, der forleden fyldte 80 Aar, sejlede i sin Ungdom paa Langfart som Matros og Styrmand. For snart 50 Aar siden vendte han hjem for at slaa sig ned som Fisker. En Overgang var han ogsaa Fiskeeksportør. Han er den Fisker i Danmark, der først lod installere Motor i sin Kutter, ogsaa som Snurrevods-fisker i Nordøen hørte han til Foregangsmændene. Iøvrigt er han stadig aktiv Fisker, idet han for Tiden driver Ruse- og Krogsfiskeri i de sydfynske Farvande. Han er ogsaa stadig Bestyrelsesmedlem i Svendborg Fiskeriforening.

### 50 Aar

Overforvalter *Jonson* i Frihavnen, der i Februar Maaned fejrede 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse i Havnen, fyldte i Onsdags 50 Aar.

### 150 Aars Jubilæum

Det kendte Skibsprovianteringsfirma *Berg & Larsen* fejrede i Tirsdags sit 150 Aars Jubilæum, idet det blev grundlagt den 12. September 1794 af *Nicolai Sternberg Nissen*.

### Vandbygningsvæsenet

Ministeriet for offentlige Arbejder har udnævnt Overmatros *Christian Overgaard* til Havnebetjent under Vandbygningsvæsenets ottende Lønningsklasse fra den 1. Oktober.

### Fyr- og Vagervæsenet

Fyrpasser *Koch*, Christiansø, har byttet Tjeneste med Fyrpasser *Hansen*, Omø. Pladserne tiltrædes sidst i denne Maaned.

### Officielt

Det meddeles i *Statstidende*, at Dampskibsselskabet *Progress'* Vedtægter er ændret, idet Aktiekapitalen er udvidet med 3.625.000 Kr., hvorefter den tegnede Aktiekapital udgør 7.250.000 Kr. fuldt indbetalt.

Ligeledes i *Statstidende* meddeles, at Vedtægterne i Motorfabriken Bukh Aktieselskab af Kalundborg er ændret. Selskabets Formaal er at drive Fabrikation af Motorer og Maskiner samt Handel og anden industriel Virksomhed i Ind- eller Udland enten direkte eller ved Investering af Midler i saadanne Selskaber, alt indenfor de Grænser, Bestyrelsen finder rigtige. Direktør, cand. polyt. *Julius Hansen*, Hellerup, er indtraadt i Bestyrelsen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Mogens Nyholm

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson»

Telefon Central 12057

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Elnarship

DAMPSKIBSELSKABET

## PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Eldste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## Brug Holzappel's International Skibsfarver



til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

A/S

## EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195\*

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Traskibe  
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn.-K.  
Telefon: Central 13779.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 14. September 1944.

Nr. 37.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

### 1299. Sverige S.-Kyst. Simrishamn. Oplysning om Fyr.

*Position.* c. 55° 33' N. 14° 22' E.

*Detaller.* Lyset fra *Simrishamn* Fyr skjules imellem Pejlingerne c. 356° og c. 359° af en S. for Fyret opført Bygning.

(U. f. a. Nr. 37/1821. Stockholm 1944.)

### 1300. Sverige. Arkö SE. Norra Utterklabben Fiskerfyr. Brændetid forandret.

*Position.* c. 58° 29' N. 17° 00' E.

*Detaller.* *Norra Utterklabben* Fiskerfyr vil aarligt holdes tændt i Tidsrummet 1. Oktober—1. April og iøvrigt efter Behov.

(U. f. a. Nr. 36/1773. Stockholm 1944.)

### 1301. Sverige. Bottniske Bugt. Kilskär. Björn Fyr SSE. Fiskerfyr tændt.

*Position.* Forfyret: 60° 33' 54" N. 18° 01' 00" E.

*Detaller.* To Ledefyr, *Kilskär övre* og *nedre* Fyr, er opført paa *Kilskär*, c. 4,5 Sm SSE. for *Björn* Fyr. Fyrene viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: Bagfyret c. 8 m, Forfyret c. 6 m. Fyrpæle. Afstanden imellem Fyrene, der er overet i Pejling c. 286°, er c. 50 m. Fyrene tændes efter Behov.

(U. f. a. Nr. 37/1816. Stockholm 1944.)

### 1302. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken. Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.

*Position.* c. 60° 54' N. 17° 56' E.

*Detaller.* Den rødmalede Lys- og Fløjtetønde, der er udlagt paa Pladsen for *Västra Banken* Fyrskib, er drevet fra Station. Den vil snarest blive genudlagt.

(U. f. a. Nr. 37/1852. Stockholm 1944.)

**1303. Sverige. Bottniska Bugt. Stockvik. Havneudvidelse.***Position.* c. 62° 16' N. 17° 22' E.*Detaller.* Kajen i *Stockvik* Havn er forlænget c. 100 m i SSW.-lig Retning. Dybden er 7—6 m. W. for Bølgebryderen er gravet en 6 m dyb Rende.

(U. f. s. Nr. 36/1769. Stockholm 1944.)

**1304. Letland. Pawlowsk Havn NW. Vrag.***Position.* c. 56° 57',0 N. 21° 06',0 E.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket to Master rager 2,5 m op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 36/1817. Berlin 1944.)

**1305. Tyskland. Pommerske Bugt. Heringsdorf NE. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 9/581 1944.*Position.* c. 54° 02',2 N. 14° 16',4 E.*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet. Vraglystønden er inddraget.

(N. f. S. Nr. 36/1810. Berlin 1944.)

**1306. Tyskland. Trave. Herronbrücke E. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 34/1220 1944.*Position.* c. 53° 54',1 N. 10° 46',7 E.*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

(N. f. S. Nr. 36/1858. Berlin 1944.)

**1307. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak ENE. Vrag.***Position.* c. 54° 32',7 N. 10° 36',7 E.

(N. f. S. Nr. 36/1859. Berlin 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1308. Danmark. Sundet. Ellekilde Hage. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1271 1944.*Position.* 56° 05' 56" N. 12° 31' 02" E., c. 1,8 Sm 85° fra *Hornbæk Havn*.*Detaller.* Det tidligere nævnte Vrag er afmærket med en Strømbøje med 2 grønne Flag, udlagt i 24 m Vand paa ovennævnte Plads.

c. 60 m N. for denne Strømbøje er endvidere udlagt en Strømbøje med kort Stage og et rødt, spidst Flag.

**1309. Sverige. Sundet. Höllviken. Baake opført.***Tidligere E. f. S.* Nr. 49/1790 1943.*Position.* 55° 28' 21" N. 12° 56' 04" E.*Detaller.* Paa det S.-ligste af Skærene *Kuddarna* er paa ovennævnte Plads opført en 11 m høj, pyramideformet Baake, *Kuddarna* Baake, som paa Toppen har en lodretstillet Cylinder. Baakens øverste Del er sort og den underste Del hvid med et skraatstillet sort Bælte.*Kort* Nr. 132 og 130.

(U. f. s. Nr. 37/1827. Stockholm 1944.)



**1310. Danmark. Lille-Bælt. Trelle Næs S. Vrag afmærket.**

*Position.* c. 55° 35' N. 9° 52' E., c. 2½ Sm 177° fra *Trelle Næs*.

*Detailler.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en paa Vragets Mast anbragt Blinklanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, samt med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt NNE. for Vraget.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1311. Danmark. Kattegat. Grenaa Anduvning. Kalkgrund NE. Nyt Sømærke udlagt.**

*Position.* 56° 25' 07" N. 10° 57' 30" E., c. 0,3 Sm NE. for *Kalkgrund* 1,3 m Pulle.

*Detailler.* En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Kalkgrund NE.*, er udlagt i 10 m Vand paa ovennævnte Plads.

*Kort* Nr. 102, 100, 125 og 180.

*Publikationer.* Danske Lods II, Side 138. Søm.-Fort. Side 44, Nr. 8 A.

**1312. Danmark. Kattegat. Als Odde NE. Vrag.**

*Position.* c. 56° 46' N. 10° 27' E., c. 5 Sm 50° fra *Als Odde* Bagfyr.

*Detailler.* Et Vrag rapporteres at være sunket i c. 7 m Vand paa ovennævnte Plads. Masterne rager op over Vandet.

**1313. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Nyt Fyr tændt. Fyr slukket.**

*Positioner.* *Donsö Svartskär* Fyr: 57° 35' 11" N. 11° 43' 32" E.

*Måholmen* Fyr: 57° 35' 07" N. 11° 45' 01" E.

*Detailler.* 1. Paa W.-lige Del af Skæret *Svartskär* er tændt et nyt Fyr, *Donsö Svartskär* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus paa sort Fundament. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 323° til 30°. | 4. Grønt i Pejl. fra 194° til 262°. |
| 2. Hvidt i — - 30° - 151°.         | 5. Hvidt i — - 262° - 266°.         |
| 3. Rødt i — - 151° - 194°.         | 6. Rødt i — - 266° - 323°.          |

Brændetid: 6. Juli—6. Juni.

2. *Måholmen* Fyr er slukket.

*Kort* Nr. 101, 100 og 92.

(U. f. s. Nr. 36/1781. Stockholm 1944.)

**1314. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Käsö. Nyt Fiskerfyr tændt.**

*Position.* 57° 37' 32" N. 11° 44' 54" E.

*Detailler.* Paa *Käsö* SW.-Pynt er paa ovennævnte Plads tændt et nyt Fiskerfyr, *Käsö* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- |                                       |
|---------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 277° til 282°,5. |
| 2. Rødt i — - 282°,5 - 294°.          |
| 3. Hvidt i — - 294° - 40°. (Uforst.). |
| 4. Grønt i — - 40° - 95°. (Uforst.).  |
| 5. Grønt i — - 95° - 105°.            |
| 6. Hvidt i — - 105° - 108°.           |
| 7. Rødt i — - 108° - 115°.            |
| 8. Rødt i — - 115° - 132°. (Uforst.). |

Brændetid: 6. Juli—6. Juni.

*Kort* Nr. 101.

(U. f. s. Nr. 36/1782. Stockholm 1944.)

**1315. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**  
*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt i *Tyborøn Kanals* hele Bredde mellem Bredde-  
 parallellerne  $56^{\circ} 42',1$  N. og  $56^{\circ} 42',6$  N.

(N. f. S. Nr. 36/1860. Berlin 1944.)

**1316. Norge. Oslofjord. Drøbak Snævring. Sejladsbestemmelser ophævet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/193 1944 udgaar.

*Position.* c.  $59^{\circ} 39',8$  N.  $10^{\circ} 37',4$  E.

*Detaller.* De i ovennævnte E. f. S. anførte Sejladsbestemmelser er ophævet.

(N. f. S. Nr. 36/1825. Berlin 1944.)

**1317. Norge. Oslofjord. Mølen. Sejladsforskrift.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 30/1142 1944 udgaar.

*Positioner.* a)  $59^{\circ} 30',9$  N.  $10^{\circ} 23',5$  E. c)  $59^{\circ} 27',5$  N.  $10^{\circ} 30',0$  E.

b)  $59^{\circ} 30',9$  N.  $10^{\circ} 35',2$  E. f)  $59^{\circ} 27',5$  N.  $10^{\circ} 24',6$  E.

c)  $59^{\circ} 26',18$  N.  $10^{\circ} 33',45$  E. g)  $59^{\circ} 30',0$  N.  $10^{\circ} 24',6$  E.

d)  $59^{\circ} 26',18$  N.  $10^{\circ} 31',3$  E. h)  $59^{\circ} 30',0$  N.  $10^{\circ} 22',7$  E.

*Detaller.* Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er spærret for Sej-  
 lads og Fiskeri fra Solopgang til Solnedgang.

Ruten til og fra *Oslo* gaar E. for det afspærrede Omraade.

(N. f. S. Nr. 36/1826. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1318. Norge. Senja. Risøyrenna. Lovik Fyr forandret.**

*Position.* c.  $68^{\circ} 58',3$  N.  $15^{\circ} 44',7$  E., paa *Hinnøy* N.-Pynt.

*Detaller.* Lovik Fyr lyser nu, som følger:

1. Rødt i Pej. fra  $184^{\circ}$  til  $240^{\circ}$ . 4. Rødt i Pej. fra  $261^{\circ}$  til  $269^{\circ}$ .

2. Grønt i — -  $240^{\circ}$  -  $251^{\circ}$ . 5. Grønt i — -  $81^{\circ},5$  -  $84^{\circ}$ .

3. Hvidt i — -  $251^{\circ}$  -  $261^{\circ}$ . 6. Rødt i — -  $84^{\circ}$  -  $86^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 16/509. Oslo 1944.)

**1319. Holland. IJsselmeer. Vrag afmærket.**

*Position.*  $52^{\circ} 30' 50''$  N.  $5^{\circ} 28' 30''$  E.

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Masten rager op over Vandet, og som er sunket paa oven-  
 nævnte Plads, er afmærket med en grøn Stumptønde.

(N. f. S. Nr. 36/1861. Berlin 1944.)

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

**1320. Island E.-Kyst. Seydisfjördur. Farligt Omraade frigivet. Forbud mod Ankring og Fiskeri ophævet.**

*Position.* *Brimnes Fyr* c.  $65^{\circ} 18'$  N.  $13^{\circ} 46'$  W.

*Detaller.* 1. Det farlige Omraade er atter frigivet.

Omraadet E.-Grænse: 0,75 Sm  $127^{\circ}$  fra *Brimnes Fyr*.

— W.-Grænse: 2,4 Sm  $254^{\circ}$  - — —

2. Forbudet mod Ankring og Fiskeri inden for c. 4,5 Sm  $83^{\circ}$  fra *Brimnes Fyr*  
 og c. 3,2 Sm  $257^{\circ}$  fra *Brimnes Fyr* er ophævet.

(U. f. s. Nr. 36/1792. Stookholm 1944.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1321. Rettelse til E.f. S.  
E. f. S. Nr. 36/1283 1944. Positionen rettes til:  
55° 10' (36") N. 11° 39' (04") E.

---

## Tillæg.

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

1322. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Anduvning. Sømærke forsvundet.  
*Position.* c. 55° 15',2 N. 11° 14',3 E., uden for Indløbet til *Skælskør Fjord*.  
*Detaller.* *Skælskør Fjord* røde Stage med 1 opadvendt Kost er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt paa Pladsen.
1323. Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Elsehoved S. t. E. Vrag nedsprængt. Vragafmærkning inddraget.  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 14/697 1943 og 1/5 1944.  
*Position.* 55° 02' 59" N. 10° 47' 44" E., c. 3,2 Sm 169° fra *Elsehoved Fyr*.  
*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er nedsprængt til en mindste Dybde over Vragresterne af 10,3 m. Vragafmærkningen er inddraget.  
*Kort* Nr. 170, 142, 140, 126 og 180.
1324. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Taasinge—Skarø. Kabel fjernet.  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 45/1621 1943.  
*Positioner.* a) 55° 00' (26") N. 10° 31' (06") E.  
b) 55° 00' (11") N. 10° 29' (31") E.  
*Detaller.* Telefonkablet fra *Taasinge* til *Skarø* mellem Punkterne a) og b) er fjernet.  
*Kort* Nr. 170, 150, 185 og 126.  
*Publikationer.* Danske Lods III, Side 168.
1325. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Dyreborg—Bjørnø. Kabel fjernet.  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 45/1622 1943.  
*Positioner.* a) 55° 04' (28") N. 10° 13' (48") E.  
b) 55° 04' (14") N. 10° 14' (24") E.  
*Detaller.* Telefonkablet fra *Dyreborg* til *Bjørnø* mellem Punkterne a) og b) er fjernet.  
*Kort* Nr. 170, 152, 150 og 126.  
*Publikationer.* Danske Lods III, Side 164.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1326. (T). Danmark. Kattegat. Horsens Havn. Baake nedblæst.  
*Position.* 55° 51' (27") N. 9° 51' (46") E.  
*Detaller.* *Horsens* Forbaake med hvid Trekant med opadvendt Spids paa ovennævnte Plads er væltet af Stormen. Baaken vil efter endt Reparation blive genopstillet.

I Stedet for nævnte Baake kan til Ledemærke gennem Indsejlingsrenden til *Horsens Havn* anvendes en c. 1 m bred, rød, lodret Streg, der er malet paa det gule Pakhus foran Forbaaken.

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



## DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

Sø- og Transportforsikring

Brandforsikring

Driftstabsforsikring

samt alle andre

Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6  
KØBENHAVN K.

## Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftet«

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

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING  
 ODENSE

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13  
 KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
 AARHUS

Telefon: 6280  
 Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
 „NAVIGATION“

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE  
 AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE 80-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
 »HOVMAND«

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
 Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114  
 Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
 Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
 SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
 Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464  
 The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
 THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
 PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 38

FREDAG 29. SEPTEMBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Medens Stillingen paa de af de Allierede kontrollerede Markeder stort set har været uden nævneværdige Ændringer siden vor sidste Beretning, saa har Forholdene paa de Markeder, som vi herhjemme i Øjeblikket er afhængige af, udviklet sig paa en Maade, der utvivlsomt vil faa Konsekvenser paa Omraader langt ud over de rent shippingmæssige.

Finlands Udtræden af Krigen og dets Brud med Tyskland og de af Tyskerne besatte Omraader er i sig selv en betydningsfuld Begivenhed. Den livlige Export fra Finland falder bort og Følgerne heraf vil hurtigt gøre sig gældende, ikke alene i Form af færre Beskæftigelsesmuligheder for Skibsfarten, men Finland var en ikke ubetydelig Leverandør af en lang Række Varer, uundværlige saavel for Krigsførende som for Ikke-Krigsførende.

Den militære Udvikling paa Østfronten, som iøvrigt næppe er afsluttet endnu, men som foreløbige Resultater kan opvise Finlands Anmodning om Vaabenstilstand og Russernes Fremtrængning til Reval, Baltiskport og Pernau, har imidlertid medført endnu et betydningsfuldt Træk i den politiske og kommercielle Udvikling i Østersøområdet. Den svenske Beslutning om fra 27. September at forbyde al udenlandsk Tonnage (finske Skibe i Trafik mellem Sverige og Finland dog undtaget) at besejle svensk Territorialfarvand fra Tornø til Falsterbokanalene er i Realiteten intet mindre end et partielt Exportforbud for saa vigtige Varer som Malm, Cellulose, Papir, Trælast o. s. v., idet en meget betydelig Del af disse Varer, f. Eks. de for Tyskland bestemte Laster, afskibedes paa ikke-svensk Køl. Hvilken Indvirkning denne i højeste Grad ekstraordinære svenske Foranstaltning vil faa for Udviklingen paa de Omraader, hvor Importen af svenske Varer som Malm, Cellulose o. s. v. har været en vigtig Faktor i Produktionskapaciteten, kan man næppe allerede nu skønne over, bl. a. fordi man f. Eks. ikke ved, i hvor vid Udstrækning de i den svenske Malm interesserede Lande vil være i Stand til at faa Malmen afskibet over Narvik. Dels er det vel tvivlsomt, om Havnens Kapacitet er den samme som før Begivenhederne 1940, og dels er der den lange Rejse langs den norske Kyst, der i Betragtning af Forholdene vil kræve betydelige Sikringsstridskræfter saavel paa Havet som i Luften. Fra et shippingmæssigt Standpunkt er der imidlertid næppe Tvivl om, at de svenske Forholdsregler vil forringe Beskæftigelsesmulighederne i betydelig Grad.

Paa de oversøiske Markeder er, som allerede nævnt, Stillingen praktisk talt uden Ændringer. Amerikanerne har atter frigivet Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Bunkerstationer i Vestindien, Nordafrika og Middelhavet, ligesom der tildeltes Kulfarten til Brasilien, Argentina og Chile adskillige Baade. Raterne for disse Laster var uændrede. Endvidere sluttedes der Tonnage for Sukker fra Cuba, for Malm fra Brasilien, for Majs fra Argentina, for Salpeter fra Chile til Northern Range eller Golfen, ligeledes til uforandrede Rater. En Del af de Baade, der skal losse Kul i Nordafrika og Middelhavet, har faaet Ordre til at gaa i Ballast til Indien for at laste Malm til Northern Ran-

ge. Ogsaa Malmfarten Durban—Northern Range fik Tonnage til uændrede Rater. Alle Rapporter om Forholdene paa de amerikanske Markeder gaar iøvrigt ud paa, at Efterspørgselen efter Tonnage langt overstiger Tilbudet, og at, til Trods for det enorme Skibsbygningsprogram, der er under Realisation, Stillingen for de Befraglere, hvis Transporter ikke kommer ind under Præferencebestemmelserne, om muligt er endnu vanskeligere end paa noget tidligere Tidspunkt. Praktisk talt alle de nye Skibe, der stilles i Tjeneste, skal bruges til Transport af krigsvigtige Varer, enten rent militære Ting som Ammunition, Udrustning el. lign., eller til Raastoffer til Industrien og de mange andre Varer, der er nødvendige for Folkehusholdningen selv i en Krigstid.

Englænderne er stadig aabne for Tonnage for en lang Række Kullaster fra Wales og Østkysten til Azorerne, Spanien—Portugal, Nordafrika og italienske Havne til uforandrede Rater. Endvidere søges Tonnage for Salt til Spanien og Rødehavet til Calcutta kombineret med Kul fra Calcutta til Colombo, ligesom der søges Tonnage for forskellige Fosfallaster fra Casablanca til Sydafrika. Endelig er der forskellige nye Laster som Hvede fra Australien til Mexico, Sukker fra Madagascar til Suez og Beyrut og Potash fra Haifa til Durban til ikke nævnte Rater.

Paa de frie Markeder noteres stadig Korn fra Argentina til Spanien, Portugal og Eire til nominelt uforandrede Rater, men, som det Gang paa Gang paapeges i de fra Sverige foreliggende Rapporter, et passende Skib kan utvivlsomt opnaa en betydelig højere Rate end den, der nominelt nævnes for disse Laster. Som sidst betalte Rate Buenos Aires—Lissabon nævnes \$ 75 for neutralt Skib. Iøvrigt noteres uforandret Hvede Buenos Aires—Callao til \$ 40, Stykgods River Plate—Sydafrika \$ 100, og Stykgods River Plate—Havne i Venezuela og Colombia til Rater mellem \$ 70 og \$ 80.

I vore hjemlige Farvande har Aktiviteten kun været ret begrænset. Adskillige Skibe er siden vor sidste Beretning sluttet for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne til de sædvanlige Fragtnævns Rater. Trælastimporten fra Finland er indstillet, men der synes at være visse Muligheder for at faa noget Trælast fra Sverige i Stedet for de finske Leverancer. Der skal være sluttet nogle Skibe fra Nordsverige til danske Havne til Rater omkring sv. Kr. 125, men om disse Skibe naar at udføre Rejsen er maaske tvivlsomt. Salpeterfarten fra Norge til danske Havne ligger nu en Del bedre, idet Raten nu ligger omkring Kr. 19,20 afhængig af Lossehavn og Størrelse. Hvorledes Forholdene iøvrigt vil udvikle sig i vore hjemlige Farvande i den kommende Tid, kan kun Fremtiden vise, men fra Sverige foreligger Meddelelse om, at adskillige Oplægninger allerede har fundet Sted.

### BUGSERBAADEN »DAN« SUNKET I SYDHAVNEN

J Sydhavnen ved Teglholmen er Det Forenede Bugsererselskabs Bugserbaad *Dan* kæntræt og sunket. Føreren, den 68-aarige Kaptajn *Niels Peter Chr. Hinds-gaul*, og den 55-aarige Maskinmester *Chr. Poulsen* omkom, medens de øvrige ombordværende, to Fyrbødere og en Matros, blev reddet.

Sammen med Bugserbaaden *Ymer* var *Dan* ved at bugserer Vendilas Damper *Otto Petersen* ud af Havn. *Dan* havde til Opgave at trække *Otto Petersens* Agterskib ud fra Kajen.

Kæntringen skete ved, at *Dan* kom paa tværs af Trækretningen og fik Siden under Vand. Ulykken minder saaledes helt om Slæbebaaden *Sleipners* Forlis den 9. April 1938 i Frihavnen.

Kaptajn Hinds Gaul har været ansat i Det Forenede Bugsererselskab lige siden 1898. I 1916 var han med til at stifte Dansk Skipperforening, og desuden var han Bestyrelsesmedlem i Sømandsforeningen af 1856. Han efterlader sig Hustru og en voksen Søn.

Maskinmester Chr. Poulsen har været i Selskabets Tjeneste i tredive Aar, og han har gjort Tjeneste om Bord i *Dan*, lige siden den i 1915 blev afleveret fra Værft.

*Dan* er bygget i Hamburg. Den er 54 Fod lang og maaler 34 BRT. Maskinkraften er 80 HK.

#### HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har afholdt Generalforsamling med Landsretssagfører *Bülow* som Dirigent.

Direktør *H. P. Christensen* aflagde Beretning og Regnskab.

I det forløbne Driftsaar har Værftet været relativt godt beskæftiget, men Arbejdet har dog været en Del paavirket af Vanskeligheder ved Materialeleverancerne, og endvidere har en den 14. April 1944 stedfunden Brand i Værftets Jernstøberi, Kedelsmedie og Grovsmedie, der skyldtes Antændelse fra en Smelteovn, forarsaget nogen Afbrydelse af Arbejdet i disse Virksomheder.

Genopførelsen af de nedbrændte Bygninger paabegyndtes straks efter Branden, og de nye moderniserede Værkstedbygninger, der opføres som Jernkonstruktionsbygninger med delvis Anvendelse af forhaandenværende Materialer, paaregnes at ville staa færdige i Løbet af Vinteren 1944. De ved Branden ødelagte Værktøjsmaskiner og Kraner m. v. søges ved Reparationer og Nyanskaffelse saa vidt muligt erstattet.

Til Trods for de af Forholdene fremkaldte Vanskeligheder har man dog kunnet beskæftige omtrent samme Arbejderantal som ifjor, men Driftsoverskudet har været en Del mindre end i de nærmest forudgaaende Aar som Følge af Stigningen i Omkostningerne ved Arbejdets Udførelse.

Efter at der til Afskrivninger paa Værftets Anlæg m. v. er afsat 350.000 Kr., henlagt til Sikringskonto for Interesser i fremmede Foretagender 100.000 Kr., til Garantier 80.000 Kr. og til Skatter 800.000 Kr., foreslaas det at udbetale 10 pCt. Dividende til Aktionærerne med 420.000 Kr., hvilket er 2 pCt. mindre end ifjor, medens 550.000 Kr. foreslaas henlagt til Dispositionsfond og 53.873 Kr. overført i ny Regning.

I Lønninger til Arbejdere og Funktionærer er i det forløbne Driftsaar udbetalt ca. 12 Mill. Kr.

Arbejderantallet har ligget omkring 2100 Mand.

Generalforsamlingen godkendte Beretning og Regnskab og genvalgte Direktør *Kørbing* og Havnedirektør *Laub* til Bestyrelsen.

#### REDNINGSVÆSENET HAR REDDET

##### 11.899 MENNESKELIV

Der foreligger nu Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Finansaaret 1943—44. Det fremgaar heraf, at der indtil 31. Marts i Aar ved 12 Redningsforetagender er reddet 40 Menneskeliv.

Fra Redningsvæsenets Etablering 1. Januar 1852 til 31. Marts 1944 er der ved Redningsbaad og Raketapparat eller begge i Forening i 1714 Tilfælde reddet 11.899 Menneskeliv.

Ved det danske Redningsvæsen er nu ansat et me-

get stort Personale. Det bestaar af en Redningsbestyrer, 1 Fuldmægtig, 1 Assistent, 1 Kontormedhjælper, 56 Opsynsmænd, 42 Baadformænd og 506 Baad- og Betjeningsmænd. Det bliver et samlet Personale paa 608 Mand.

Der findes her i Landet 34 Baad- og Raketstationer (32 i Jylland med tilhørende Øer og 2 paa Bornholm), 8 Baadstationer (6 i Jylland, 1 paa Møn og 1 paa Falster) samt 13 Raketstationer (5 i Jylland, 2 paa Sjælland, 1 paa Møn, 4 paa Bornholm og 1 paa Christiansø). Bistationerne er alle forsynet med Roredningsbaade. Foruden er der forskellige Steder paa vore Kyster draget Omsorg for, at der ved eventuelle Strandinger er Baade i Beredskab med Besætninger.

Redningsvæsenet disponerer over 29 Roredningsbaade, hvoraf 19 er stationeret paa Jyllands Kyster, 2 paa Fanø, 1 paa Manø, 2 paa Rømø, 1 paa Læsø og 1 ved Hundested. Paa Bornholm findes 2 Roredningsbaade. Af Motor-Redningsbaade raader Redningsvæsenet over ialt 23 moderne Baade, som er udstyret med driftsikre Benzin-Motorer paa mellem 10,3 og 12,3 HK. Disse store Motor-Redningsbaade er stationeret ved Hirtshals, Tyborøn, Hvide Sande, Esbjerg, Skagens Havn, Rønne, Løkken, Slette Strand, Sæby, Hanstholm, Klitmøller, Nørre-Vorupør, Torsminde, Gedser, Lønstrup, Lid Strand, Grenaa Havn, Østerby, Klintholm Havn, Hals, Vesterø og Anholt Havn.

Redningsvæsenets Materiel, Baad- og Opbevaringshus er forsikret for et Beløb paa tilsammen 2.310.000 Kr. De enkelte Udgifter har i det nu forløbne Regnskabsaar været 747.654 Kr. Under Redningsvæsenet hører en Legatformue paa 241.400 Kr. samt en aarlig Ydelse paa 1000 Kr. fra Civilingeniør A. Keislers Legat.

#### PLUDELIGT DØDSFALD

En af de mest betroede Medarbejdere i Mæglerfirmaet *N. Schiøtt & Hochbrandt*, Amaliegade 39, Skibsmægler *Svend Krag Vrigsted*, er ganske pludselig død Tirsdag den 19. September.

Skibsmægler *Vrigsted*, der blev 38 Aar gammel, blev som ganske ung Mand knyttet til det kendte Firma, hvor han hurtigt arbejdede sig op gennem Graderne. Han var kendt som en dygtig og meget paa-lidelig Shipping-Mand.

Han efterlader sig Hustru og to smaa Børn.

#### DØDSBUDESKAB FRA HAVET

I sit sidst udkomne Nummer meddeler Dansk Styrmandsforenings Medlemsblad, at Kaptajn *Carl Rasmussen* er omkommet ved et Krigsforlis i Østersøen.

Kaptajn *Rasmussen* var født i Rudkøbing den 28. Februar 1902. Han kom til Søs i 1916 med 3-mst. Skonnert *Garibaldi*.

I 1926 tog han Styrmandseksamen ved Svendborg Navigationsskole, og i 1933 tog han samme Sted Skibsførereksamen og Radiotelegrafisteksamen. Imellem de to Ophold paa Skolen sejlede *Rasmussen* som Styrmand, først i Bk. *Oakhurst*, senere i *Ø. K.s Skibe*.

I 1934 blev han ansat som Styrmand i A. P. Møllers Rederi. Kort før sin Død blev *Rasmussen* ansat som Fører af 3-mst. Skonnert *Cornwall*.

Kaptajn *Rasmussen* efterlader sig sin Hustru.

#### NY FØRER FOR SKOLESKIBET »GEORG STAGE«

*Politiken* oplyste i Tirsdags, at man staaer overfor et Kaptajnsskifte om Bord i Skoleskibet *Georg Stage*, idet Kaptajn *Junker*, der i nær Fremtid fylder 65 Aar, falder for den engang vedtagne Aldersgrænse.

Kaptajn *Junker* har i næsten en Menneskealder været knyttet til Skoleskibet, som han selv har været Elev paa. En Tid lang sejlede han som Styrmand, og i 1918 blev han udpeget til Skibsfører — en Stilling,



han har varetaget paa bedste Maade i mere end et kvart Aarhundrede. Han er kendt og afholdt af Hundreder af vore Søfolk, der har faaet deres første — og meget grundige — Uddannelse i Skoleskibet.

Ganske naturligt har Bestyrelsen for »Stiftelsen Georg Stages Minde« udpeget Overstyrmand *Svendsen* til Kaptajn Junkers Efterfølger, og Stillingen som Overstyrmand er derefter opslaaet ledig i Styrmandsforeningens og Skibsførerforeningens Medlemsblade.

#### DANSK SVENSK SHIPPING-MAND DØD

Fra Göteborg er der kommet Meddelelse om, at Ingeniør *Viggo Bülow* er død, 73 Aar gammel.

Ingeniør Bülow, der var født i København, var fra 1887 til 1891 Elev paa Orlogsværftet, og derefter var han i tre Aar Maskinmester og Maskininspektør i belgisk Congo, og senere deltog han i første Ingolf-Expedition til Færøerne, Island og Grønland. Et Par Aar sejlede han som Maskinmester i belgiske og franske Dampere, hvorefter han søgte videre Uddannelse paa London Technical College.

Ingeniør Bülow blev derefter tilknyttet Lloyds Register som Ekspert. I Aarene fra 1920 til 1937 var han Chefekspert i Lloyds Register for Sverige, Finland, Estland og Letland og fra samme Aar tillige Direktør i Lloyds Registers svenske Komité. Han var udnævnt af den svenske Regering og godkendt af den engelske Regering som Besigtigelsesmand for svenske Passagerskibe i Fart paa England med Rettighed til at udstede Certifikat. Siden 1937 var Ingeniør Bülow konsulterende Skibsekspert i Göteborg.

Ingeniøren, der var Medlem af den svenske Standardiseringskommission, var dekoreret med Ridderkorset og den svenske Vasaorden.

#### SVENSK FORBUD MOD UDENLANDSK SØFART

Den svenske Regering har udsendt følgende Meddelelse:

Under Hensyn til den helt forandrede Situation i og ved Østersøen har den svenske Regering besluttet fra og med den 27. September ikke længere at tillade udenlandsk Handels-Søfart i svensk Territorialfarvand ved den botniske Bugt og ved Østersøen med tilsluttende Indlandsfarvande, fra Rigsgrænsen ved Torne Elv til og med Falsterbo-Kanalen. Skibe, som paa det nævnte Tidspunkt befinder sig i disse svenske Farvande, kan ifølge særlige Overgangsbestemmelser fuldføre deres Rejse.

Vi henviser til vore Betragtninger i vor ugentlige Fragtberetning.

#### SVERIGES RØDE KORS-FART

Den svenske Transportflaade, der nu sejler for det internationale Røde Kors, er blevet betydelig forøget, idet den samlede Flaade nu er oppe paa ialt 14 store Skibe paa tilsammen 110.000 Tons d.w.

Disse Skibe er fuldt beskæftiget med Transporten af Fødemidler fra Argentina og Nordamerika til Grækenland, men to af Skibene er dog i uafbrudt Fart med Fordelingen af disse store Godsmængder til de forskellige græske Havne og Smaaøer. Et Skib gaar ogsaa i Fart med Forsyninger fra adriatiske Havne til Grækenland.

I de 2½ Aar, de krigsførende Lande har givet Røde Kors Tilladelse til Transporten af Fødevarer til Grækenland, har de svenske Skibe befordret ikke mindre end tilsammen 300.000 Tons Hvede og 45.000 Tons andre Næringsmidler fra De forenede Stater, Canada og Argentina til græske Havne.

Den græske Befolkning har ogsaa faaet betydelige Kvanta Lægemidler, men foruden har Røde Kors fra Sverige skænket Saltfisk, Sukker, Medikamenter og Lastbiler til Varetransporterne i de forskellige græske Havnebyer og til de græske Øer.

#### FRA SVENSK VÆRFTER

Fra Eriksberg har der været Søsætning paa et 9000 Tons Lastmotorskib, bygget til Skibsreder *Sven Salén*.

Det nye Skib er et af Væftets 9000 Tons og 14 Knobs Standardskibe, som efterhaanden er leveret til forskellige Rederier. Det er en moderne Shelterdækker, der er bygget til Lloyds højeste Klasse med to gennemgaaende Dæk. Paa en Dybgang af 25 Fod 9 Tommer bliver Lastevnen 9050 Tons.

Maskineriet bestaar af en to-Takts, enkeltvirkende Burmeister & Wain Motor af Eriksbergs Fabrikat, udviklende 5400 indicerede Hestekræfter ved 105 O/M.

Lödösa Varv har haft Søsætning paa en Nybygning til Rederiaktiebolaget Ethel i Stockholm, og denne repræsenterer den største Nybygning, som Værftet nogensinde har haft.

Skibet var bestilt ved Götaverken af Skibsreder Arnold de Champs i Stockholm. Værftet lod imidlertid Skroget bygge ved Lödösa. Nybygningen er en Shelterdækker, der kommer til at laste omtrent 2000 Tons.

#### GENERALKONSUL BRATT 50 AAR

For nogle Dage siden fyldte en af Sveriges kendteste Shippingmænd, Generalkonsul *Gustav Adolf Bratt* 50 Aar.

Generalkonsul Bratt er Indehaver af Rederiet Adolf Bratt & Co., som blev stiftet af hans Fader i Halvfjerdserne. Som omtalt for nylig i *Dansk Søfarts Tidende* har dette Rederi nu ogsaa erhvervet Aktiemajoriteten i Rederiaktiebolaget Götha og Jonsson, Sternhagen & Co.

#### KRIGENS INDVIRKNING PAA SØFORSIKRINGS-PRÆMIERNE

En Oversigt over de Søforsikringspræmier, som de britiske Søforsikringsselskaber fik i Aarene fra 1936—43, viser tydeligt den stærke Indflydelse, som Krigsrisikopræmierne har haft paa Markederne, og samtidig afspejler den i nogen Grad Krigens Gang.

I 1936 havde Selskaberne Præmieindtægter paa 10,35 Millioner Pund. De følgende to Aar steg Præmieindtægten til ca. 12 Millioner Pund, hovedsagelig som Følge af Krigsrisikopræmierne i Anledning af den kinesisk-japanske Krig, Borgerkrigen i Spanien og Urolighederne i Palæstina. Det følgende Aar voksede Tallet til 14 Millioner Pund som Følge af den stigende Nervøsitet i Aarets første Del og Krigsudbruddet om Efteraaret.

For Aar 1940 sprang Præmierne op til over 22 Millioner Pund Sterling som Følge af Krigsrisikopræmierne. For 1941 og 1942 kom man op paa henholdsvis 25,74 og 40,8 Millioner Pund. Aaret 1943 viste en Præmieindtægt paa 30 Millioner Pund eller en Formindskelse paa 25 pCt.

#### U. S. A. OG DEN SVENSK CELLULOSE

Der har i amerikanske Handelskredse i den senere Tid gjort sig den Opfattelse gældende, at det amerikanske Marked i Efterkrigstiden vil blive til sidesat, hvad angaar Celluloseimporten fra Sverige. Denne Frygt synes imidlertid at være ubegrundet, efter hvad der forsikres fra svensk Side.

Det amerikanske Blad *Journal of Commerce* skriver saaledes, at der hersker en vis Tvivl om, hvorvidt den svenske Papirmasse i en umiddelbar Fremtid bliver tilgængelig til Afhjælpning af De Forenede Staters aktuelle Mangel paa denne Vare. Bladet skriver, at man maa erindre, at Papirmassen — naar den igen bliver tilgængelig — vil faa en verdensomfattende Afsætning, og at vældige Kvantiteter absorberes af England.

Bladet nævner endvidere, at nogle Celluloseproducenter i De Forenede Stater frygter en Konkurrence fra svensk Papirmasse, men fra amerikansk Side paapeger man dog, at denne Frygt er ubegrundet, og at

man bør haabe paa en Genoptagelse af den svenske Celluloseeksport i saa stor Udstrækning som muligt af Hensyn til det nuværende og det fremtidige Behov.

Det er interessant i denne Forbindelse at erfare, at den svenske Celluloseindustri, naar Afskibningerne mod Vest igen bliver mulige, har en maanedlig Produktionskapacitet paa mere end 200.000 Tons kemisk Masse til Eksport, og de nuværende Lagre af Cellulose beløber sig til omkring 500.000 Tons.

Under Krigsaarene er Celluloseindustrien yderligere konsolideret og moderniseret, saaledes at man gennemgaaende har forbedret Kvaliteterne. Hvad angaar Raavaretildelingen er de nuværende Lagre af Masse tilstrækkelige til, at Produktionen kan udnytte Industriens hele Kapacitet, meddeler Svenska Celluloseforeningen i Anledning af det amerikanske Blads Paa-stand om, at den svenske Celluloseindustri ikke skulde kunne levere til de amerikanske Markeder.

Forhandlinger om Salg af omkring 250.000 til 300.000 Tons kemisk Masse til Købere i England staar foran Afslutningen. Leverancerne af denne Træmasse skal udstrekkes i det mindste over et Aar efter Fjendtlighedernes Ophør. Den for de engelske Købere reserverede Mængde er saaledes kun en mindre Del af Eksportkapaciteten. De svenske Celluloseproducenter har, hedder det, ved flere Lejligheder forsikret Kunderne i Amerika om, at disses Interesser ikke skal tilsidesættes.

Som Svar herpaa konstaterer det amerikanske Blad, at den svenske Celluloseproduktion, beregnet paa Salg, ligger oppe paa 250.000 Tons pr. Maaned, og at den med England sluttede Kontrakt gaar ud paa, at dette Land indenfor et Aar skal have leveret 20.000 Tons om Maaned.

Der er saaledes nok baade til Englændere og Amerikanere.

#### U. S. LINES ERSTATNINGSKRAV MOD DEN AMERIKANSKE STAT

Efter to Aars Forhandlinger er det Erstatningskrav, Esom *U. S. Lines* har rejst mod den amerikanske Stat for Tabet af Lineren *Manhattan* og Rekvireringen af *Washington*, nu endelig blevet ordnet.

Lineren *Manhattan* paa 24.390 BRT var det stør-

ste og hurtigste Skib, der var bygget i De Forenede Stater, da det blev leveret i 1932. Nybygningsprisen var 10 Millioner Dollars. *Manhattan* blev overtaget af den amerikanske Flaade, da Amerika traadte ind i Krigen. Navnet blev da ændret til *Wakefield*, og det blev benyttet til Troppetransportskib. Den 3. September 1942 udbrod der Brand om Bord, da det var paa Rejse i Konvoj i Nordatlanten. 1600 Soldater og Søfolk blev reddet, og Vraget blev bugseret i Havn. Ved Besigtigelse erklæredes Skibet konstruktivt totalforlist, men det blev dog senere bygget om og er nu atter i Fart.

Søsterskibet *Washington*, der blev leveret i 1936, blev rekvireret i Marts Maaned 1941 og bygget om til Troppetransportskib under Navnet *Mount Vernon*.

Forhandlingerne om den Erstatning, som skulde udbetales til Rederiet for de to Skibe, har — som nævnt — været meget langvarige. »The just compensation clause«, som anvendes ved statslig Rekvirering af Skibe i De Forenede Stater, foreskriver, at der ikke skal tages Hensyn til Værdistigninger udover den gældende Tonnageværdi i 1939, naar disse Værdistigninger kan henføres til Krigen. U. S. Lines har imidlertid i Samarbejde med andre amerikanske Rederier søgt at hævde det Standpunkt, at den faktiske Værdi paa Rekvireringstidspunktet bør lægges til Grund for Erstatningen.

Den nu trufne Overenskomst gaar ud paa, at Rederiet af Staten faar 19,2 Millioner Dollars i Erstatning for begge Skibene, hvorefter de helt overgaar til Staten.

#### DET AMERIKANSKE SKIBSBYGGERI

Skibsleverancerne fra de amerikanske Skibsværfter Sgik i August Maaned op til 119 Skibe paa tilsammen 1.157.602 Tons d.w., hvoriblandt var 28 Specialskibe til militære Formaal.

Den sammenlagte Produktion i dette Aar er dermed steget til 1109 Skibe paa tilsammen 11.590.588 Tons. Produktionen af Liberty-Skibe var i August kun 50, og intet af disse blev bygget paa Vestkystens Værfter. Af andre Skibstyper var der 16 Tankskibe, 9 Victory-Skibe, 7 Standardlastskibe og 5 Kystlastskibe.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Haandskrevne Navigationsbøger

Der foreligger nu et nyt Skrift — »Haandskrevne Navigationsbøger« — udgivet af *Søfartens Bibliotek* som et Led i Bibliotekets Publikationer om søfartshistoriske Emner og i Kommission hos Andr. Fred. Høst & Søn.

Bogen er udarbejdet af Bibliotekets Leder, Skibsfører E. Juel-Hansen, der i Fjor skrev Bogen »Skibs-Journalerne«.

Om de haandskrevne Navigationsbøger skriver Forfatteren i Forordet:

»Da *Søfartens Bibliotek*« som Gave modtog en haandskreven Navigationslærebog fra 1802, laa det nær at overveje, om dette Haandskrift var et isoleret Tilfælde, eller om dets Forekomst var et Led i en Kæde af Forhold, der nødvendiggjorde haandskrevet Undervisningsmateriale.

Det ma dog i Øjeblikket forekomme mærkeligt, at en saa udpræget Søfartsnation som den danske dengang skulde være saa langt tilbage paa Navigationsundervisningens Omraade, at den ikke havde trykte Lærebøger til Raadighed, men da det fremgik af Undersøgelserne, at det havde sin Betydning at klarlægge for Interesserede, at haandskrevne Navigationslærebøger var almindelig anvendte for 100 til 200 Aar siden, skønt der samtidig ikke manglede trykte Lærebøger af danske Forfattere, blev Resultatet af denne Efterforskning, hvad der er fremsat i denne Pjece, der ikke prætenderer andet end at være et Bidrag til Oplysning om den Nytte, Navigationsundervisningen havde af de haandskrevne Lærebøger, og hvad der er blevet af disse.«

Bogen indledes med et Afsnit om Navigationen og dens Oprindelse, hvorefter Forfatteren bringer en kort Oversigt over Navigationsundervisningens Forhold i det 17. og 18. Aarhundrede.

Bogen, der er paa 48 Sider, er illustreret og koster Kr. 2,75.

### Fyrskib beskadiget

Fyrskibet »Schulz Grund« er af Fyrinspektionsskibet »Kallekat« blevet slået ind til Grenaa, efter at det er blevet alvorligt beskadiget af to Eksplosioner. Der var ingen Tilskadekomne om Bord, men Mandskabet blev ved Eksplosionerne slynget ud af deres Køjer. Skaden er meget omfattende, og Fyrskibet maa gennemgaa en større Reparation, inden det atter kan anvendes.

### Sommerlejren paa Svendborg Sømandshøjskole sluttet

Den Sommerlejr for Sømandsenker og Sømandshustruer, som har været afholdt paa Sømandshøjskolen i Svendborg, afsluttedes forleden Aften med en Festslighed. Lejren var et Led i en Række af 9 Lejre, som Sømandsmissionen Sommeren igennem har haft Landet over.

Lejren paa Sømandshøjskolen blev ledet af Sømandsmissionær *Lodberg Jensen*, Esbjerg, og Missionær *Schärfe*, Aarhus.

### Biskoppen og Fiskeeksportøren

Pastor *Damgaard Jensen*, Glyngøre, fortæller i et Afskedsinterview med Skive Venstreblad en munter Historie om afdøde Biskop *Johs. Gotzsche*:

Da Biskoppen i sin Tid havde indsat mig her i Sognet, skulde han køres til Banegaarden, og den eneste Bil, der kunde faas, var Fiskeeksportør *Priess'*.

Den svingede ogsaa slot ind paa Banegaarden, hvor den standsede ud for Personvognen, Biskoppen skulde med. Det undrede naturligvis Biskop *Gotzsche*, at Bilen kørte helt op paa Perronen, og han gav Udtryk for sin Forundring.

— Vi kører altid herop, naar vi bringer Torsk paa Bænken, svarede *Priess*, som selv var *Chauffør*.

Biskoppen har selv fortalt Historien, og han har moret sig kolossalt over den Replik. Han føjede iøvrigt til, at

naar en Jyde sagde saadan noget til én, saa var man gode Venner med ham.

#### Skorstensmærke

I Henhold til Lov om Skibes Registrering har Næstved Havnevæsen ladet indregistrere følgende Skorstensmærke:

Gul Skorsten med sort Top og paa hver Side Bogstaverne NH i sort.

#### Skibssalg

Motorskibet »Grethe«, tilhørende Rederiet »Triton«, København, er solgt til *Svend Eliassen*, Tingsted. Køberen, der er Gaardejer, men som tidligere har sejlet, har alt-saa nu følt Trang til igen at pløje Bølgen blaa. »Grethe« laster ca. 150 Tons d.w.

#### Den fine Medaille

Redningsmedaille-Selskabet, der er en Sammenslutning af Folk med Medaillen for druknendes Redning, har fejret 50 Aars Jubilæum. Formanden, Direktør *Knud Egense*, fortæller:

— Da vor tidligere Formand, Justitsraad *Greve*, i forrige Aarhundrede blev modtaget af Christian den 9., spurgte Kongen ham, hvorfor han bar Redningsmedaillen foran Ridderkorset. »Fordi jeg sætter den højest«, svarede *Greve*. Og saa fortalte han Medaillens Historie. Sammen med en Søløjtnant reddede han som Underofficer i Marinen en Menig, der var faldet over Bord. De to svømmede om Kap frem til den Forulykkede, og *Greve* kom først. Da de begge blev kaldt op til Frederik den 7., gav Kongen ham Redningsmedaillen og sagde derefter til Søløjtnanten: »Det var godt, det du gjorde, men du kom bagefter, derfor maa du nøjes med Ridderkorset!«

Christian den 9. morede sig over sin Forgængers karakteristiske Replik og svarede: »Det bøjer jeg mig for, Justitsraad.«

#### 10 Kroner for Vraget

For nogen Tid siden strandede Motorgaleasen *Norden* paa omkring 100 Tons i Nærheden af Slange ved Lysekil. Da der forleden skulde holdes Auktion over Vraget, havde der indfundet sig en Række Liebhabere fra forskellige Pladser, men da Vraget blev besigtiget, forsvandt Købelysten temmelig omgaaende, idet man ansaa Skibets Beliggenhed for altfor udsat til at ville risikere nogen større Sum. En Køber bød imidlertid 10 Kroner, og det fik han Hammerslag paa. Hvis Vejret bliver godt i nogen Tid, har han utvivlsomt gjort en fin Forretning.

## FRA SØRETTETTERNE

I Sø- og Handelsretten har der været afholdt Søforhør vedrørende to Skibe, der havde været ude for haardt Vejr, samt en Kollision.

Motorsejleren »Blix« af København afsejlede den 9. September fra Aalborg til København med Cement. Efter en halv Dags Rejse kom Skibet ud i haardt Stormvejr og tog meget Vand. Da man passerede Motorsejleren »Lisbeth« af Vejle, saa man en Mand falde over Bord fra »Lisbeth«. — Kaptajn L. Jørgensen fra »Blix« forklarede under Søforhøret, at han straks vendte om og passerede Stedet, hvor Manden var faldet over Bord, to Gange, inden det lykkedes at bjerge ham. Man satte saa Kurs mod Grenaa, hvortil Skibet ankom 5 Timer senere, og en Ambulance førte den forulykkede, der havde faaet sin Skulder beskadiget, til Hospitalet. Den næste Dag ankom »Blix« til København, og det viste sig, at Lasten var en Del beskadiget, idet Lugekarmen havde givet sig, saaledes at der var trængt Vand ind i Lasten.

Motorsejleren »Gøte« af København afsejlede den 16. September fra en tysk Østersøhavn til København. Man var ikke naaet ret langt fra Kysten, før Skibet kom ud i svære Dønninger, forklarede Kaptajn L. Møller. Under dette Uvejr skete det, at »Gøte« blev læk agter. Skaden var dog ikke større, end at Skibet kunde klare Rejsen til København uden Assistance.

Endelig afgav Kaptajn H. A. Svan fra D. F. D. S.'s Damper »Virginia« Forklaring i Anledning af en Kollision, Skibet har haft med en tysk Damper. Aarsagen til Sammenstødet var, at »Virginia« mistede Styringen. Paa Grund af Flyvervarsling skulde Farten pludselig mindskes, og »Virginia«, der var paa temmelig lavt Vand, vilde ikke lystre Roret. Begge Skibe blev en Del beskadiget.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.		

## PERSONALIA

### 70 Aar

Oversøminemester, Løjtnant *H. P. Rasmussen* fylder i Dag 70 Aar.

Løjtnant Rasmussen er kendt ikke alene indenfor Marinen, men ogsaa indenfor Handelsflaaden, idet han i nogle Aar var Elevinspektør ved Skoleskibet *Vikings* Togter. I mange Aar var han endvidere Forretningsfører og Hovedkasserer i Marineforeningen.

Kasserer *Volckmar*, Svendborg Skibsværft, fyldte forleden Dag 70 Aar.

### 60 Aar

Den 21. September fyldte Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *C. A. Christensen*, 60 Aar.

I Mandags fyldte Føreren af Motorskibet *Linea*, Kaptajn *H. C. Christensen*, 60 Aar.

Den tidligere Fører af Motorskibet *Nordstjernen*, Kaptajn *R. E. Rasmussen*, der har sit Hjem i Marstal, fyldte i Tirsdags 60 Aar.

### Orlogsværftet

Fuldmægtig ved Orlogsværftet *Peter Junglöv*, der er Ridder af Dannebrog, fratræder med Udgangen af December Maaned efter Ansøgning Stillingen som Fuldmægtig ved Orlogsværftet paa Grund af Alder.

Kontorassistent ved Orlogsværftet *Anne Lis Sørensen* er efter egen Begæring sat udenfor Nummer i 6 Maaneder fra den 1. Oktober.

### 25 Aar i D. S. B.

Den 1. Oktober har nedennævnte Maskinmestre været ansat i 25 Aar ved De danske Statsbaner:

*I. P. Madsen*, Aarhus, *Fr. C. Davidsen*, Korsør, *P. N. P. Borup*, Korsør, *J. Jepsen*, Korsør, *R. S. Bundgaard*, Korsør, *O. C. Olsen*, Korsør, *S. A. Møller*, Korsør.

### Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler

Under 15. September 1944 er der i Henhold til § 81 i Næringslov af 28. April 1931 gennem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddelt *Alan Voigt Gjording* Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Kolding med Forpligtelse til at have Forretningslokale eller i Mangel heraf Bopæl i nævnte By.

### Marineministeriet

Sekretæraspirant, cand. jur. *Kai Ib Hansen* er ansat som Sekretær i Marineministeriet.

### Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har meddelt Fyrmester af 2. Grad *Viggo Lars Saxtorph* Konstitution som Fyrmester af 1. Grad fra 1. November.

### Søfartsklubben

Skibsfører *Lauritzen*, Mommarkfærgen, er ansat som Bestyrer af Søfartsklubben i København.

### Officielt

*Statstidende* meddeler, at Aktiekapitalen i Sæby Paketfart A/S er udvidet med 30.000 Kroner. Den tegnede Aktiekapital er herefter 40.000 Kr.

I samme Blad oplyses det, at Kaptajn *Kaspar Martin Rasmussen*, Thuro, er indtraadt i Bestyrelsen for »Svendborg Søassurance, gensidig«.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » » 1000 » » » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



## Brug Holzappel's International Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER  
Norsk statsant. Kompassetiere  
Forlang *W.* Katalog

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 28. September 1944.

Nr. 38.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs 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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## Danmark.

1327. Midlertidigt inddragne Sømærker. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/4 1944.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				

### Kattegat.

Schultz's Grund Fyr- skib	56° 08',9	11° 11',2				
------------------------------	-----------	-----------	--	--	--	--

### I. Østersøen.

1328. (T). Danmark. Bornholm W.-Kyst. Ronne Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.

Position. c. 55° 04',6 N. 14° 38',7 E.

Detaller. Ronne Lys- og Fløjtetønde er inddraget for aarligt Eftersyn.

1329. Sverige S.-Kyst. Ystads redd Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1265 1944 udgaar.

Position. c. 55° 23' N. 13° 48' E.

Detaller. Ystads redd Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 39/1895. Stookholm 1944.)

**1330. Sverige. Kalmarsund. Garpen Fyr forandret.***Position.* c. 56° 24' N. 16° 08' E.*Detaller.* Garpen Fyr viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 8<sup>s</sup>. Fyret lyser nu, som følger:

- |                                     |                                     |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Rødt i Pejll. fra 201° til 210°. | 4. Rødt i Pejll. fra 270° til 307°. |
| 2. Grønt i — - 210° - 253°,5.       | 5. Hvidt i — - 307° - 5°.           |
| 3. Hvidt i — - 253°,5 - 270°.       | 6. Rødt i — - 5° - 27°.             |

*Kort* Nr. 180 og 181.

(U. f. s. Nr. 39/1891. Stockholm 1944.)

**1331. Sverige. Kalmarsund N.-lige Del. Slottsbredan. Sømærke inddraget.***Position.* 56° 55',7 N. 16° 36',1 E.*Detaller.* Den røde Stage med 3 nedadvendte Koste er inddraget.*Kort* Nr. 181 og 182.

(U. f. s. Nr. 38/1855. Stockholm 1944.)

**1332. Sverige. Öland E.-Kyst. Högby Fyr elektrificeret.***Position.* c. 57° 09' N. 17° 03' E.*Detaller.* Högby Fyr er blevet elektrificeret, hvorved Lysstyrken er forøget.

(U. f. s. Nr. 39/1893. Stockholm 1944.)

**1333. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1302 1944 udgaar.*Position.* c. 60° 54' N. 17° 56' E.*Detaller.* Den paa Pladsen for *Västra Banken* Fyrskib udlagte rødmalede Lys- og Fløjte-tønde er atter paa Station.

(U. f. s. Nr. 39/1924. Stockholm 1944.)

**1334. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Havn. Tjuvholmssundet. Midlertidig Fyrbelysning for Uddybningsarbejder.***Position.* *Lulnäset* c. 65° 31' N. 22° 09' E.*Detaller.* Under Uddybningsarbejder i *Tjuvholmssundet* tændes paa *Lulnäset* midlertidigt 4 Fyr. Fyrene, der 2 og 2 overet angiver Kanterne af den gravede Rende, viser grønt Hurtigblink, 40 Blink hvert 1<sup>m</sup>, ved Løbets W.-Side og rødt Hurtigblink, 40 Blink hvert 1<sup>m</sup>, ved Løbets E.-Side. Fyrene er kun synlige i SSW.-lig Pejling i Løbets Retning.

(U. f. s. Nr. 38/1853. Stockholm 1944.)

**1335. Letland. Windau Indsejling. Forbud mod Ankring og Fiskeri.***Positioner.* a) 57° 24',9 N. 21° 30',9 E. c) 57° 24',2 N. 21° 31',4 E.

b) 57° 24',4 N. 21° 30',5 E. d) 57° 24',7 N. 21° 31',7 E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre og at fiske

- 1) inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter,
- 2) i Forhavnen S. for Ledefyrinien.

(N. f. S. Nr. 37/1869. Berlin 1944.)

**1336. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Spærret Omraade.***Tidligere E. f. S.* Nr. 9/579 1944 udgaar.*Positioner.* a) c. 54° 38',6 N. 18° 40',2 E. c) c. 54° 36',8 N. 18° 46',0 E.

b) c. 54° 40',0 N. 18° 42',0 E. d) c. 54° 35',5 N. 18° 44',5 E.

*Detaller.* Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 37/1862. Berlin 1944.)

**1337. Tyskland. Swine. Kaiserfahrt. Oplysning om Vrag.***Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1280 1944.*Position.* *Friedrichsthaler Forst* Bagfyr: c. 53° 51' N. 14° 17' E.*Detaller.* Vraget c. 600 m SE. for ovennævnte Fyr er afmærket med en Pram, som om Dagen paa hver Side fører 2 grønne Balloner, om Natten 2 grønne, faste Lys, vist lodret for hinanden.

(N. f. S. Nr. 37/1920. Berlin 1944.)

**1338. Tyskland. Pommerske Bugt. Heringsdorf NE. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S. Nr. 27/1091 1944.**Position. c. 54° 02',7 N. 14° 15',2 E.**Detaller. Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.**Kort Nr. 201.*

(N. f. S. Nr. 37/1921. Berlin 1944.)

**1339. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak E. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S. Nr. 37/1307 1944.**Position. 54° 32',5 N. 10° 35',1 E.**Detaller. Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med*

- a) en Vraglystønde, der er forsynet med N.-Topbetegnelse, og som viser grønt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. samt er udlagt c. 25 m N. for Vraget og med
- b) en Vraglystønde, der er forsynet med S.-Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, samt er udlagt c. 15 m S. for Vraget.

*Anm. Man skal altid passere Vraget paa sin Bagbords Side.**Kort Nr. 185.*

(N. f. S. Nr. 37/1864. Berlin 1944.)

**1340. (T). Tyskland. Kieler Fjord. Friedrichsort Fyr ødelagt.***Position. c. 54° 24' N. 10° 12' E.**Detaller. Friedrichsort Fyr er for Tiden blændet imellem Pejlingerne 171°,5 og 195°. Mellem Pejlingerne 195° og 209° viser Fyret hvidt, fast Lys. Mellem Pejlingerne 209° og 224° er Fyret blændet. Imellem Pejlingerne 224° og 171°,5 er Fyret uforandret.*

(N. f. S. Nr. 38/1927. Berlin 1944.)

**1341. Tyskland. Kiel Havn. Vrag afmærket.***Position. 54° 19' 04" N. 10° 08' 25" E.**Detaller. Et Vrag, af hvilket en Mast rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads. Vraget er afmærket med:*

- 1) En Vraglystønde, der er forsynet med S.-Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, udlagt netop SW. for Vraget, samt med
- 2) en Vraglystønde, der er forsynet med N.-Topbetegnelse, og som viser grønt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>, udlagt netop N. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 38/1928. Berlin 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1342. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret. Sømærke midlertidigt udlagt.***Position. Helsingør Havn Fyr: 56° 02' (06") N. 12° 37' (25") E.**Detaller. 1. Helsingør Havn Fyr, der viser rødt, fast Lys, paa den gamle S.-Moles Hoved lyser indtil videre kun imellem Pejlingerne 40° og 290°.**2. En hvid Stage med 1 Halmvisk er midlertidigt udlagt c. 60 m ESE. fra ovennævnte Fyr.***1343. Danmark. Sundet. Københavns Frihavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri ophævet.***Tidligere E. f. S. Nr. 1/102 1944, Punkt II udgaar.**Position. c. 55° 42',1 N. 12° 36',1 E.**Detaller. Forbudet mod Ankring og Fiskeri inden for en Afstand af 150 m fra en ret Linie mellem N.-Enden af W.-Molen og N.-Enden af E.-Molen i Søndre-Frihavnsbassin er ophævet.**Publikationer. Danske Lods III, Side 37, Havnelods, Side 127.*

**1344. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SSW. Vragvager inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1272 1944.*Position.* 55° 25' (15") N. 12° 36' (42") E., c. 7,8 Sm 207° fra *Drogden Fyr*.*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved ovennævnte Plads, er inddraget.*Kort* Nr. 132, 130 og 187.**1345. Sverige. Sundet. Svedberga. Luftfyr tændt.***Position.* c. 56° 00' N. 12° 42' E.*Detaller.* *Svedberga* Luftfyr er indtil videre tændt hver Dag fra Kl. 2145 til Solopgang.  
(U. f. s. Nr. 38/1857. Stockholm 1944.)**1346. Sverige. Sundet. Skanör Fyr W. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 32/1260 1943 og 1/5 1944.*Position.* c. 55° 25',5 N. 12° 43',1 E.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vragvageren med 2 grønne Flag er inddraget.

(U. f. s. Nr. 39/1897. Stockholm 1944.)

**1347. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 34/1223 1944.*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.*Detaller.* Ved Opmaalingen den 19. September 1944 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 3,3 m i W.-Siden af Renden.**1348. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved S. t. W. Vragvager inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 22/934 1944.*Position.* 55° 02' 19" N. 11° 35' 54" E., c. 2,6 Sm 196° fra *Knudshoved W.-Pynt*.*Detaller.* Vragvageren med 1 Flag, der var udlagt ved Vraget paa ovennævnte Plads, er inddraget.*Kort* Nr. 160 og 140.**1349. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Anduvning. Sømærke genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1322 1944 udgaar.*Position.* c. 55° 15',2 N. 11° 14,3 E., uden for Indløbet til *Skælskør Fjord*.*Detaller.* *Skælskør Fjord* røde Stage med 1 opadvendt Kost er genudlagt.**1350. Danmark. Lille-Bælt. Trelle Næs S. t. E. Oplysning om Vrag.***Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1310 1944 udgaar.*Position.* 55° 35' 11" N. 9° 52' 31" E., c. 2,3 Sm 9° fra *Trelle Næs*.*Detaller.* Vraget, der ligger sunket i 19 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket en Mast rager c. 2 $\frac{1}{2}$  m op over Vandet, er afmærket med en Blinklanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, og som er anbragt paa Vragets Mast, samt med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m NNE. for Vraget.*Kort* Nr. 114, 151 og 150.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1351. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1254 1944.*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 23. September 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.**1352. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn Anduvning. Sømærke forsvundet.***Position.* c. 57° 25',6 N. 10° 34',8 E.*Detaller.* *Laursev* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.



**1353. Sverige. Kattegat. Luftfyr tændt. Luftfyr forandret. Hindringslys slukket.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Nedennævnte Luftfyr paa Lufruten *Malmö—Göteborg* er indtil videre tændt hver Dag fra Kl. 2145 til Solopgang:

<i>Varan</i>	c. 56° 26' N. 12° 41' E.
<i>Haverdal</i>	c. 56° 43' N. 12° 39' E.
<i>Stavsinge</i>	c. 56° 55' N. 12° 29' E.
<i>Bläshammar</i>	c. 57° 10' N. 12° 16' E.
<i>Hylteråsen</i>	c. 57° 27' N. 12° 01' E.

2. Ovennævnte Luftfyr viser nu alle Syv-Blink hver 22<sup>s</sup>.; endvidere Seks-Blink hver 22<sup>s</sup>. i hver af Fyrenes to Ledevinkler.3. Hindringslyset paa *Stavsinge* Kirketaarn paa c. 56° 55' N. 12° 29' E. er slukket.*Kort* Nr. 101, 102, 131, 130 og 100.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 202, 204 og 206.**1354. Norge. Oslofjord. Mølen. Sejladsforskrift.***Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1317 1944.*Position.* c. 59° 31' N. 10° 23' E.*Detaller.* Skibsfarten til og fra *Dramsfjorden* skal i Spærretiden, fra Solopgang til Solnedgang, foregaa Syd for det i ovennævnte E. f. S. omhandlede afspærrede Omraade og Vest om *Langøya*.

(E. f. S. Nr. 18/668. Oslo 1944.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1355. Norge. Ofoten. Tystfjorden. Korsnes Fyr forandret.***Position.* c. 68° 15',2 N. 16° 04',5 E.*Detaller.* *Korsnes Fyr* lyser nu, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 144° til 165°.	6. Rødt i Pej. fra 284° til 312°.
2. Rødt i — - 165° - 267°.	7. Hvidt i — - 312° - 317°.
3. Hvidt i — - 267° - 273°.	8. Grønt i — - 317° - 320°.
4. Grønt i — - 273° - 282°.	9. Hvidt i — - 320° - 334°.
5. Hvidt i — - 282° - 284°.	10. Rødt i — - 334° - 353°.

(E. f. S. Nr. 18/672. Oslo 1944.)

**1356. Norge. Nord-Tøndelag. Flatangerleia. Nye Fyr tændt.***Positioner.* I. *Selsvikodden Fyr* 64° 27' 43" N. 10° 42' 00" E.II. *Krokholmen Fyr* 64° 29' 19" N. 10° 40' 27" E.III. *Monsskjærrenna Fyr*

Bagfyr 64° 28' 57" N. 10° 45' 10" E.

Forfyr 64° 29' 06" N. 10° 44' 32" E.

*Detaller.* Nedennævnte nye Fyr er opført og tændt:I. *Selsvikodden Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 5,3 m. Synsvidde: 7,1 Sm for hvidt, 4,6 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Betonfundament.

Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 57° til 76°.	3. Grønt i Pej. fra 92° til 187°.
2. Hvidt i — - 76° - 92°.	4. Rødt i — - 187° - 196°.

II. *Krokholmen Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 7,2 m. Synsvidde: 6,2 Sm for hvidt, 4,0 Sm for rødt og 3,1 Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 315° til 326°.	4. Hvidt i Pej. fra 220° til 247°.
2. Hvidt i — - 326° - 335°.	5. Rødt i — - 247° - 255°.
3. Grønt i — - 335° - 220°.	

III. *Monsskjærrenna* Ledefyr paa *S. Sandøyholmen*.

a) Bagfyret viser hvidt Et-Blink. Flammens Højde: 24,1 m. Fyrpæl.

b) Forfyret paa Varden, 500 m 298° fra Bagfyret, viser hvidt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 9,6 m.

Fyrene, holdt overet i Pejling 118°, leder midt i *Monsskjærrenna*.

Brændetid for samtlige under I, II og III nævnte Fyr: 25. Juli—12. Maj.

(E. f. S. Nr. 18/671. Oslo 1944.)

**1357. Norge. Sogn og Fjordane. Sildegapet. Skongsnes Fyr atter tændt. Midlertidigt Fyr slukket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1365 1943.*Position.* c. 62° 01',9 N. 5° 07',7 E.*Detaller.* 1. *Skongsnes Fyr* er atter tændt. Flammens Højde: 19,5 m. Fyret lyser ligesom det midlertidigt tændte Fyr, nemlig:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 168° til 170°. | 6. Grønt i Pej. fra 262° til 279°. |
| 2. Rødt i — - 170° - 178°.         | 7. Rødt i — - 279° - 311°.         |
| 3. Hvidt i — - 178° - 205°.        | 8. Hvidt i — - 311° - 316°.        |
| 4. Rødt i — - 205° - 254°.         | 9. Grønt i — - 316° - 321°.        |
| 5. Hvidt i — - 254° - 262°.        |                                    |

2. Det midlertidige Fyr er slukket.

(E. f. S. Nr. 18/670. Oslo 1944.)

**1358. Norge. Hordaland og Hjeltefjorden. Nattpærretid forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 30/1144 1944.*Detaller.* Spærretiden er ændret fra Kl. 2400—0400 til Kl. 2400—0600.

(N. f. S. Nr. 37/1895. Berlin 1944.)

**1359. Norge. Karmøy og Storøy. Gennemsejling forbudt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Al Gennemsejling er forbudta) mellem *Karmøy* og *Storøy* paa c. 59° 24',8 N. 5° 14',0 E. ogb) mellem *Storøy* og de E. derfor liggende Skær paa c. 59° 24',8 N. 5° 14',1 E.

(N. f. S. Nr. 37/1894. Berlin 1944.)

**1360. Norge. Lister og Jæderen. Forbudte Omraader.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det er forbudt at komme nedennævnte Kystomraader nærmere end 1000 m.a) Ved *Lister*:Fra *Einarsneset* paa c. 58° 03',2 N. 6° 47',5 E.til *Varnes Fyr* — c. 58° 10',5 N. 6° 37',7 E.b) Ved *Jæderen*.Fra *Havtangen* paa c. 58° 29',4 N. 5° 47',7 E.til *Tungenes Fyr* — c. 59° 02',1 N. 5° 35',1 E.

(N. f. S. Nr. 37/1893. Berlin 1944.)

**1361. (T). Danmark. Horns Rev. Slugen N. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt slukket.***Position.* c. 55° 34',2 N. 7° 47',7 E.*Detaller.* *Slugen N.* Lys- og Fløjtetønde rapporteres at være slukket. Den vil atter blive tændt, saa snart Forholdene tillader det.**XI. Bekendtgørelser m. m.****1362. Sverige E.-Kyst. Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem Öregrund Skær-  
gaard.***Position.* Öregrund c. 60° 20½' N. 18° 27' E.*Detaller.* Besejling af Farvandet ved Öregrund og tilstødende svenske Kystfarvandsomraader mellem Breddeparallellen gennem *Väddö* N.-Spids, c. 60° 07',3 N., og Breddeparallellen gennem *Djursten* Fyr, c. 60° 22',3 N., maa kun finde Sted med Tilladelse fra Chefen for *Ostkustens marindistrikt*.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 22. September 1944.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Kort  
eller  
Bog Nr.

Tyskland:

R D. 49 Mündungen der Jade, Weser und Elbe.

R D. 139 Die Elbe von Cuxhaven bis Brunsbüttelkoog.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. -JANBY-



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
**Smøreoliepumper**  
**Brændseloliepumper**

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr.: »Mariusson«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 39

FREDAG 6. OKTOBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Ogsaa i den forløbne Uge har Befragtningsaktiviteten paa de oversøiske Markeder været ringe. Efterspørgslen efter Tonnage til Transport af Varer, som ikke er direkte krigsvigtige, synes at være stadig voksende. Grunden hertil angives at være den, at til Trods for de mange nye Skibe, som hver Maaned sættes i Fart, saa fordrer de Allieredes allerede igangværende og forestaaende militære Operationer saa store Mængder Tonnage, at det har været nødvendigt yderligere at reducere den Tonnage, der kan afses til Transport af mindre vigtige Varer.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder er Rapporterne som sædvanlig meget kortfattede. Den amerikanske War Shipping Administration har frigivet Tonnage for Kul til de sædvanlige Pladser i Vestindien, Brasilien, Nordafrika og de amerikanske Bunkerstationer i Middelhavet, ligesom der ogsaa sluttedes enkelte Skibe for Sukker fra Cuba til Golfen og Northern Range til uændrede Rater. Endvidere blev der sluttet enkelte Skibe for Malm fra Brasilien til Northern Range til den uændrede Rate af \$ 8.20 plus 54 pCt., men iøvrigt var de amerikanske Skibsfartsmyndigheder meget tilbageholdne, og for en lang Række Laster, saasom Salpeter fra Chile til Golfen og Northern Range, Malm og Avispapir fra New Foundland og Canada, Majs og Hørfro fra River Plate til henholdsvis Golfen og Northern Range, Malm fra Indien, Syd og Vestafrika, var det umuligt at skaffe Transportlejlighed. Af ny Forretning paa det amerikanske Marked kan nævnes Stykgods fra Northern Range til Spanien, for hvilket udbedes bedste Tilbud.

Ogsaa Englænderne maatte trække en Del Tonnage væk fra mindre vigtige Transporter, og Befragtningsaktiviteten paa Londonbørsen var derfor ogsaa ringere end i forrige Uge. Der sluttedes som sædvanligt Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til Azorerne, Suezkanalomraadet, italienske og nordafrikanske Havne til de sædvanlige Rater. Iøvrigt meldes fra England, at Transportministeriet har bestemt, at Fragterne fra Indien og Ceylon skal forhøjes med 25 pCt., men den individuelle Reder faar ikke megen Fornøjelse heraf, da Størstedelen af den i denne Trade beskæftigede Tonnage er sluttet paa Timecharter til Transportministeriet, og Timecharterhyrerne forhøjes ikke.

I de frie Trades noteres uforandret Korn fra River Plate til Spanien, Portugal og Eire til nominelt uforandrede Rater. Endvidere er der voksende Efterspørgsel efter Tonnage for Stykgods fra Buenos Aires til Havne ved det karibiske Hav, ligesom der ogsaa noteres forskellige Stykgodsladninger til Sydafrika. Ogsaa for sidstnævnte Laster er Raterne nominelt uforandrede, men passende neutral Baad kan antagelig opnaa et ikke ubetydeligt Tillæg.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene rolige. Der er en Del Kul- og Kokslaster fra Tyskland til danske Havne til de sædvanlige Rater, ligesom der for mindre og mellemstor Tonnage noteres adskillige Ladninger Salt, Raajern o. s. v. fra Lybeck til Danmark. Raterne herfor er ligeledes fastsat af Fragnævnet. Salpetermarkedet fra Skiensfjorden til danske Havne viste stadig god Interesse for Ton-

nage, og adskillige Baade sluttedes for saadanne Laster. 2500 Tonner rapporteres saaledes sluttet til Kr. 19.50 til een østjydsk Lossehavn og for Losning i et Par gode danske Havne kunde opnaas Kr. 20.50 for Baade mellem 2000 og 3000 Tons. Adskillige danske Skibe, der var sluttet for forskellige Ladninger fra østsvenske Havne, fik deres Certepartier annullerede paa Grund af de nye svenske Bestemmelser med Forbud for udenlandsk Tonnage at besejle de svenske Havne mellem Torneå og Falsterbokanalen.

### DANSK DAMPER »AGERSØ« FORLIST I ØSTERSØEN

Den 29. September indkom til Trelleborg det svenske Fartøj »Gullan« med Besætningen, ialt 8 Mand, fra den danske Damper »Agersø«, der samme Morgen var forlist i Østersøen. De blev fundet om Morgenen drivende om paa en Redningsflaade.

»Agersø«, der tilhørte Dampskibsselskabet Agersø, A/S, Hammerhavnen, var paa 298 BRT. og bygget i 1901. »Agersø« førtes af Kaptajn F. Olsen, Nykøbing, F.

### SKIBSBYGNINGSINDUSTRIENS BETYDNING FOR DANMARK

Skibsbbygningsindustrien betyder mere for Danmark end for noget andet Land, udtaler Dr. techn. C. W. Prohaska, Lærer i Skibsbbygning ved Polyteknisk Lærestanstalt, i et Interview med Danmarks-Samfundets Tidsskrift. I Aarene før Krigen, fortsætter Dr. Prohaska, var Produktionen i Bruttotons pr. Indbygger større her i Landet end i noget andet Land i Verden. Eksempelvis kan nævnes, at den i 1938 var oppe paa 43 B.T. pr. 1000 Indbyggere, medens den i Holland og Sverige laa paa 26—28 B.T., i England-Skotland paa 22, i Tyskland paa 7 og i U. S. A. paa 2 B.T. Da endvidere c. tre Fjerdedele af Produktionen var bygget for Eksport, maa vor Skibsbbygningsindustri siges at være vor største Eksportindustri næst efter Landbrugsindustrien. Men ikke alene Nybygningerne var af Betydning for vort Land; det maa her nævnes, at vore Værfter fuldførte Reparationer for gennemsnitlig 30 Mill. Kr. aarlig i det sidste Femaar før Krigen. Endelig er det i denne Forbindelse vigtigt at pege paa, at vort Lands store Skibsbbygning har skabt Grundlaget for en Række Datterindustrier, hvis fortsatte Trivsel vil være stærkt afhængig af Værfterne.

### BESTYRELSEN FOR STATENS SKOLESKIB »DANMARK«

Under 30. September 1944 har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart for Tidsrummet indtil 1. Oktober 1947 genudnævnt Skibsreder Chr. Harhoff, Direktør L. O. Normann, Skibsreder Axel Kampen, Skibsreder E. B. Kromann, Kaptajn H. P. Haggelberg og Forretningsfører H. J. Christiansen til Medlemmer af Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark«.

### DEN SVENSKES HANDELSFLAADE

I Perioden Januar—August 1944 er den svenske Handelsflaade bleven forøget med følgende Skibe: *Transkoncernen* har faaet Tank m.s. »Balaklava« paa 8,323 BRT., m.s. »Boolongena« paa 4,968 BRT., m.s. »Innaren« paa 3,215 BRT. og m.s. »Paramatta« paa 4,925 BRT.

*Brostrømskoncernen* er foreøget med m.s. »Forsvik« paa 1,225 BRT., m.s. »Sparreholm« paa 3,695 BRT. og m.s. »Travancore« paa 4,310 BRT.

*Sveabolaget* har foreøget sin Flaade med m.s. »Astrea« paa 3,247 BRT. (bygget i 1941 og indkøbt fra Finland), m.s. »Fenja« paa 2,042 BRT., samt Tankmotorskibet »Sveaborg« paa 8,556 BRT.

*Grængesberg* har faaet m.s. »Karmas« paa 2,391 BRT., m.s. »Saivo« paa 5,275 BRT. og m.s. »Suorva« paa 5,273 BRT.

*Nordstjernan* har faaet m.s. »Orinoco« paa 7,374 BRT. og m.s. »Suecia« paa 7,303 BRT.

*Salénbolaget* — Tank m.s. »Korshamn« paa 745 BRT.

*P. G. Thulin* — m.s. »Trivia« paa 2,720 BRT.

*Transmarin* — s.s. »Ulla« paa 1,763 BRT.

*Arafart* — s.s. »Ara« paa 2,718 BRT.

*Röda Bolaget* — Bugserbaaden »Herbert« paa 1,000 HK.

*A/B. Underås Sandtag* — m.s. »Underås Sandtag II« paa 264 BRT.

I August Maaned gik 4 svenske Skibe tabt, deraf 3 ved Krigsforlis. Det var en Damper paa 2,816 BRT., et Motorskib paa 62 BRT. og 2 Sejlskibe med Hjælpe-motor paa henholdsvis 209 og 29 BRT. I August tilkom 6 Motorskibe paa ialt 9,491 BRT., alle byggede i Sverige. Antallet af Skibe er saaledes foreøget med to paa ialt 6,375 BRT. og 4.717 NRT. Ved Udgangen af August 1944 bestod den svenske Handelsflaade af 2,110 Skibe paa 1,487,705 BRT. og 1,030,248 NRT., heraf var 694 Dampere, 568 Motorskibe, 845 Motor-sejlskibe og 3 Sejlskibe uden Hjælpe-maskine.

#### SKIBSPRØVNINGSANSTALTEN I GÖTEBORG

Skibsprøvningsanstaltens Beretning for Arbejds-aaaret 1943-44 omtaler betydelig Stigning i Virksomheden særlig som Følge af en Del norske Bestillinger. Paa Grund af Forholdene er en Del af Anstaltens Standard Udstyr endnu ikke fuldført, hvorfor Bygningskomiteen endnu ikke har afviklet sin Virksomhed. I Løbet af Aaret er Anstaltens Udstyr blandt andet blevet foreøget med en Model af et Bølgeapparat, et Apparat for statisk Afbalancering af Propellermodeller samt forskellige mekaniske og elektriske Standard Instrumenter.

Da Anstaltens Virksomhed har faaet en større Omfatning, end hvad man kunde forudse, har Pladsforholdene vist sig at være for smaa. Anstalten har derfor hos vedkommende Myndighed ansøgt om Udvidelse af de nuværende Lokaler. I Forbindelse med en saadan Udvidelse kunne eventuelt et Kavitationslaboratorium indrettes.

De Prøver og Undersøgelser, som hyppigst finder Sted ved Anstalten, er Slæbeforsøg af Skibsmodeller uden Propeller, Strømlinieforsøg for at finde ud af hensigtsmæssig Placering af Slingrekøle og andet vedrørende, med Strømmaalng ved Propeller og Flyveplan, Forsøg med selvdrevne Skibsmodeller samt Forsøg med fritgaaende Propeller.

Antallet af Skibsmodeller var ved Regnskabsaarets Udgang oppe paa 115, hvoraf 31 tilkom i Løbet af Aaret. Antallet af Propeller var 95, hvoraf 43 tilkom i Løbet af Aaret.

Arbejdet har mere og mere Tendens til foruden Slæbeforsøg ogsaa at omfatte Forsøg med selvdrevne Modeller og dertil Forsøg med fritgaaende Propeller.

Blandt Skibsmodellerne har 22 været Modeller af Lastskibe eller Last- og Passagerskibe, en af en Torpedojager, en af en Undervandsbaad, en af en Fiskebaad, en af en Redningsbaad, tre af Sejlbaade (Lystsejlere), en af en Pram og en af en Racerbaad. I de fleste Tilfælde har Proven foranlediget Forbedringer af de oprindelige Skibs- og Propellerforme. En Undersøgelse af et Bundskæbevaad er ogsaa paabegyndt.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Rederi A/B. Ruth i Göteborg (L. Glücksman) har hos Kalmar Varv bestilt to Motorskibe paa c. 700 Tons hver.

Begge de nye Skibe, som bliver af en ved Kalmar Varv lanceret Standardtype, er bestemt til Nord- og Østersøtrafik. Typen har været Genstand for nøjagtige Prøver ved Skibsprøvningsanstalten i Göteborg.

De nye Skibe kommer til at minde om de større Typer paa hollandske Kystfartøjer med Bak og well, hævet Dæk agten for den forreste Mast samt Maskiner og Beboelse helt agter ude.

Ved et Dybgaaende af 11'9" paa Sommerfribord er Lasteevnen 700 Tons. Længden overallt er 170'5", Bredden 28'6" og Dybden 12'3". Kubikindholdet er 35.000 Kbf. grain, og  $\frac{2}{3}$  heraf rummes under Agterlugen, som derfor betjenes af to Bomme mod Forlugens ene Bom. Lasten er fuldstændig fri for Støtter.

Samtlige Dæksmaskiner er elektrisk drevne, og blandt Udrustningen kan iøvrigt nævnes, at der findes varmt og koldt Vand i Kahytterne, Køleskab, Radioapparat m. m.

Baaddækket agter rummer Salon, Kaptajnsbeboelse, Kabys og pantry, det øvrige Mandskab boer nedenunder agter.

Hvert Skib faar en Dieselmotor paa 500—550 H.K., og den kontraherede Fart paa fuld Last er 10.5 Knob.

Paa Götaverken har man nu genoptaget Arbejdet paa det nye Last- og Passagemotorskib »Saga«, som Svenska Lloyd har til Hensigt at sætte ind paa Londonruten efter Krigen. Skibet blev søsat i 1940 paa Lindholmens Varv, men det videre Arbejde blev indstillet paa Grund af Materiale-mangel. Skibet er paa 5.000 Tons d.w. og skal erstatte det gamle Passagerskib »Patricia«, som er overtaget af den svenske Marine.

Motorskibet »Si Brodin« har i Slutningen af September Maaned foretaget Prøvetur fra Lindholmen Varv i Göteborg.

Skibet er bestilt af Rederiaktiebolaget Poseidon i Stockholm, er af den moderne shelterdæk Type med Krydserhæk. Det er helsvejsset og bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning og iøvrigt udrustet i Henhold til Fordringerne for Ocean- og Tropefart.

Skibet er af Lindholmens velkendte Type for Stykgodsbehandling med en Lasteevne af 2.900 Tons, forholdsvis hurtiglgaaende og med gode Last- og Losningsforhold. Linierne er skarpe, hvorfor Maskinkraften kan holdes minimal til Trods for en Fart af 13 Knob paa fuld Last.

Foruden Beboelsen for Officerer og Mandskab findes der to Førsteklasses Passagerkahytter indrettet i Dækhuset noget foran midtskibs.

Maskineriet bestaar af en totakts enkeltvirkende Motor og tre firetakts enkeltvirkende Hjælpe-motorer alle af B. & W. Typen.

Samtlige Dæksmaskiner er elektrisk drevne.

Som omtalt i sidste Nummer af Dansk Søfarts Tidende søsatte Lödöse Varv A/B. forleden sin hidtil største Nybygning, en 2.200 Tons Damper for Rederiaktiebolaget Ethel (Arnold de Champs) i Stockholm. Skibet er bestilt af Götaverken, som selv skal foretage den videre Færdigbygning.

Den nye Damper er en Shelterdækker med en Længde overallt af 258', største Bredde paa Spant 37' og Dybde til Hoveddækket 16'7". Lastrummet er paa 120.000 cbf. grain og Lasteevnen 2.200 Tons med et Dybgaaende af 18'9". Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse. Der findes fire Luger, der betjenes af 8 elektrisk drevne 3-Tons Spil.

Skibet forsynes med en Firegangs 1050 H.K. Dampmaskine af Götaverkens Konstruktion, og Farten anslaaes til 11½ Knob.

Paa den ledige Bedding paa Lödöse Varv lægges Kølen til et lignende Skib bestilt af Rederi A/B. Svenska Lloyd.

## Skibsfartens Problemer efter 1918 og efter den nuværende Krig.

I »Svensk Flag« behandler Kurt Lachmann Skibsfartens Problemer, og vi gengiver her efter N. H. & S. T. et Uddrag af hans interessante Betragtninger.

Det Spørgsmaal, som først og fremmest maa rejses ved et Overblik over Skibsfartssituationen ved Udgangen af den første Verdenskrig og den nuværende Krig, er Verdenstonnagens Størrelse. Med hvor stor Tonnage vil Verden gaa Fredens Handel i Møde?

Det kan ved første Øjekast se ud som om den nuværende Krig vil resultere i en stor Tonnagemangel, men Billedet bliver ved nærmere Undersøgelse et andet.

Før Krigen var den søgaaende Verdenstonnage 68.5 Mill. Tons, og i denne er der antagelig sket følgende Forandringer til og med Aaret 1943 (Tallene er i 1000 Tons):

	Tab	Nybygget	Netto Tab el. Tilvækst
7/1 1939—12/3 1940 ..	7.290	3.000	÷ 4.290
1941 .....	7.180	2.760	÷ 4.420
1942 .....	11.000	8.800	÷ 2.200
1943 .....	8.500	14.200	+ 5.700

I Følge disse Beregninger skulde det totale Nettotab ved Udgangen af 1943 være 5.2 Mill. Tons, og hvis Krigen var ophørt i 1943 vilde Nettotabet have været c. 9.5 pCt. af Tonnagen før Krigen. Hvis Krigen derimod skulde vare til Udgangen af 1944 vil Nettotabet blive reduceret til helt ubetydelige Tal. Der vil antagelig komme til at herske en vis Mangel paa Specialskibe, som man ikke har bygget under Krigen, og ligeledes paa Passagerskibe ved at disse er forandret til Troppetransportskibe og Hjelpekrydsere og ikke er erstattet, men med disse Undtagelser kan det forventes, at Tonnagebehovet vil være dækket allerede i de nærmeste Aar efter Krigen.

Til Sammenligning nævner den svenske Forfatter, at den første Verdenskrigs Tonnagetab var 13.2 Mill. Tons, men at Verdens Handelsflaade, som ved denne Krigs Begyndelse var 49 Mill. Tons, allerede i 1919 var steget til 50.9 Mill. Tons.

Krigens Tonnagebehov bevirkede dengang en Udvidelse af Skibsbygningskapaciteten fra 3.5 til henimod 8.5 Mill. Tons. Men ikke førend i 1938 havde Verden Anvendelse for mere end 3 Mill. Tons af denne Kapacitet. I 1920 Aarene naaede Nybygningerne et Minimum, i 1923—26 med 1.6 Mill. Tons og i 1933 var den helt nede i 500.000 Tons. Paa den anden Side var 6 Mill. Tons oplagt i 1925 og 10 Mill. i 1927. I 1925 udnyttede U. S. A. blot 2.2 pCt. af sin Skibsbygningskapacitet.

Vi ser, at Søkrigen bevirkede en Overekspansion af Skibsbygningen, og at dens Virkninger fortsatte langt udover Fjendtlighedernes Ophør. Historien gentog sig. Det samme Fænomen havde vist sig i mindre Maalestok i tidligere Krige, men aldrig var Virkningerne saa enorme som efter Verdenskrigen. Dette fremgaar med al Tydelighed ogsaa af de Varemængder, som Skibsfarten befordrede i disse Aar. I Følge en tysk Statistik omfattende 85 pCt. af den samlede Verdenshandel i Aarene 1913—1937 fragtede Verdens Handelsflaade i 1913 213 Mill. Tons og i det sidstnævnte Aar 216 Mill. Tons Varer. I Mellemtiden var Godsmængden nede i 137 Mill. Tons (1921) og oppe i 253 Mill. Tons (1929), men Gennemsnittet for Perioden laa snarere under end over Førkrigstidens.

Nedgang i Last plus Overproduktion af Skibe fremkaldte en lang og alvorlig Krise indenfor Skibsfart og Skibsbygning.

Overproduktionen kom væsentlig fra U. S. A., men ogsaa andre Faktorer indvirkede. Ved Versaillestraktaten blev Tyskland tvunget til at bygge 200.000 Tons aarlig i fem Aar for de Allierede, men før det havde indfriet denne Forpligtelse, var Prisen paa amerikanske Skibe faldet fra over 200 Dollars til under 30 Dollars pr. Ton.

Nogen Plan for Efterkrigstiden havde man dengang ikke. England var slemt for en fortsat Kontrol af Efterkrigs-

skibsfarten, men U. S. A. ikke. Problemet løste sig imidlertid selv ved, at der allerede fra Begyndelsen af 1919 blev en saa stor Efterspørgsel efter Tonnage, at Kontrolspørgsmaalet bortfaldt. Naar man ser tilbage paa Udviklingen den Gang, maa man imidlertid spørge, hvordan Opgaverne efter Krigen blev løst paa den bedste Maade, fortsætter den svenske Forfatter. Følgerne af en Søkrig er nemlig ingensteds større end netop indenfor Søfarten. Overgangen fra Krigstrafik til Fredstrafik er umulig at udføre under Krigen, idet en Sejr vundet af en Sømagt først og fremmest fremkalder en højeste Anstrengelse indenfor Skibsbygningen netop ved eller straks efter den vundne Sejr. Hvis m. a. O. Skibsbygningen blev reduceret af Hensyn til Fredsøkonomien, endnu medens Krigen varer, vilde dette kunne skade baade Krigen og Freden.

Hovedaarsagen til Skibsfartskrisen i 1920 var følgende: Forøgelsen af Skibsbygningen efter Krigen, Krigsbygningens Ophør, Fejlgrebet ved ikke øjeblikkelig at gøre Brug af Fjendens Tonnage samt Fredstraktatens Opmuntring af tysk Skibsbygning og endelig Opmuntringen af den private Skibsbygning i Almindelighed.

Af disse Aarsager kunde to let have været forebygget, nemlig den for sene Anvendelse af tyske Skibe og Opmuntringen af den tyske Skibsbygning.

Nu vil man kunde tage Lære af Udviklingen dengang, og den svenske Forfatter ser da først og fremmest en Løsning i en eller anden international Organisation i Overgangstiden. Han ser de forskellige Alternativer mod hinanden. Med fuldstændig Frihed til at bygge vil Nybygningen gaa til de mest konkurrencedygtige Lande, hvorved den overflødige Tonnage vil blive bortelimineret ved lavere Fragter. Følges denne Linie, vil Størstedelen af Verdens Søfart antagelig gaa til Japanerne, Nordmændene og Grækerne, hævder han. Hvis paa den anden Side Tonnagen bliver reduceret efter Behovet, vil enhver Forøgelse i Efterspørgslen hidføre højere Fragter og vice versa. Den frie Konkurrence vil m. a. O. betyde store Fragtsvingninger, hvilket ikke er ønskeligt. Man maa tilstræbe et Maksimum af Produktion til Nytte for alle, og Spørgsmaalet bliver da, hvordan Søfartsnæringen kan bidrage til at naa dette Maal i Efterkrigsperioden.

Forfatteren minder her om, at Verdens Søfart har udviklet sig til en temmelig fuldendt Organisation i Mellempolitikstiden. Systemet med Søfartskonferencer gaar tilbage til Aarhundredets Begyndelse, og Søfartskriserne efter den første Verdenskrig øgede Behovet for Aftaler paa disse Omraader. I Aarene før den nuværende Krig regnede man med, at omkring 85 pCt. af Verdens samlede cargolinetonnage berørtes af Konferenceaftaler, og at Størstedelen af den oversøiske Trafik faldt paa Ruteskibe. Konferencerne havde ogsaa bragt en vis Stabilitet paa Fragtomraadet i de vigtigste Ruter, men havde ikke kunnet løse Problemet med Overskudstonnagen. Dette sidste Problem hænger jo intimt sammen med Spørgsmaalet om Statsubsidier, men Behovet for Subsidier til Søfarten kan efter Forfatterens Mening blive mindre, hvis det viser sig, at den internationale Sikkerhed i større Udstrækning kan baseres paa Flyvevaabnet end som hidtil paa Krigsflaader.

Denne Krig har som bekendt medført fuldstændig Regeringskontrol med Søfarten i praktisk talt alle Lande, og det synes for Tiden ikke troligt, at denne Kontrol vil blive ophævet umiddelbart efter Krigens Afslutning. Indenfor engelske konservative Kredse ønsker man en snarlig Ophævelse af Kontrollen over Transportvæsenet, baseret paa en afgjort Opposition mod Statsindgreb. I U. S. A. holder derimod indflydelsesrige Kredse paa Nødvendigheden af en international Kontrol. Et Forsøg bliver muligvis gjort paa at indføre en mildere Kontrol af den internationale Handel for at hidføre en international samlet Politik mod Depressionen. Og en saadan Politik vil da ogsaa gribe ind i Søfartspolitikken, og Opgaven skulde da blive at opretholde en tilstrækkelig Tonnage.

Men det var formentlig sikrere at vente sig, at der ikke bliver nogen umiddelbar Regulering af den internationale Handel. Store Dele af Verden vil antagelig i lang Tid efter Vaabenstilstanden præges af kaotiske Forhold. Mange Faktorer er ukendte nu og umuliggør effektive Planlægninger. Under disse Forhold vil Opgaven for Søfarten derfor blive at samarbejde med de respektive Regeringer paa en saadan Maade, at den kan sikre baade Stabilitet og Elasticitet. Herunder vil Rederne da igen kunne faa Anvendelse for sit Konferencsystem.

Hvad Verden vil behøve af Tonnage efter Krigen er usikkert. Passagerfarten kommer i en Særstilling ogsaa ved det, at den kommer i et nyt Konkurrenceforhold til Flyveruterne. Hvad Trampskibsfarten angaar, maatte Tonnagen kunne reguleres ved Oprettelse af en international Pool og ved at Overskudet bliver lagt op. Videre skulde denne Pool opkøbe gamle Skibe ved faldende Fragter, holde Fragterne indenfor en Maksimums og Minimums Grænse, hugge op gamle Skibe under Lavkonjunktur o. s. v. Poolen tænkes finansieret ved obligatoriske Afgifter paa al organiseret Søfart og dirigeret af en international Institution, »The joint Maritime Commission« og administreret af Søfartskonferencerne. Disse skulde igen have Regeringerne bag sig og give Bemyndigelse til Nykontraheringer, som overstiger de absolutte Erstatningsbehov. Til Gengæld skulde Regeringerne afstaa fra at bevilge Subsidier og i Stedet for støtte Poolen i Forhold til de respektive Landes Tonnage.

Forfatteren tænker sig Poolen iværksat efter Overgangsperioden og efter »the combined shipping adjustment board« er ophørt.

Poolens Virksomhed vil lettes ved, at et stort Antal gamle Skibe vil være modne til Ophugning.

Fordelingen af Tonnagen tænker Forfatteren sig fortsat i Overgangstiden, ligesom at den da ogsaa kommer til at omfatte Fjendens Handelsflaade.

En frivillig Deltagelse i en saadan Pool — som Forfatteren opfatter som en Mellemting mellem fri Konkurrence og Statskontrol — er det dog klart ikke kan ventes af de Handelsflaader, som har lidt de største Tab under Krigen, med mindre der foretages en Fordeling blandt Deltagerne. Uden en saadan Fordeling vil de Lande, som ikke har kunnet forny sine Handelsflaader under Krigen, sikkert foretrække selv den haardeste Konkurrence frem for en lille Del i Poolen.

Forfatteren minder her om de store amerikanske Krav. U. S. A. vil til en Begyndelse sikkert kunde hævde sin Stilling, men det vil hurtigt føre til en dræbende Konkurrence, under hvilken Amerikanerne kun vil kunne hævde sin Stilling ved gigantiske Subsidier. Dette kan dog ikke være de ledendes Mening, idet disse jo netop tilstræber en rolig og fredelig Udvikling, og U. S. A. maa være rede til for sit store Eksportoverskud at akceptere andre Landes Varer eller Tjenester eller begge Dele i Forening.

Paa den anden Side findes de Lande, hvis Velstand for en stor Del er baseret paa at tjene andre Landes Tonnagebehov.

Før denne Krig dækkede England, Sverige, Norge, Danmark, Holland og Grækenland 10 pCt. eller mere af sin Import ved sine Fragtindtægter. Og med Henblik paa den Fornyelse af Verdenshandelen, som imødeses efter Krigen, forekommer det klogt at genoprette den tidligere Næringskapacitet i disse Lande, slutter den svenske Forfatter.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skibssalgsmarkedet i September

Af Firmaet Otto Danielsens Maanedsoversigt fremgaar det, at Købs- og Salgsmarkedet i den forløbne Maaned har været ret stille, hvilket helt naturligt skyldes Begivenhedernes Udvikling, og der er kun blevet omsat nogle faa Skibe, bl. a. følgende:

- m.s. »Ingeborg« c. 160 Tons d.w., bygget 1913,
- m.s. »Guldborg« c. 155 Tons d.w., bygget 1919,
- m.s. »Sophie« c. 85 Tons d.w., bygget 1900,
- m.s. »Havet« c. 45 Tons d.w., bygget 1920.

Der har været nævnt Mulighed for at erhverve Skibe i Sverige. Der er ogsaa i den senere Tid indgaaet en Del Tilbud af svensk Tonnage, som der kan forventes at blive bevilget Eksporttilladelse for, men det drejer sig hovedsageligt om gamle Skibe, som der næppe vil være større Interesse for her i Landet, og iøvrigt kan der for Tiden ses helt bort fra at erholde den nødvendige Valuta til Indkøb af Skibe i Sverige, idet det maa bemærkes, at evl. svensk Eksporttilladelse vil blive gjort betinget af, at Betaling erlægges i svensk Valuta.

Der kan ogsaa allerede nu paaregnes Eksporttilladelse for Nybygninger fra Sverige, dog vil Levering ikke kunne finde Sted førend efter Krigen Afslutning i Europa.

### Dødsfald

Tidligere mangeaarig Skibsfører i Rederiet Marius Nielsen & Søn, Kaptajn P. C. Callesen, Sønderborg, der gik i Land for to Aar siden, er afgaaet ved Døden, knap 65 Aar gammel.

### Ledig Lodsstilling.

Ved Korsør Lodseri forventes en Ledstilling at blive ledig med Udgangen af indeværende Aar og ønskes besat fortrinvis med en dertil kvalificeret Skibsfører mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelle Forholdsattester modtages indtil Udgangen af Oktober d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 2. Oktober 1944.

### Svensk Dybdedykning

Fem af den svenske Marines Dykkere har forleden været nede paa 86 Meters Dybde og dermed slaaet den tidligere svenske Dybderekord paa 70 Meter. Dykningen foretoges i almindelig Dykkerdragt og med den sædvanlige Lufttilførsel. Det opnaaede Resultat maa betegnes som særdeles godt, og selv om det ikke er Verdensrekord, stiller det dog Sverige paa dette Omraade i Klasse med England og U. S. A., hvor man til trods for større Erfaringer paa Dybdedykninger og større materielle Resurser ikke har naaet længere ned end til 90 Meter i almindeligt Dykkerudstyr.

### Svensk Øvelsesbrig »Falken« solgt

Den svenske Marines tidligere Øvelsesbrig »Falken« er af Orlogsværftet i Stockholm solgt for 2.575 Kr. Det er Meningen at forandre »Falken« til Motorpram.

### Svensk transkontinental Flyvetrafik

De Forhandlinger som Sila, det svenske Selskab som dannedes for at drive transkontinental Flyvetrafik efter Krigen, har ført i U. S. A., har nu resulteret i en større Bestilling hos Douglas Aircraft Company, som herefter skal bygge 10 firemotorers Aeroplaner af Type D. C. 4. Den første Leverance skal finde Sted næste Sommer. Da Prisen pr. Plan er \$ 385.000, drejer det sig om en Forretning paa over 14 Millioner svenske Kroner.

### Den spanske Appelsineksport

Værdien af den spanske Appelsineksport i sidste Sæson opgives til 283 Mill. Pesetas. Citroneksporten havde en Værdi af 21 Mill. Pesetas.

### Spanien dyrker Espartogræs

Ogsaa Spanien hører til de Lande, som har faaet visse Vanskeligheder at kæmpe med, efter at Importen af Hamp fra Filipinerne er ophørt og Indførslen af Jute fra Indien og Sisal fra Østafrika stadig er bleven vanskeligere. Men Spanien har alligevel været heldigere stillet end de fleste andre Lande i samme Situation, fordi man der har en brugbar Erstatning for Jute og Sisal i Espartogræsset. Myndighederne er derfor i de senere Aar i stigende Grad gaaet ind for Dyrkningen af Espartogræs, og for Tiden dyrkes denne værdifulde Tekstilplante med en Aarsproduktion paa 110.000 Tons til en Værdi af 160 Mill. Pesetas.



## FRA SØRETTETTERNE

## Bugserbaaden »Dan«s Forlis

I Lørdags afholdtes Søforhør i Sø- og Handelsretten i Anledning af Bugserbaaden »Dan«s Forlis. Som bekendt omkom Kaptajn N. Hindsgaul, hvis Lig blev fundet Dagen efter Forliset, og Maskinmester Chr. Poulsen, hvis Lig først blev fundet i Maskinrummet, efter at »Dan« sidste Fredag var bleven hævet af Havnevæsenets store Kran.

Af de foreliggende Rapporter fremgik det, at Bugseringen af Damperen »Otto Petersen« paabegyndtes Kl. 13.30. Der var Vindstyrke 6 med kraftige Byger, hvorfor man havde rekvireret to Slæbebaade. I »Dan«s Rapport anføres, at Bugserbaaden »Ymer« fik en Wire fra »Otto Petersen« forude og »Dan« agterude. Da Fortøjningen til Land var kastet los, begyndte man Slæbningen, idet »Otto Petersen« gik langsomt frem, »Ymer« trak Forskibet udefter og »Dan« Agterskibet ligeledes udefter. Der laa en Damper foran for, som »Otto Petersen« skulde komme klar af. Under denne Manøvre bemærkedes fra »Dan«, at »Otto Petersen« gik frem paa Maskinen med Rorel haardt Styrbord, hvorved »Otto Petersen«s Skruvand kastedes over mod »Dan«, som stadig gik frem i Slæberen med haardt Bagbords Ror for at dreje »Dan« op parallel med »Otto Petersen«. I Begyndelse drejede »Dan« godt nok, men eftersom den blev presset haardere og haardere af »Otto Petersen«s Skruvand, tabte den Styringen, og man hørte Kaptajn Hindsgaul raabe: »Hans Ror ligger forkert, hvorfor skifter han det ikke?« og i det samme krængede »Dan« haardt over, saa Vandet stod ind over Lønningen og Kaptajn Hindsgaul raabte: »Lad Slæberen gaa«, men dette lykkedes ikke. »Dan« blev fyldt med Vand og sank straks efter. Det lykkedes Fyrbøder Munch-Hansen og Letmatros Vestbo at komme op paa Redningsflaaden, og Fyrbøder Thomsen, som kom op lidt senere, fik fat i en Redningskrans og blev senere taget op paa Redningsflaaden, hvorimod der intet saas til Kaptajn Hindsgaul og Maskinmester Poulsen.

Letmatros Sven Vestbo forklarede i Retten, at han umiddelbart før Kæntringen opholdt sig midtskibs om Bagbord, paa den Side der vendte mod »Otto Petersen« og i Nærheden af Udløsningsanordningen. Det var hans Opgave at passe Slæberen og dermed ogsaa Udløsningsanordningen. Slæbekrogen kan ikke udløses fra Førerhuset, men udløses ved Wiretræk saavel om Styrbord som om Bagbord ved Skorstenen. Da »Dan« krængede stærkt over og stadig fik meget af »Otto Petersen«s Skruvand ind over sig, løb Vestbo over i Styrbords Side for at udløse Wiren. Han fik fat i Wiretrækket og prøvede forgæves paa at udløse Mekanismen. Der var en Økse om Bord til Kapning af Slæbetrosseen i en vanskelig Situation, men Vestbo havde ikke Tid til at faa fat i Øksen førend »Dan« kæntrerede.

Fyrbøder Ejnar Thomsen forklarede, at han under Slæbningen opholdt sig paa Dækket. Da Kaptajn Hindsgaul raabte »Lad Slæberen gaa«, var han ilet hen til Bagbordsudløsningen og havde trukket i Wiren, men han stod da i Vandet til Brystel, og medens han forgæves trak i Udløsningen gik han under Vandet.

## Kutter sunket i Østersøen

Ved Københavns Søret blev der forleden afholdt Søforhør i Anledning af, at Kutter »Ebba« af København den 12. ds. er forlist 22 Sømil udenfor Rønne.

»Ebba«s Fører, Fisker Kr. Jensen, forklarede, at han den 12. var afsejlet fra Rønne i Følge med Kutter »Maagen« af København. Efter c. 2 Timers Sejlads fik »Ebba« Motorskade og kom under Bugsering af »Maagen«, medens Fisker Jensen og en Mand fra »Maagen« forsøgte at reparere Motoren. Det lykkedes ogsaa at faa den i Gang igen, men saa løb den fuldstændig løbsk, hvilket bevirkede, at »Ebba« sprang læk.

»Mangen« maatte paany bugseres »Ebba«, medens man forsøgte at holde Skibet læns ved Hjælp af Pumper og Spande, men alt var forgæves, og man maatte forlade »Ebba« efter først at have bjærget en Del løs Inventar. »Ebba« sank paa 50 Meter Vand c. 22 Sømil fra Rønne, og der blev sat en Vager paa Stedet.

Fisker Jensen forklarede yderligere, at det skyldtes en Mangel ved Motoren, at denne løb løbsk.

## PERSONALIA

## 80 Aar

Tidligere Lods *H. Løje*, Oreby, fyldte 80 Aar i Tirsdags. Fra 1915—19 var han Lods i Bandholm, og fra 1919 til sin Afsked ved Udgangen af 1928 virkede han ved Oreby Lodsstation.

## 70 Aar

Tidligere Reserveskibsfører i D. S. B., Kaptajn *J. Jensen* fylder den 8. Oktober 70 Aar. Kaptajn Jensen pensioneredes i 1940.

## 50 Aar

Den 7. Oktober fylder Fører i Kromanns Rederi, Kaptajn *A. H. O. Thesmer* 50 Aar.

## Fyr- og Vagervæsenet

Den 1. Oktober fejrede Fyrassistent *T. T. C. Fabricius* ved Middelgrunds Forts Fyr 40 Aars Jubilæum i Statens Tjeneste.

— 40 Aars Jubilæum i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste fejredes ligeledes den 1. Oktober af Fyrassistent *H. Hansen* ved Tvingsbjerg Fyr Nord for Assens.

— Den 1. Oktober fejrede Fyrassistent *A. C. F. Sørensen*, Lyngvig Fyr, Fyrassistent *H. A. V. Christensen*, Hammeren Fyr, Fyrassistent *M. C. D. Ankjær*, Hirtshals Fyr, Fyrpasser *N. I. Jensen*, Hammer Odde Fyr, samt Overradiomatros *J. O. H. Carlsson* i Fyrinspektionskibet »Kattegal« deres 25 Aars Jubilæum i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

\*

Fyrmester af 2. Grad *Viggo Lars Saxtorph* er af Marineministeriet konstitueret som Fyrmester af 1. Grad.

\*

Marineministeriet har under 23. September 1944 ansat Fyrmester af 3. Grad *Lenius Kær* som Fyrmester af 2. Grad fra 1. Oktober 1944.

## Lodsvæsenet

Med Udgangen af September Maaned forlod to kendte og dygtige Mænd Lodstjenesten. Det er Dansk Lodsførings Æresmedlem, Lodsformand *S. Hansen*, Horsens, og Lods *Harald Nielsen*, København.

\*

Den kendte Aalborg-Lods *N. C. Nielsen* fejrede i Søndags 25-Aarsdagen for sin Ansættelse i Lodsvæsenets Tjeneste.

\*

Lodsformand *John Ejnar Schmidt*, Dragør, fejrede i Søndags 25 Aars Lods-Jubilæum.

## 10 Aar

Onsdag den 4. Oktober var det 10 Aar siden, at Skibsreder *R. Fischer Nielsen* stiftede Dampskibsselskabet »Draco«.

## 25 Aar ved Berlingske Tidende

Den i Søfarts Kredse kendte Redaktor *H. P. Sonne* fejrede den 2. Oktober sit 25aarige Medarbejderskab ved Berlingske Tidende. Som Søn af en Rønneskipper drog han som ganske ung til Sos, men andre Interesser drev ham dog snart igen i Land. Efter nogle journalistiske Læreaar i Holbæk og en kortere Tid i Udlandet, kom han til Ritzaus Bureau og derfra til Berlingske Tidende, hvor han først var Telegramredaktør for senere at blive Bladets Søfartsredaktør.

## Officielt

»Aktieselskabet Lillebelts-Overfarten« af Assens. Medlem af Bestyrelsen og Forretningsudvalget samt Direktør *J. V. Strøberg* er afgaaet ved Døden. Borgmester *Andreas Smith Kjergaard*, Assens, er indtraadt i Bestyrelsen og Forretningsudvalget og tiltraadt som Direktør.

\*

»Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg« af Svendborg. Medlem af Bestyrelsen *A. H. Nielsen* er afgaaet ved Døden. Direktør *William Melson Nielsen*, Svendborg, er indtraadt i Bestyrelsen.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. E. EGGER

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

ROGNB EYHOLM

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,3 m, ved Engbæve Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 6-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværk (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pøse eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forbeholdt med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempning af Ladning, for at skifte Mandakab, landsætte eyge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybsaaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d b a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18.600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakbuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlossesapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 6,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er oa. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodepenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Ladning: Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 16 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20-50 T. 3 Kr., 50-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet slappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 2 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSEN

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,80 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m. Bolværk til større Skibe (5,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpskrue 22 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugseridamp, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loosn. og Lastn. besørges hovedsaagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kelhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 5. Oktober 1944.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan indon Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Med dette Nummer følger:

Maanedsoversigt Nr. 10 over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige Efterretninger for Søfarende.

## I. Østersøen.

1363. Danmark. Bagenkop Havn S. t. W. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/693 1944 udgaar.

Position. c. 54° 37' N. 10° 38' E., c. 8½ Sm S. t. W. for Bagenkop Havn.

Detaller. Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.

1364. Sverige. Öland—Gotland. Telegrafkablet fjernet.

Position. 1. Landingssted paa Öland ved *Ångårdsudde* c. 57° 18',8 N. 17° 07',5 E.

2. — — Gotland ved *Skansudde* c. 57° 17',2 N. 18° 06',8 E.

Detaller. Telegrafkablet, der var udlagt mellem de to nævnte Pladser, er fjernet.

Kort Nr. 181 og 182.

(U. f. s. Nr. 39/1919. Stookholm 1944.)

1365. Tyskland. Danzig Bugt. Hela. Baaker fjernet.

Positioner. 1. Baaker for maalt Mil:

a) 54° 36' 27" N. 18° 48' 19" E.

b) 54° 36' 54" N. 18° 49' 32" E.

2. Kompensationsbaaker:

c) 54° 37' 06" N. 18° 47' 00" E.

d) 54° 36' 06" N. 18° 48' 28" E.

e) 54° 36' 00" N. 18° 49' 14" E.

f) 54° 35' 49" N. 18° 48' 54" E.

g) 54° 35' 51" N. 18° 48' 33" E.

Detaller. Baakerne paa ovennævnte Pladser er fjernet.

Kort Nr. 200.

(N. f. S. Nr. 38/1924. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

**1366. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kalvehave NE. Undervandshindring for-gæves eftersøgt.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 13/669 1943 udgaar.*

*Position. 55° 00' (15") N. 12° 11' (17") E.*

*Detaller. Den paa ovennævnte Plads rapporterede Undervandshindring har forgæves været eftersøgt. Utvivlsomt maa det rapporterende Skib have rørt en drivende Genstand.*

**1367. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved S. t. W. Dybde over Vrag.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 22/934 og 38/1348 1944.*

*Position. 55° 02' 19" N. 11° 35' 54" E., c. 2,6 Sm 196° fra Knudshoved W.-Pynt.*

*Detaller. Mindste Dybde over Vraget er nu 8,0 m.*

*Kort Nr. 160 og 140.*

**1368. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib midlertidigt inddraget.**

*Position. c. 55° 20',2 N. 11° 02',8 E.*

*Detaller. Halsskov Rev Fyrskib er inddraget for Reparation efter at være blevet paasejlet.*

*En sort Spirtønde er midlertidigt udlagt paa Pladsen.*

**1369. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Havn. Vrag afmærket.**

*Position. Svendborg Havn: c. 55° 03',4 N. 10° 37',3 E.*

*Detaller. Et Vrag ligger sunket i 6,9 m Vand ved SE.-Enden af Kajen ved Boghvede- og Havremøllen i Havnens E.-lige Del. Vragets Agterende ligger lidt ud fra Kajen. 2 Master og en Skorsten rager op over Vandet. Vraget er afmærket med en klar Lanterne; et grønt Flag er anbragt paa Skorstenen, der staar agter i Vraget.*

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1370. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Veddelev SE. Oplysning om Bro.**

*Position. c. 55° 40',4 N., 12° 04',8 E., ved Roskilde Fjords E.-Side og 0,7 Sm 250° fra Veddelev Kirke.*

*Detaller. En Bro med 2,0 m Dybde ved Brohovedet ved Middelvandstand er opført paa ovennævnte Plads ved Vigen Strandpark.*

*Broen ejes af Roskilde Kommune.*

*Kort Nr. 116 A og 116.*

*Publikationer. Danske Lods II, Side 172. Havnelods, Side 222.*

**1371. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Blaakilde Mølle Bro ombygget.**

*Position. c. 56° 38',3 N. 9° 48',8 E., 300 m E. for Hobro.*

*Detaller. Blaakilde Mølle tidligere Bro er fjernet og erstattet med en c. 80 m lang Udfyldning af Jord, der strækker sig c. 20 m ud fra Kysten, og som er omgivet af en Stenkastning. Omtrent midt for Udfyldningens Yderside er opført en 6 m lang og 7 m bred Tillægningsbro af Træ med 4,4 m Vand ved Yderenden.*

*Kort Nr. 110.*

*Publikationer. Danske Lods II, Side 131. Havnelods, Side 48.*

**1372. Danmark. Kattegat. Frederikshavn Anduvning. Sømærke genudlagt.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 38/1352 1944 udgaar.*

*Position. c. 57° 25',6 N. 10° 34',8 E.*

*Detaller. Laursrev røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er atter udlagt paa Plads.*

**1373. Danmark. Kattegat. Læsø SE. Vrag rapporteret.**

*Position. c. 57° 08½' N. 11° 15½' E., c. 3 Sm 205° fra Kobbergrund NE. røde To-Kost.*

*Detaller. Vraget af en Skonnert, af hvilken Halvdelen af Masterne rager op over Vandet, rapporteres at være sunket i 7 m Vand paa ovennævnte Plads.*

1374. (T.) Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Somærke midlertidigt ikke paa Plads.

*Position.* c. 56° 42',8 N. 8° 13',0 E., ud for Yderenden af Høfde Nr. 59.

*Detaller.* Tyboron Kanal røde Stage med 2 opadvendte Koste er midlertidigt ikke paa Plads. Den vil snarest atter blive bragt i Orden.

1375. Sverige. Skagerrak. Åby Fjord Anduvning. Käfragrund. Somærke flyttet.

*Position.* 58° 19' 33" N. 11° 21' 49" E.

*Detaller.* Stagen med Kost ved Käfragrund er flyttet til ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 39/1898. Stockholm 1944.)

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1376. Norge. Tjeldsund. Sandtorgstraumen. Uddybningsarbejder.

*Position.* Ramstadgrund: c. 68° 33',0 N. 16° 28',0 E.

*Detaller.* I det S.-lige Løb W. for ovennævnte Grund foretages Uddybningsarbejder. Uddybningsmaskinen viser Passagesignaler.

(N. f. S. Nr. 38/1963. Berlin 1944.)

1377. Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Forbudt Omraades Grænse forandret.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/297 1944.

*Positioner.* a) c. 59° 07',8 N. 5° 14',8 E. (Geitungen Fyr).

b) c. 59° 04',5 N. 5° 24',0 E. (Kalvenes).

c) c. 58° 57',0 N. 5° 19',9 E.

*Detaller.* NE.-Grænsen for det i E. f. S. Nr. 2/297 1944 nævnte Omraade gaar nu gennem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 38/1943. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

1378. Danmark. Kattegat. Jyllands E.-Kyst. Mineomraade.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1057 1944.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Omraadet inden for 1 Sm Afstand fra Kysten af Jylland fra c. 57° 15' N. 10° 35' E., S. for Sæby, til c. 55° 55',0 N. 10° 17',4 E., W. for Samsø, er spærret paa Grund af Miner.

De i dette Omraade værende Havneindsejlinger er minefrie inden for en Vinkel af 30° paa hver Side af Anduvningskursen.

(N. f. S. Nr. 39/2008. Berlin 1944.)

#### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller  
Bogs Nr.

Tyskland:

R D. 2 Mündungen der Jade und Weser.

R D. 138 Elbmündung.

R D. 139 Die Elbe von Cuxhaven bis Brunsbüttelkoog.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 1379. Sverige S.-Kyst. Ronneby Skærgaard. Midlertidigt udlagte Sømærker inddraget.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Følgende midlertidigt udlagte Sømærker er inddraget:

- |                              |     |                |                |
|------------------------------|-----|----------------|----------------|
| a) Stagen med Kost           | paa | 56° 08' 20" N. | 15° 15' 44" E. |
| b) Stagen uden Topbetegnelse | —   | 56° 09' 01" N. | 15° 15' 13" E. |
| c) Stagen uden Topbetegnelse | —   | 56° 09' 11" N. | 15° 15' 04" E. |

(U. f. s. Nr. 40/1926. Stockholm 1944.)

#### 1380. Sverige. Öregrundsgrepen. Lodstjeneste indstillet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 18/836 1944, Punkt 2 udgaar.

*Position.* c. 60° 28' N. 18° 18' E.

*Detaller.* Paa Grund af de raadende Forhold paa Søen er den midlertidige Lodstjeneste ved *Grepen* indstillet.

(U. f. s. Nr. 40/1956. Stockholm 1944.)

#### 1381. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Anduvning. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* Fra 2. Oktober 1944 indtil videre; hver Dag Kl. 0900—1600.

*Position.* *Rödkallen* c. 65° 19' N. 22° 22' E.

*Detaller.* Skydning fra Luftfartøj mod Luftmaal foretages inden for et Omraade SE. for Linien *Rödkallen* Lodsstation — *Grillklippan*. Fareomraadet strækker sig indtil en Afstand af 4,3 Sm SE. for nævnte Linie.

Naar der skydes, vil et rødt Flag være hejst ved *Rödkallen* Lodsstation.

(U. f. s. Nr. 40/1950. Stockholm 1944.)

#### 1382. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå E. Hindersjöfjärden. Skydeøvelser.

*Tidspunkt.* Fra den 2. Oktober 1944 indtil videre; hver Dag Kl. 0900—1600.

*Position.* Maalet: 65° 33',9 N. 22° 23',3 E., paa *Hertsölandets* E.-Kyst, 1,35 Sm NNW. for *Kalkholmen* N.-Pynt.

*Detaller.* Skydeøvelser fra Luftfartøj foretages ved *Hindersjöfjärden*, E. for *Luleå*, mod Maal paa Land. Der skydes hovedsagelig i Retning NNE.

Fareomraade: *Hindersjöfjärden* inden for en Cirkelsektor med Maalet som Midtpunkt, Radius 2,7 Sm og begrænset af en Linie fra Maalet over *Ytterstön* E.-Pynt og en Linie fra Maalet i Retning mod *Skränmsörarnas* NE.-Kyst.

(U. f. s. Nr. 40/1949. Stockholm 1944.)

#### 1383. Tyskland. Nest. Fast Skydeomraade.

*Positioner.* a) c. 54° 16',5 N. 16° 06',5 E.

b) c. 54° 17',5 N. 15° 57',0 E.

c) c. 54° 19',0 N. 15° 57',0 E.

d) c. 54° 22',0 N. 16° 11',5 E.

*Detaller.* Skydeomraadet N. for *Nest* begrænses af

1. en Linie gennem Punkterne a), b) og c),
2. en Cirkelbue med Centrum i a) og Radius a)—c), og som gaar mellem Punkterne c) og d).
3. Linien d)—a).

(N. f. S. Nr. 39/1964. Berlin 1944.)

Maanedsoversigt Nr. 10  
over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.  
København 5. Oktober 1944.

Danmark.

- 1944  
1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.  
1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.  
1/4  
8/576  
12/671 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*  
16/760 } Farvande.  
17/801  
21/888  
38/1327 }  
1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i *danske* og nærliggende  
Farvande.

I. Østersøen.

- 1944  
14/730 } Østersøen E.-lige Del. Mineomraader.  
2/364 }  
1/8 Danmark. *Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn* Indsejling. Tilsanding.  
21/889 Danmark. *Lolland S.-Kyst. Rødby Havn.* Dybde i Indløb aftaget.  
38/1328 Danmark. *Bornholm. Ronne Lys- og Fløjtetønde* midlertidigt inddraget.  
1/11 Danmark. *Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.  
1/12 Danmark. *Bornholm. Listed Havn.* Havnearbejder. Advarsel.  
1/13 Danmark. *Bornholm. Neksø Havn.* Ledefyr midlertidigt slukket.  
1/14 Danmark. *Christiansø.* Sejladsforskrift.  
1/15 Sverige. *Trelleborg—Falsterbokanalen.* Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.  
1/16 Sverige. *Karlskrona W.-lige Indsejling.* Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.  
1/17 Sverige. *Karlskrona Skærgaard.* Sejladshindringer.  
1/18 Sverige. *Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.  
1/19 Sverige. *Karlskrona S.-lige Indløb.* Skibsfartshindringer udlagt.  
1/20 Sverige. *Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.  
11/664 Sverige. *Karlskrona Skærgaard.* Oplysning om Skydebane.  
29/1108 Sverige. *Öland W.-Kyst. Mörbylånga.* Bombekastningsøvelser.  
32/1174 Sverige. *Öland W.-Kyst. Beijershamn.* Bombekastningsøvelser.  
23/937 Sverige. *Öland E.-Kyst.* Bombekastnings- og Skydeøvelser.

- 1044
- 11/641 } Sverige. Öland E. Oplysninger om Sejløb og Afmærkning.  
35/1266 }
- 1/24 Sverige. Arholma og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.  
1/25 Sverige E-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
- 1/26 Sverige. Ozelösund. Skydeøvelser.  
1/27 Sverige. Ozelösund. Marsviken. Bombkastningsøvelser.  
1/28 Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.  
1/29 } Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårösund. Indsejling spærret.  
17/809 }
- 1/30 Sverige. Hävringe—Kråkelund. Miner udlagt.  
24/975 Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden. Arbejder med Dykker.  
1/31 Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Ozelösund. Forbud mod Ankring.  
1/32 Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejløb. Östra Röko. Lodsartøjs Plads.  
1/33 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.  
1/34 Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.  
1/35 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.  
1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.  
13/699 Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.
- 1/37 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.  
11/666 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.  
1/40 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.  
10/633 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmalobel. Forbud mod Ankring.  
1/41 Sverige. Södra Kvarnen. Minespærring. Advarsel.  
10/634 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Forbud mod Ankring.  
1/42 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.  
39/1380 Sverige. Öregrundsgrepen. Lodstjøneste indstillet.  
1/43 Sverige. Bottniske Bugt. Lofstabukten N. Skydeøvelser.  
1/44 Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENØ. Skydeøvelser.  
1/45 Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejløb spærret. Afmærkning inddraget.  
7/534 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Bombkastnings- og Skydeøvelser.  
23/941 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Havn. Tjuvholmssundet. Uddybningsarbejder.  
1/47 Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladforskrifter.  
1/50 } Letland. Riga Bugt. Dünamünde W. Spærret Omraade.  
8/571 }
- 38/1335 Letland. Windau Indsejling. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/51 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.  
1/52 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.  
1/53 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.  
1/54 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladforskrifter.  
1/55 Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.  
1/56 Tyskland. Memel Anduvning. Sejladforskrift.  
1/57 Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.  
9/577 Tyskland. Memel. Seetief. Forbud mod Ankring.  
3/397 Tyskland. Cranz N. Spærret Omraade.  
21/897 Tyskland. Brüsterort. Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.  
1/58 Tyskland. Königsberger Seekanal. Sejladforskrift.  
1/59 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/60 }
- 1/61 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
1/62 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.  
1/63 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.  
1/64 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.  
1/65 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladforskrift.  
1/66 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.  
1/67 Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.  
1/68 } Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning  
21/898 } om Ankerplads. Somærker udlagt.  
35/1263 }
- 27/1066 Tyskland. Putziger Wiek. Hexengrund. Skydeomraade.  
1/69 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.  
38/1336 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Spærret Omraade.  
21/899 Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser.  
11/648 Tyskland. Stolpmünde NW. Skydeplads. Advarsel.  
35/1241 Tyskland. Stilo—Jershöft. Forbudt Omraade.  
35/1242 Tyskland. Jershöft NW. Forbudt Omraade.  
1/71 Tyskland. Nest. Skydeøvelser  
1/72 Tyskland. Kolberg NE. Spærret Omraade.  
1/73 } Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade.  
10/617 }



## 1944

- 1/74 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.  
 1/75 Tyskland. Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskrift.  
 35/1245 Tyskland. Stettiner Haff. Grosses Stettiner Haff. Haffrinne E. Forbudt Omraade.  
 35/1246 Tyskland. Greifswalder Oie. Forbudt Omraade.  
 25/1012 Tyskland. Greifswalder Bodden Anduvning. Spørret Omraade.  
 1/76 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 9/583 Tyskland. Rügen NE. Sejladsforskrift.  
 1/77 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/78 Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.  
 1/80 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.  
 24/987 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt. Skydeøvelser.  
 1/82 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.  
 Oplysning om Afmærkning.  
 36/1281 Tyskland. Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE. Forbudt Omraade.  
 1/83 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/84 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.  
 1/85 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.  
 1/86 Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/87 Tyskland. Kiel Havn. Holtenau Red. Forbud mod Ankring.  
 1/88 Tyskland. Kiel Havn. Moltentort W. Sømærker midlertidigt udlagt.  
 1/89 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.  
 1/90 } Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.  
 1/91 }

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

## 1944

- 4/464 Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.  
 1/93 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.  
 35/1249 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.  
 38/1342 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret. Sømærke midlertidigt udlagt.  
 1/95 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.  
 19/806 Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.  
 1/96 Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.  
 1/97 Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 9/585 Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/98 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.  
 1/99 Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.  
 1/100 Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.  
 34/1222 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.  
 4/465 Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.  
 1/101 Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.  
 1/102 } Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 38/1343 }  
 9/586 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.  
 1/103 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Fyr midlertidigt slukket.  
 16/776 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Nyt Fyr opføres.  
 1/104 Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.  
 35/1250 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Knippelsbro S. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
 1/105 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.  
 2/367 Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen. Spørring udlægges.  
 1/106 Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.  
 1/107 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 1/108 }  
 23/949 } Sverige. Sundet. Sejlruter afmærket. Sejladsforskrifter.  
 24/990 }  
 20/1117 }  
 1/109 Sverige. Sundet. Sejlrute for Vinteren.  
 1/110 Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.  
 1/111 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.  
 35/1273 Sverige. Sundet. Malmöredd Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.  
 1/112 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.  
 1/113 Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.  
 23/948 }  
 30/1137 } Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.

- 1944  
 1/114 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.  
 38/1347 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsvund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.  
 1/117 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masnedundbroen.*  
 1/119 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro.* Dybde aftaget.  
 1/120 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/121 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund.* Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.  
 1/122 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn.* Dybde aftaget.  
 25/1018 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn.* Dybde i Indløb aftaget.  
 1/125 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.  
 1/126 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/127 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn.* Forbud mod Ankring.  
 1/128 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn* Indsejling. Dybde.  
 1/129 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.  
 35/1274 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.  
 1/131 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/133 *Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs.* Fyr midlertidigt fjernet.  
 7/545 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Dybde aftaget.  
 28/1102 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 10/621 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Fyr midlertidigt i Uorden.  
 1/135 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.  
 1/136 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn.* Tilsanding.  
 14/743 } *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 23/951 }  
 9/588 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Oplysning om forbudte Omraader.  
 30/1152 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn.* Oplysning om Dybde i Indsejlingen.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1944  
 1/139 *Danmark. Kattegat.* Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat.*  
 1/140 *Danmark. Kattegat. Raageleje NNW.* Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.  
 1/141 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/142 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.  
 38/1351 *Danmark. Isefjord.* Gravede Rende over *Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.  
 1/144 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsstyrlinie normal. Oplysning om Dybde i *Trafikhavn.*  
 13/708 *Danmark. Isefjord. Rørvig Havn.* Dybde i Sejlrende midlertidigt aftaget.  
 1/145 *Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev.* Netsparring udlagt. Sejl-anvisning. Advarsel.  
 23/970 *Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne.* Hus ødelagt.  
 1/146 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Fyr midlertidigt slukket.  
 1/148 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 3/403 *Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarno Bro.* Oplysning om Brobygningsarbejder.  
 37/1326 *Danmark. Kattegat. Horsens Havn.* Baake nedblæst.  
 1/151 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro.* Dybde aftaget.  
 1/152 } *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.  
 11/656 }  
 1/153 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Ledefyr midlertidigt i Uorden.  
 1/154 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/155 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 29/1118 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr paa *Kornpiieren* midlertidigt slukket.  
 1/156 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.  
 1/159 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/160 *Danmark. Kattegat. Grenaa* Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.  
 34/1236 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord* Anduvning. Sømærke midlertidigt ombyttet.  
 1/161 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord* Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.  
 1/162 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.  
 1/163 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn.* Dybde i Havnen aftaget.  
 1/164 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.  
 1/165 *Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/166 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/167 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.  
 35/1259 *Danmark. Kattegat. Skagen S.* Forbudt Omraade.

## 1944

- 1/168 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.  
 1/169 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.  
 1/170 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.  
 26/1045 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Sejlads gennem minespærret Omraade.  
 26/1046 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.  
 26/1047 Sverige. Kattegat. Skagerrak Forskrifter for Sejlads inden for Mineomraadet mellem Breddeparallellerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved Sveriges W.-Kyst.  
 1/173 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.  
 1/174 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 12/674 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 3/406 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.  
 22/932 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Læmole opføres.  
 4/442 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.  
 1/175 Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.  
 1/176 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.  
 1/177 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.  
 1/178 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duo d'Alber fjernet af Isen.  
 1/179 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.  
 1/180 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.  
 1/181 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.  
 1/182 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.  
 1/183 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.  
 4/443 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.  
 1/186 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.  
 37/1315 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/188 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr vættet.  
 36/1287 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.  
 1/190 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.  
 31/1163 Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.  
 1/191 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.  
 25/1020 Danmark. Skagerrak. Svinkløv Baake midlertidigt fjernet.  
 1/192 Sverige. Skagerrak. Fyrakib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.  
 13/712 Norge. Oslofjord. Færder. Oplysning om Lods.  
 30/1141 Norge. Oslofjord. Oslo Havn. Løbet Lindøya—Grasholmen. Trafikforbud.  
 37/1317 } Norge. Oslofjord. Molen. Sejladsforskrift.  
 38/1354 }  
 24/1009 Norge. Oslofjord. Meffjordbåden S. Bombekastningsomraade.  
 26/1051 Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør E.-lige Indsejling. Gronholmgapet. Afspærring.  
 1/194 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.  
 10/626 Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord. Sejladsforskrift.  
 2/377 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1944

- 2/211 Norge. Øst-Finmark. Vardo E. Mineomraade. Advarsel.  
 3/408 Norge. Vardøy og Busseund. Forbud mod Ankring.  
 2/212 Norge. Varangerfjord. Vadsø SW. Forbud mod Ankring.  
 2/213 Norge. Varangerfjord. Vadsø. Ankringsforbud.  
 2/214 } Norge. Færlige Omraader. Advarsel.  
 15/754 }  
 2/215 Norge. Kamøy Fjord. Mineomraade.  
 2/216 Norge. Porsanger Fjord. Mineomraade.  
 20/879 Norge. Vargsund. Mineomraade.  
 2/217 Norge. Vest-Finmark. Færligt Omraade. Advarsel.  
 2/218 Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.  
 4/445 Norge. Allafjord. Mineomraade. Advarsel.  
 20/880 Norge. Stjernsund. Mineomraade.  
 2/219 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.  
 2/220 Norge. Lyngsfjord. Mineomraade.  
 36/1288 Norge. Grottsund. Tønsnes Anduvning. Sejladsforskrift.  
 36/1289 Norge. Tromsøysund. Tromsø. Forbud mod Ankring.  
 2/221 Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.  
 2/222 Norge. Senja og Troms. Malangen—Grotøydjupet. Mineomraade. Advarsel.  
 2/223 Norge. Troms. Finsnesrenna. Bestemmelser for Gennemsejling.  
 13/713 Norge. Troms. Gisundet. Finsnesrenna. Trafikbestemmelser. Signaler.  
 29/1119 Norge. Vågsfjord. Forbud mod Ankring.  
 2/224 Norge. Vågsfjord. Harstad. Forbud mod Ankring.

1944

- 13/714 Norge. Vågsfjorden. Harstad. Nattpærring.  
 34/1227 Norge. Ofotfjord. Narvik Bugt. Mineomraade. Sejladsforskrift.  
 2/225 Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 13/715 Norge. Lofoten. Svolvær. Osanpollen (Leirosen). Advarsel mod at anløbe.  
 2/226 Norge. Lofoten. Svolvær. Alarmtilstand.  
 2/227 Norge. Lofoten. Skråven S. Passage gennem Saltværsleden forbudt.  
 2/228 Norge. Skagstadsund. Forbud mod Ankring.  
 8/563 Norge. Vestfjord. Grotoysund. Forbud mod Ankring.  
 8/564 Norge. Folla Fjord. Forbud mod Ankring.  
 2/229 Norge. Folla. Spærret Omraade.  
 2/230 Norge. Bodo Anduvning. Tvangsruiter.  
 2/231 Norge. Bodo W. Spærret Omraade.  
 2/232 Norge. Sallstraumen og Sundstraumen. Sejladsforskrift.  
 8/565 Norge. Hordalsfjord. Forbud mod Ankring.  
 2/233 Norge. Stifjord—Fugloyffjord. Mineomraade.  
 2/234 Norge. Vestfjord. Fugloyvær—Måloy—Skarholm. Mineomraade.  
 8/566 Norge. Støtsund. Forbud mod Ankring.  
 2/235 Norge. Glomfjord. Sejladsforskrift.  
 34/1228 Norge. Ranenfjord. Sejladsforskrift.  
 2/236 Norge. Sor-Helgeland. Vefsenfjorden. Spærret Omraade.  
 2/237 Norge. Vikten—Vega. Mineomraade.  
 12/675 Norge. Næroysund. Strømo NE. Forbud mod Ankring.  
 9/592 Norge. Foldenfjord. Mineomraade. Sejladsforskrift.  
 2/238 Norge. Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.  
 2/239 Norge. Sor- og Nord-Trøndelag. Smola—Vikna. Mineomraade. Advarsel.  
 2/240 Norge. Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandoysundet. Mindre Dybde rapporteret.  
 2/241 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.  
 19/848 Norge. Sor-Trøndelag. Trondheimsleia. Leksen S. Ankringsforbud.  
 2/242 Norge. Sor-Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.  
 2/243 Norge. Bjugnffjord. Uthaug. Nattpærring.  
 2/244 Norge. Trondheimsleia. Mineomraade.  
 2/245 Norge. Trondheim Omraade. Spærringsbestemmelser.  
 2/246 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.  
 31/1164 Norge. Trondheim Fjord. Sejladsforskrift.  
 2/247 Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.  
 2/248 Norge. Trondheim Red. Skibsstartsforstyrrelse.  
 2/249 Norge. Trondheimsfjorden. Guløsen. Sejladsforskrift.  
 2/250 Norge. More og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.  
 2/251 Norge. Hitteren S. Forbud mod Ankring.  
 2/252 Norge. Freifjord. Forbud mod Ankring.  
 10/629 Norge. More og Romsdal. Bud—Edøy. Sejladsforskrift.  
 2/253 Norge. Hustadviken. Spærret Omraade.  
 2/254 Norge. Kristiansund. Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.  
 2/255 Norge. Julsund. Forbud mod Ankring.  
 19/849 Norge. More og Romsdal. Vigrasfjorden. Ankringsforbud.  
 2/256 Norge. Ålesund. Giskøy N. Nattpærring.  
 2/257 Norge. Ålesund. Nattpærring.  
 2/258 Norge. Ålesund. Forbud mod Ankring.  
 2/259 Norge. Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.  
 2/260 Norge. More—Romsdal. Gurskeo E. Spærret Omraade.  
 19/850 Norge. More og Romsdal. Leite. Ankringsforbud.  
 13/717 Norge. Ulvesund. Nattpærring.  
 2/261 } Norge. Stadlandet. Mineomraade.  
 8/567 }  
 2/262 Norge. Gorsen. Sejladsforskrift.  
 2/263 Norge. Sandsfjord. Gjerdesvika. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.  
 2/264 Norge. Gulenfjord. Nordgulen. Forbud mod Sejlads.  
 2/265 } Norge. Sogn og Fjordane. Frøysjøen og Stauffjorden. Spærrede Omraader.  
 24/998 }  
 2/266 Norge. Florøy Anduvning. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.  
 2/267 } Norge. Florøy Anduvning. Nattpærring.  
 16/785 }  
 2/268 Norge. Florøy Anduvning. Vrag. Forbud mod Ankring.  
 2/269 Norge. Florøy. Afspærringsbestemmelser.  
 2/270 Norge. Bue (Aspø) Fjord—Stauffjord. Mineomraade.  
 2/271 Norge. Granesund. Gennemsejling forbudt.  
 2/272 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.  
 2/273 } Norge. Granesund. Nattpærring.  
 16/786 }  
 31/1165 Norge. Undelandssund. Sejladsforskrift.  
 2/274 Norge. Masfjord. Løb spærret.

- 1944
- 10/630 Norge. *Hjeltefjorden. Øygaren. Nordviksundet.* Langsom Fart.
- 2/275 Norge. *Hjeltefjord og Byfjord.* Forbud mod Ankring.
- 24/999 Norge. *Hagelsund.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/276 Norge. *Hordaland.* Kontrolstationer. Advarsel.
- 32/1193 Norge. *Hordaland. Herdlufjord E.-lige Indløb.* Flydende Kontrolstation.
- 16/787 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W. Solsviksund.* Natspærring.
- 2/278 Norge. *Bergen Omraade.* Fyr upaalideligo.
- 2/279 Norge. *Hordaland. Bergen Havn.* Klargøring af Lanterne.
- 2/280 Norge. *Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.*
- 35/1261 Norge. *Bergen Anduvning. Høyysund.* Mineomraade.
- 2/282 Norge. *Bergen S.-lige Indsejling.* Forbud mod Ankring.
- 2/283 Norge. *Samnangerfjord.* Forbudte Omraader.
- 2/284 Norge. *Lerøyosen.* Mineomraade.
- 30/1144 } Norge. *Hordaland. Korsfjorden og Hjeltefjorden.* Natspærreomraade.
- 38/1358 } Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane.* Spærring af Havne. Advarsel.
- 2/285 Norge. *Hjeltefjorden.* Mineomraade.
- 2/286 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W.* Spærrede Omraader. Advarsel.
- 2/287 Norge. *Grimstadfjord.* Natspærring.
- 2/288 Norge. *Fusefjord. Hatvikbuk.* Sejladsforskrift.
- 2/289 Norge. *Bjørnefjord og Lysefjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/290 Norge. *Selbjørnfjord.* Farligt Omraade.
- 2/291 Norge. *Selbjørnfjord Anduvning.* Mineomraade.
- 2/292 Norge. *Sirafjord—Sletta.* Mineomraade.
- 2/293 Norge. *Rogaland. Haugesund. Vibransøysund.* Gennemsejling forbudt.
- 2/294 Norge. *Rogaland. Haugesund.* Spærret Omraade.
- 2/295 Norge. *Karmøy og Storøy.* Gennemsejling forbudt.
- 38/1359 Norge. *Talgjefjord. Mastrafjord.* Mineomraader.
- 2/296 Norge. *SW.-Kyst.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/297 } Norge. *Byfjord. Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.
- 39/1377 } Norge. *Lister og Jæderen.* Forbudte Omraader.
- 2/298 Norge. *Listerfjord og Hitterøysund.* Natspærring.
- 38/1360 Norge. *Farsund.* Forbud mod Ankring.
- 2/299 Norge. *Farsund. St. Håvy NW.* Vrag. Ankring forbudt.
- 30/1147 Norge. *Farsund.* Gennemsejling forbudt.
- 30/1148 Danmark. *Hanstholm.* Redningsstation midlertidigt nedlagt.
- 2/300 Danmark. *Vorupør.* Fyr midlertidigt slukket.
- 2/301 Danmark. *Nissum Fjord Udløb. Torøminde Slusehavn* Indløb. Tilsanding.
- 9/596 Danmark. *Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn.* Dybde aftaget.
- 2/302 Danmark. *Horns Rev N.* Spærret Omraade.
- 35/1262 Danmark. *Graadyb.* Sandforskydning. Advarsel.
- 2/303 Danmark. *Graadyb. Torø Bjalke S.* Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 5/481 Danmark. *Graadyb. Stejlen Lystønde* midlertidigt forandret.
- 13/719 Danmark. *Esbjærg Havn.* Oplysning om Dybdeforhold.
- 2/307 Danmark. *Manø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.
- 2/308 Danmark. *Højer Kanal.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 35/1275 Lister Dyb. *Romo—Sild.* Forbud mod Ankring.
- 3/410 Tyskland. *Ems. Pogum—Ditzum.* Forbud mod Ankring.
- 16/789 Tyskland. *Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.
- 2/310

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1944
- 2/314 *Skagerrak. Nordsoen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.
- 19/863 *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen.* Fiskeri. Advarsel.
- Danmark.
- 2/316 Indkærpelse af Bostemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
- 2/317 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
- 2/318 Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 2/319 Nødmeldinger fra Skibo.
- 2/320 Stednavne rettes i de danske Søkort.
- 2/321
- 2/322 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
- 2/323 } danske Farvande.
- 11/663 }
- 33/1213 }

- 1044
- 2/324 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *danske* Havne til *Sverige*.
- 2/325 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
- 2/326 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.
- 23/957 *Jylland. Frederikshavn—Hojer* Sluse. Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden. Advarsel.
- 26/1057 }  
29/1129 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Jyllands Kyst. Mineomraade.*  
39/1378 }  
36/1291 } *Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N.* Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.
- Norge.*
- 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
- 2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
- 2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
- 2/330 }  
16/790 } *Norge S.- og W.-Kyst.* Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.  
13/721 } *Norge S.- og W.-Kyst.* Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.
- Sverige.*
- 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
- 2/332 *Neutralitetsløbet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
- 2/333 }  
26/1058 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.  
33/1214 }  
2/334 }  
28/1107 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norbottens Len.*  
2/335 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
- 2/336 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.
- 13/722 *Sverige. Stockholms Frihavn, Louddshamnen* samt afspærrede Dole af *Skeppsbron, Stadsgrådshamnen, Värtahamnen* og *Hammarbyhamnen.* Adgangsbestemmelser.
- 2/337 *Stockholm* Havn. Færdsejlsforbud.
- 38/1362 *Sverige E.-Kyst.* Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem *Öregrund Skærguard.*
- 2/338 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
- 2/339 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
- 19/854 *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.
- 24/1003 *Falsterbokanalen.* Søfartskontrol.
- 2/341 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.
- 2/342 *Falsterbokanalen N. og S.* Miner udlagt.
- 2/343 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
- 2/344 *Göteborg* og *Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
- 2/345 Midlertidige Lodsfarvande.
- 3/412 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.
- 29/1130 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
- Tyskland.*
- 2/346 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
- 2/347 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
- 2/348 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
- 2/349 Afstandssignal. Advarsel.
- 2/350 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
- 2/351 Taagosignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak.*
- 2/352 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.
- 2/353 Afmærkning. Advarsel.
- 2/355 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.
- 2/356 Signal for Afmagnetisering.
- 36/1292 Sommertid ophører.

**1384. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.**

*Tidspunkt.* 2., 3., 4., 5., 10., 11., 17., 18., 24. og 31. Oktober 1944 Kl. 0700—1900. 6., 13., 20. og 27. Oktober Kl. 0700—0700 (24 Timer) og 25. Oktober 1944 Kl. 1900—0700.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I ovennævnte Tidsrum foretages Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

mod Vest af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning  $299^\circ$  til Punktet:  $54^\circ 11,4$  N.  $15^\circ 22',4$  E.

mod Nord af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet  $54^\circ 13',4$  N.  $15^\circ 29',5$  E.

mod Øst af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Baaken paa E.-Molen. Om Natten vises samme Steder 3 Lys lodret for hinanden, det øverste rødt, de to nederste hvide.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalfag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

(N. f. S. Nr. 39/1965. Berlin 1944.)

**1385. Tyskland. Swine. Kaiserfahrt. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1280 og 38/1337 1944 udgaar.

*Position.* *Friedrichsthaler Forst* Bagfyr: c.  $53^\circ 51'$  N.  $14^\circ 17'$  E.

*Detaller.* Vraget er fjernet og Vragalmærkningen inddraget.

(N. f. S. Nr. 39/1966. Berlin 1944.)

**1386. Tyskland. Kieler Fjord. Friedrichsort Fyr atter i Orden.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 38/1340 1944 udgaar.

*Position.* c.  $54^\circ 24'$  N.  $10^\circ 12'$  E.

*Detaller.* *Friedrichsort* Fyr er atter i Orden.

(N. f. S. Nr. 39/1967. Berlin 1944.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1387. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Vrag.**

*Position.* c.  $56^\circ 51',5$  N.  $10^\circ 37',5$  E., c. 8,7 Sm  $131^\circ$  fra *Hals Barre* Fyr.

**1388. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser.**

*Tidspunkt.* Den 12.—14. Oktober 1944 Kl. 0915—1700.

*Position.* *Vallda Sandö* SW.-Pynt: c.  $57^\circ 29',0$  N.  $11^\circ 54',7$  E.

*Detaller.* Skydeøvelser mod Luftmaal foretages i nævnte Tid fra *Vallda Sandö* SW. Pynt, c.  $1\frac{1}{2}$  Sm SW. for *Särö* Kirke.

Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö* SW.-Pynt, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie gennem *Yttre Tistlarna* og mod Vest af en Linie, der gaar 10,8 Sm fra *Vallda Sandö*.

Det er under Skydning tilladt at passere Fareomraadet, derimod er unødvendigt Ophold i Omraadet forbudt, naar der skydes.

(U. f. s. Nr. 40/1951. Stockholm 1944.)

**1389. Norge. Skagerrak. Sandefjord og Tønsbergfjord. Forbud mod Ankring.**

- Positioner.* 1. *Sandefjord.* a) 59° 02' 15" N. 10° 13' 57" E.  
 b) 59° 02' 03" N. 10° 14' 24" E.  
 c) 59° 02' 34" N. 10° 16' 18" E.  
 2. *Tønsbergfjord.* d) 59° 02' 34" N. 10° 16' 38" E.  
 e) 59° 02' 36" N. 10° 17' 15" E.  
 f) 59° 02' 21" N. 10° 19' 16" E.  
 g) 59° 03' 26" N. 10° 22' 30" E.  
 h) 59° 04' 14" N. 10° 23' 51" E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinierne mellem ovennævnte Punkter.

(N. f. S. Nr. 39/1979. Berlin 1944.)

**1390. Norge. Skagerrak. Larviksfjord. Forbud mod Ankring.**

- Positioner.* a) 59° 02' 12" N. 10° 01' 46" E.  
 b) 59° 02' 25" N. 10° 03' 01" E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Linien a)—b).

(N. f. S. Nr. 39/1380. Berlin 1944.)

**1391. Norge. Skagerrak. Langesunds Bugt. Forbud mod Ankring.**

- Positioner.* a) 58° 59' 15" N. 9° 45' 27" E., *Langesundstangen.*  
 b) 58° 57' 50" N. 9° 50' 12" E.  
 c) 58° 57' 49" N. 9° 51' 21" E.

*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Linien a)—b)—c).

(N. f. S. Nr. 39/1981. Berlin 1944.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1392. Danmark. Horns Rev. Slugen N. Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 38/1361 1944 udgaar.*

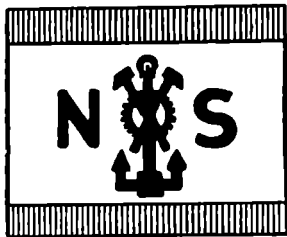
*Position.* c. 55° 34',2 N. 7° 47',7 E.

*Detaller.* *Slugen N. Lys- og Fløjtetønde* er atter tændt og i Orden.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

### *Scandinavian Shipowners* AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.  
SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4  
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

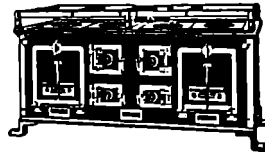
DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR.CYLINDER

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s**

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

ASSENS

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

KØGE

**CARL MÜLLER**Statsautoriseret Skibsmægler  
KØGETelegr.-Adr.:  
„MÜLLER“Telefoner:  
Køge 710-1485

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN      Telefon Nr. 9 &amp; 606

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAET 1876)  
FREDERICIATelegr. Adr.: „MORTENSEN“      Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

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

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Ad.  
»Hude.  
Svendborg

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING      TELEFON NR. 1810—1811

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 40

FREDAG 13. OKTOBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Fra alle de store oversøiske Eksporthavne meldes om stadig stigende Efterspørgsel efter Tonnage, men Mulighederne for at skaffe Skibsrum for de mange nye Laster, der kommer i Markedet, har heller ikke i denne Uge vist Tendens til Bedring. De Allieredes Behov for Skibe er ikke blevet mindre; tværtimod, den Generaloffensiv, som Tyskerne melder, at de Allierede nu har indledt mod Fæstningen Tyskland, forbruger saa kæmpemæssige Mængder Materiel, som altsammen skal transporteres over Havet, at de Allieredes Skibsfartsmyndigheder kun frigiver Tonnage til Præferencelaster langt oppe paa Rangstigen. Under disse Omstændigheder ventes det derfor heller ikke, at Forholdene paa de oversøiske Markeder vil bedres væsentligt, førend Krigen i Europa er afsluttet.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder er Meldingerne som sædvanligt, kun sporadiske. Fra de amerikanske Markeder rapporteres flere Skibe sluttede for Kul fra Hampton Roads til de sædvanlige Destinationer i Vestindien, Brasilien og Chile. Enkelte Baade har faaet Lov til at laste Sukker fra Cuba, men Størstedelen af den for nordgaaende Rejser disponible Tonnage skal laste Malm, enten fra Brasilien eller Cuba. Fra Chile/Peru sluttedes et ikke ubetydeligt Antal Skibe for saavel Salpeter som forskellige blandede Malmlaster til Golfen eller Northern Range. War Shipping Administration frigav endvidere adskillige Skibe for Malm fra Indien og Sydafrika til Northern Range, men heller ikke Befragterne i disse Trades fik nær tildelt saa megen Tonnage, som behøvedes, og der var derfor ogsaa meget livlig Efterspørgsel efter neutrale Skibe for saadanne Laster, men uden Resultat.

For engelsk Regning noteres stadig de sædvanlige Kullaster fra Wales og Østkysten til Azorerne, Middelhavet o. s. v. til uforandrede Rater, ligesom der ogsaa stadig kan placeres Skibe for Kul fra Durban til Suezomraadet. Endvidere noteres for engelsk Regning stadig en Række Hvedelaster fra Australien til Mexico, men det synes at være meget vanskeligt at faa Tonnage for disse Ordre. Sukker fra Madagascar til Suez og Beirut er ligeledes stadig i Markedet, men nogen Rate herfor noteres stadig ikke.

For de frie Trades vedkommende er det stadig River Plate, der er det altoverskyggende Marked. Efterspørgslen er stadig meget betydelig, og da amerikanske Skibe nu ikke mere maa anløbe Argentina paa Vejen hjem, bliver det endnu vanskeligere for Eksportørerne at skaffe Tonnage. Som sædvanligt noteres der en Del Hvedelaster til Spanien, Portugal og Eire. Raterne er nominelt uforandrede, men passende Tonnage kan utvivlsomt faa betydelige Tillæg, især naar Tiden kommer, da der skal skaffes Tonnage for den yderligere 1 Mill. Tons Hvede Spanien har købt i Argentina. Iøvrigt noteres uforandret de gammelkendte Stykgodslaster til Sydafrika og det karibiske Hav, ligesom der ogsaa søges Skibe for Hvede fra Buenos Aires til Valparaiso og Callao.

Vore hjemlige Markeder er uden større Ændringer. Den militære Udvikling i Finland og Randstaterne og den i Forbindelse dermed staaende svenske Bestem-

melse om Forbud for udenlandsk Tonnage mod at besejle de svenske Østkysthavne har gjort Østersøen til et meget stille Marked. I Kul og Koksarten fra Tyskland til danske Havne har der været den normale Aktivitet. For Salpeter fra Norge til Danmark noteres omkring Kr. 18 Basis een god dansk Havn.

### DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Dansk Export Tidsskrift, der udgives af Udenrigsministeriet, har i sit sidste Nummer en læseværdig Artikel vedrørende »Danmark i femte Krigsaar«. De offentliggjorte Tal for den samlede Udenrigshandel viser for Perioden Juli 1943—Juni 1944 en Stigning i Udførslen, sammenlignet med foregaaende Aar paa ca. 300 Millioner Kroner, medens Indførslen udviser en Tilbagegang paa ca. 100 Millioner Kroner.

Den største Samhandel foregaar som hidtil med Tyskland, som aftager den betydeligste Del af Landbrugets Produktions-Overskud ud over Hjemmemarkedets Forsyning. Denne Landbrugsekspert har som Følge af den gode Høst i 1943 været betydelig større i den forløbne Del af 1944 end Aaret forud. Fra Tyskland indførtes en Række vigtige Varer, blandt hvilke Brændselsstofferne fremhæves. Importen af Kul og Koks har i første Halvaar af 1944 været lidt højere end i det foregaaende Halvaar.

Samhandelen med de øvrige Lande, hvorfra vi modtager en lang Række Varer i mindre Kvantiteter, men som Regel af livsvigtig Betydning, har i visse Tilfælde stødt paa Vanskeligheder som Følge af Mangel paa Eksportobjekter i Danmark og den tiltagende Vareknaphed ogsaa i de fleste europæiske Lande, og hertil kommer Krigsbegivenhedernes Udstrækning til det europæiske Fastland.

Man søger fortsat at gennemføre Samhandel paa Basis af tosidede Aftaler med Opstilling af Lister over de Varer, der kan udveksles, men Aftalerne bliver ofte af mindre Omfang baade kvantitativt og kvalitativt set end tidligere, og deres praktiske Gennemførelse har stødt paa Hindringer paa Grund af Skævheden i Clearingbalancerne, eller for fjernere liggende Lande de voksende Transportvanskeligheder.

Samhandelen med de tre nordiske Lande staaer øverst paa Listen. Med Finland var den blevet af større Omfang end med alle andre Lande, bortset fra Tyskland. Med Finland sluttedes Handelsaftaler for første Halvaar 1944 paa ca. 44 Mill. Kr. hver Vej. Derimod har der været stigende Vanskeligheder ved at finde egnede Varer i Udvekslingen med Sverige. Der blev for første Halvaar 1944 sluttet Aftaler om 22 Mill. Kr., senere med en Tillægsaftale paa 4 Mill. Kr. hver Vej. Med Norge sluttedes i Marts en Aftale paa ca. 16 Mill. Kr. hver Vej; den vigtigste Import fra Norge er Kunstgødning.

Udover Aftalerne med de skandinaviske Lande nævnes de i Foraaret 1944 sluttede Aftaler med Holland og Belgien, de ikke uvigtige Aftaler med Schweiz samt Aftalerne med Frankrig, Spanien, Rumænien, Slovakiet og Ungarn.

### AALBORG VÆRFT

Paa en ekstraordinær Generalforsamling i A/S Aalborg Værft har man vedtaget at udvide Bestyrelsesmedlemmernes Antal med tre. De nye Bestyrelsesmedlemmer er Direktør Paul Hansen, Aalborg Værft, Overingeniør Anker Christiansen og Civilingeniør Ove

Holm. De to sidstnævnte er begge knyttet til Rederiet J. Lauritzen. De øvrige Bestyrelsesmedlemmer er Skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen, København, og Direktør Faber, Nørresundby.

#### SYDAFRIKAS SKIBSFARTSPROBLEMER

Den Kommission, der blev nedsat i August 1941 for at undersøge Spørgsmaalet vedrørende en eventuel fremtidig statsdrevne Handelsflaade for den sydafrikanske Union, har i Marts Maaned dette Aar afgivet sin Betænkning.

Kommissionens Opgave gik ud paa at undersøge:

- 1) Chancerne for Statsdrift og Mulighederne for en Udvidelse af denne efter Krigen.
- 2) De mest egnede Typer, Størrelser og Fart af Skibe, som maa anskaffes til Afløsning af de nuværende Skibe, særlig med Henblik paa Behovet af Kølerum.
- 3) Om det vilde være tilraadeligt for Unionen at oprette Skibsforbindelse til og fra Pladser paa Øst- og Vestkysten af Sydafrika med Henblik paa Udvidelsen af Handelen med disse Lande, og at købe passende Skibe til disse trades.
- 4) Om det vilde være at anbefale at give Preference til sydafrikanske Skibe engagerede i Unionens Kystfart, samt Jernbaneselskabernes Godsbefordrings Tarifs Indvirkning paa Kysttrafiken.

Af Kommissionens Rapport fremgaar det, at ikke mindre end 66,53 pCt. af Sydafrikas Udenrigshandel i 1939 blev befordret af engelske Skibe, 7,67 pCt. af hollandske, 5,62 af norske, 3,77 af tyske, 3,49 af amerikanske, 3,22 af svenske, 2,95 af japanske, 1,45 af portugisiske, 1,63 af italienske, 0,59 af spanske og 3,08 af Skibe tilhørende andre Nationer. Hele den sydafrikanske Udenrigshandel foregik saaledes med udenlandske Skibe. Regeringen ejede kun 3 Skibe, og Spørgsmaalet var nu om den skulde bygge og drive flere. Kommissionen kom til det Resultat, at Driften af de tre Skibe havde betalt sig godt, men at dette hovedsageligt skyldtes Virksomhedens Begrænsning. Ifølge Kommissionens enstemmige Mening og andre Eksperters Opfattelse var en hurtig Forøgelse af Regeringens Handelsflaade ikke tilraadeligt, eftersom man risikerede at komme ud for store finansielle Tab. Angaaende Betimeligheden vedrørende en Forøgelse af Regeringens Handelsflaade med et Skib, henviste man til, at Elder Dempster Line havde bestemt sig til at etablere en Linie mellem vestafrikanske Havne og Unionens Havne.

Kommissionen slaar fast, at Skibsfart i videre Forstand er international og ikke nogen national Virksomhed, og at en national Handelsflaade kun er paakrævet, naar udenlandske Skibsfartsselskaber ikke dækker Tonnagebehovet, eller naar for høje Fragtrater forlanges, og dette er ikke Tilfældet her, hævder Kommissionen. Kommissionen henviser til forskellige Landes Erfaringer, som beviser, at Statsskibsfart har været en meget bekostelig Virksomhed, og den forventede ikke, at den sydafrikanske Union kunne klare sig bedre i den Retning. Derfor advarer Kommissionen imod, at Unionen gaar ind for en saadan Risiko. Transporten af let fordærvelige Produkter fra Sydafrika foregaar i H. t. en Fragtoverenskomst mellem Regeringens Perishable Products Export Control Board og Union Castle Mail Steamship Co. Ltd. Denne Overenskomst omfatter de forskellige Transporter og Maximum Raterne for de forskellige Slags let fordærvelige Varer, ligesom for Uld, Huder, Skind etc. Denne Overenskomst, siger Kommissionen, har stadig indtil nu virket uden nogen Friktioner. I flere Tilfælde har Regeringen ganske vist udbedt sig Revision af Fragtraterne, men dette er ikke til at undres over, naar man betænker de Fluktuationer, som finder Sted i Produktionen paa den ene Side og Salgs-

markedet paa den anden. Denne Tingenes Tilstand kan ikke forandres, og hvis man skulde forsøge at overkomme Vanskelighederne ved at benytte Køleskibe tilhørende Regeringen, vilde man straks finde, at der til Bygningen af saadanne Skibe behøvedes en meget stor Kapitalinvestering, og at saadanne Skibes Indtjeningssevne ligeledes vil blive influeret af Fluktuationerne i Produktion og Efterspørgsel, medens de Tab, som ellers bæres af Producenten, vil falde paa Staten.

Kommissionen erklærer uden Forbehold, at den ikke kan anbefale Regeringen at indtræde i Transporteringen af Frugtlast og let fordærvelige Produkter til Europa, Nordamerika, eller til Markeder i det fjerne Østen for Øjeblikket, da Unionen hidtil er bleven betjent tilfredsstillende af private Rederier.

Om som Svar paa den Formodning, at sydafrikanske Fabrikker skulde kunne blive bedre betjent af en statsejet Handelsflaade, erklærer Kommissionen, at det endnu ikke er muligt at udarbejde nogen større Plan paa Basis af en Eksport af sydafrikanske Fabrikvarer. Fraset faa Undtagelser er Omkostningerne ved Fabrikation alt for høje til at sydafrikanske Varer vil kunne opnaa et Salg paa andre Markeder end Unionens.

Kommissionen anbefaler heller ikke nogen Slags Preferencestilling for den sydafrikanske Kystfart, men anbefaler Udformningen af Skibsfartslove til Basis for en national Skibspolitik.

#### SØMANDSUDDANNELSEN I SVERIGE

Ved Kursusafslutningen paa Elevskibet »Albatros« i Göteborg forleden kom Major Herbert Jacobson ind paa Sømandsuddannelsen i Sverige, og udtalte, at der findes ikke nogen rimelig Grund, hvorfor Faguddannelse nu for Tiden anses at være nødvendig paa praktisk taget alle andre Omraader end Søfartens. Han erindrede om de store Værdier, som frem for alt det moderne Skibsmateriel repræsenterer og pegede paa det nødvendige i, at disse Værdier ikke udsættes for unødigt Risiko ved at betjenes af ukvalificeret Arbejdskraft. Store Industrier og uhyre Arealer vilde kunne bygges op eller indkøbes alene for Værdien af de Skibe, som for nærværende ligger i Göteborgs Havn. Men paa Søfartens Omraade var Nødvendigheden af moderne Faguddannelse ikke blevet erkendt. Göteborg Bys Fagskoler dækker en Mængde Fag — men ikke Sømandens. Han understregede, at Sagens Vigtighed endelig var gaaet op for Byens Myndigheder, og at det tydeligt ligger dem meget paa Sinde ogsaa at faa oprettet en Fagskole for Sømanden. Men der er mange Ting, som skal forberedes, og det tager Tid og koster Penge at oprette den planlagte Skole. Imidlertid — lad os faa et midlertidigt Arrangement, foreslog Majoren.

Landshøvdingen sluttede sig i en Udtalelse helt til disse Synspunkter og sagde, at han havde været om Bord paa mange moderne Skibe og kunde konstatere, hvilken Opmærksomhed og hvilke Udgifter man nu ofrede paa Beboelsen for Søfolk om Bord. Men det er aabenbart ogsaa nødvendigt at ikke alene Skibet, men ogsaa Besætningen bliver af høj Standard. Grundig Fagkundskab bliver af større og større Betydning for hvert Aar, der gaar, og Sømanden burde have Lejlighed til fornøden Uddannelse ligesom andre Fagfolk. Udelukkende paa denne Maade kan man naa frem til den Fagkundskab og Fagstolthed, som dels gør Forholdene om Bord behageligere, og dels giver Søfarten Konkurrencekraft.

For Göteborgs Vedkommende kan det anses for givet, at Oprettelsen af en Fagskole for Søfolk i Princippet er sikret. Myndighederne har efter alt at dømme Forstaaelsen af, at det virkeligt er paakrævet, og Uvisheden gælder kun i nogen Grad Formerne og

Detallerne ved dens Udførelse i Praksis samt Tidspunktet for dens Oprettelse.

Hvad Spørgsmaalet om Søfolkernes Uddannelse i Sverige i Almindelighed angaar, er det ikke udelukket, at et Forslag vil fremkomme i nær Fremtid, og man formoder, at dette vil gaa ud paa Oprettelsen af tre eller fire Fagskoler i de større Søstæder, for Eksempel Göteborg, Stockholm og Helsingborg.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

**E**riksberg leverede i Slutningen af September m.s. »Kolsnaren« til Rederi A/B. Transatlantic.

Skibet er Søsterskib til m.s. »Bullaren«, som leveredes til Transatlantic i December forrige Aar, og til m.s. »Innaren«, som blev overtaget i Maj Maaned i Aar. Det er af den moderne shelterdæk Type med lang lav Bak og er bygget til Lloyd's højeste Klasse med Isforstærkning, to gennemgaaende Dæk og et Mellemdæk forude.

»Kolsnaren« har Plads til 12 Passagerer i Enkeltmandskahytter, hver med særskilt Baderum. Skibet er forsynet med et Kølerum paa 46.800 cbf. og et Lastrum til Huder paa 7.000 cbf.

Skibet laster 6.060 Tons paa et Dybgaende af 23' 9". Den kontraherede Fart er 14½ Knob. Skibets Hoveddimensioner er: Længde overalt 381' 0", Bredde 51' 6", Dybde til Hoveddæk 25' 6" og Dybde til Shelterdæk 35' 6".

Skibet har seks Lastrum, hvoraf Nr. 3 er indrettet til Kølerum og Nr. 6 til Huder. Lugerne betjenes af 10 5-Tons Bomme, hvoraf to kan rigges saaledes, at de kan løfte 15 Tons hver. Passagerkahytterne ligesom Officerernes Kahytter ligger i et Dækshus midtskibs og Mandskabsrum agterude.

Maskineriet bestaar af to totakts enkeltvirkende Dieselmotorer paa tilsammen 5.100 I.H.K. Der findes tre 4-Cylindre Hjælpedieselmotorer paa 200 E.H.K., direkte koblede til 132 K.W.'s Generatorer.

**V**ed Kockums Varv søsattes fornylig et Last- og Passagermotorskib til Rederiaktiebolaget Nordstjernen i Stockholm. Skibet er det fjerde i en Serie til Rederiet byggede Skibe, som alle er opkaldt efter Floder i Sydamerika, og blev døbt »Bio-Bio«. Dimensionerne og øvrige Data er de samme som for de tidligere byggede »La Plata«, »Amazonas« og »Orinoco«. M.s. »Bio-Bio« har derimod bedre Plads til Passagererne, idet saavel Kahytter som Saloner er større end paa de tre andre Skibe.

**G**øtaverken har sidste Uge afleveret Tankmotorskibet »Constance« paa 17.300 Tons d.w. til Rederi A/B. Monacus (Haakon S. Onstad) i Kungsbacka. Det nye Skib har en Længde af ca. 165 m og er bygget efter Gøtaverkes System med svejsede korrugerede Tværs- og Langskibsskodder.

En 8-cylinder enkeltvirkende totakts Dieselmotor paa 7.000 I.H.K. giver Skibet en Furt af 14 Knob paa fuld Last.

M.s. »Constance« er Søsterskib til m.s. »Julius«, som Gøtaverken i 1942 leverede til samme Rederi.

#### MALMØ HAVN

**O**mfattende Planer for Modernisering og Forbedringer af Malmø Havn er under Overvejelse. Efter Projekterne vil Arbejdet komme til at koste mellem ti og tolv Millioner Kroner.

Planerne inkluderer Udvidelse af Kajerne i Frihavnen, saa at der skaffes bedre Plads til faste Kraner og moderne Pakhuse. Nogle af disse nye Pakhuse agtes opført med indtil fem eller seks Etager. Ogsaa Færgestationen og Kajen, hvor Københavnerbaadene lægger til, skal ombygges.

#### DE SVENSKKE LEJDESKIBE

**F**ire svenske Lejdeskibe afgik sidste Fredag fra svensk Territorialfarvand. Det var Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd's »Dahlia«, bestemt til Valencia,

Tank-Motorskibet »Falsterbo« og Motorskibet »Saturnus«, tilhørende henholdsvis Trelleborg Nya Ångfartygsaktiebolag og Rederiaktiebolaget Saturnus, begge bestemt til den mexikanske Gulf, samt Orientliniens »Vasaland«, bestemt til Buenos Aires.

#### TONNAGEMANGELEN EFTER KRIGEN

**D**irektør E. Høgberg, Sveabolaget, udtaler til »Dagens Nyheter«, at Spørgsmaalet om Transport af Varer til de nødlidende Lande straks efter Krigen ikke kan løses uden svensk Medvirken, men der vil dog fra svensk Side blive disponeret saaledes, at der altid vil være tilstrækkelig svensk Tonnage til Landets eget Behov. Til Trods for det intensive Skibsbyggeri maa man dog forudse Tonnagemangel i Tiden straks efter Krigen, og de deraf følgende Vanskeligheder maa ordnes ved Samarbejde, og det er klart, at Sverige er indstillet paa at medvirke i det Omfang, som er foreneligt med Landets egne Interesser, slutter Direktør Høgberg.

#### OLIEKILDER I ENGLAND

**D**et oplyses, at man har fundet Olie i England, og at Arbejdet paa Oliefeltet, som er 3 Kilometer langt og 800 Meter bredt, blev paabegyndt, da Storbritannien under Krigen mest trængte til dette vigtige Produkt. Det paastaas, at der kan udvindes 100.000 Tons Olie aarligt af god Kvalitet. Ved Begyndelsen af denne Krig var Produktionen kun oppe paa ca. 230 Tons om Maaneden, men i Øjeblikket skal der være mere end 200 Oliekilder i Gang, og til Dato er der udvundet over 300.000 Tons Olie.

#### U. S. A. STEEL'S FEDERAL VÆRFTER

**P**ræsidenten for U. S. A. Steel's Federal Værfter udtaler, at Værfterne i Kearny og Port Newark siden Amerika traadte ind i Krigen har leveret gennemsnitligt et Skib hver femte Dag. En Oversigt over Skibsbygningen indtil 30. Juni i Aar viser, at Kearny Værftet har bygget 12 10.000 Tons C.2 Skibe, 14 10.000 Tons C.2 Skibe indrettede til Hjælpskibe, 2 Tankskibe, 2 6.000 Tons Krydsere, 7 20.000 Tons Troppetransportskibe og 58 Torpedojagere, medens Port Newark Værftet har bygget 42 mindre Torpedojagere og 46 Landsætningsfartøjer.

#### »BASARABIA« OG »TRANSILVANIA«

**R**umæniens to største Passagerskibe m.s. »Basarabia« og m.s. »Transilvania«, hver paa 6.700 BRT. og som blev bygget hos Burmeister og Wain i 1938, har siden 1941 ligget for Anker i Bosporus. De gøres nu klar til at forlade Bosporus, meddeler den tyrkiske Presse. De to Skibe, som før Krigen sejlede paa Ruten Constanza—Alexandria, skal formentlig udleveres til Rusland i Henhold til de rumænsk-russiske Vaabenstilstandsbetingelser.

Den rumænske Regering har forgæves forsøgt at faa de to Skibe hjem, men det blev nægtet af Tyrkiet, og for at forhindre Afsejlingen, blev vigtige Maskindele fjernet.

#### DØDSFALD

**B**ørsens Redaktør, Landstingsmand Hendrik »BStein, døde sidste Torsdag paa Kommunehospitalet, hvor han var blevet indlagt, lidende af et Hjer-teonde.

Som Direktør J. A. Kørbing udtaler til »Børsen«, havde Redaktør Stein en ualmindelig Evne til klart og koncist at sige sin Mening om en Sag og til at sige den rigtigt, og da han altid fremsatte den paa en rolig og sympatisk Maade, hørte man paa ham med Glæde.

Erhvervslivets Repræsentanter søgte Samarbejde med Redaktør Stein ved mange Lejligheder, naar Erhvervslivets Forhold var til Drøftelse i Rigsdagen eller i Dagspressen, og ved enhver Lejlighed fandt man i Redaktør Stein en Mand, der med Oplagthed og

Forstaaelse grundigt søgte at sætte sig ind i Erhvervslevets Forhold for derefter at gøre sig til Talsmand for det, han efter sin Overbevisning fandt rigtigt. Fra dansk Søfarts Side vil vi komme til at savne Redaktør Stein dybt, naar det Genopbygningsarbejde, der forestaar for dansk Skibsfart, skal finde Sted.

#### »DORIANA« AF SVENDBORG FORLIST

Rederiet A. E. Sørensen i Svendborg har modtaget Meddelelse om, at Motorgaleasen »Doriana« Onsdag i forrige Uge er sunket i Femern Bælt paa Rejse fra Lybæk til Aalborg. Skibet sank i Løbet af kort Tid, men det lykkedes hele Besætningen at bjerge sig op paa en Redningsflaade, og senere blev de optaget af en Damper og bragt ind til Kiel.

»Doriana« var bygget i Holland i 1930 og var paa 160 Tons d.w.

#### STENFISKERFARTØJ SUNKET MED HELE BESÆTNINGEN

Stenfiskerfartøjet »Fladstrand« af Aalborg er Tirsdag i forrige Uge gaaet ned i Kattegat med hele sin Besætning paa 4 Mand. »Fladstrand« var paa Vej til Østerby Havn paa Læsø, da Ulykken skete som

Følge af det haarde Vejr. »Fladstrand« gik til Bunds, og hele Besætningen druknede. De omkomne er Skipper Jens Olsen, Aalbæk, Dykker Risum Mortensen, Aalbæk, Bedstemand Charles Andersen, Blæsbjerg, og den 17-aarige Skibsdreng Børge Jensen fra Spodsbjerg paa Langeland.

#### UDENRIGSHANDELEN I AUGUST

Danmarks Udenrigshandel i August viser, at der i Denne Maaned er indført Varer for ialt 114,7 Millioner Kr. og udført for 104,8 Mill. Kr., saaledes at der har været en Merindførsel af 9,9 Mill. Kr.

Værdien af Vare-Importen har i August været større end i de fleste andre Maaneder i dette Aar, medens Eksporten har været noget mindre, i Juli var Importen saaledes kun 97,9 Mill. Kr., Eksporten 106,5 Mill. Kr. I August 1943 var Importen 89,1 Mill. Kr., Eksporten 104,7 Mill. Kr. Tager man Perioden Januar—August som Helhed, har Importen i Aar været gennemsnitlig 102,5 Mill. Kr. om Maaneden, Eksporten 113,5 Mill. Kr. og Eksport-Overskudet 11,0 Mill. Kr., medens Tallene i det tilsvarende Tidsrum af 1943 var henholdsvis 105,4, 105,8 og 0,4 Mill. Kr.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Odense Havn

Kanal- og Havneudvalget i Odense har udsendt Beretning for Odense Havn, Kanal og Fjord for Finansaaret 1943—44.

Der er anvendt 7000 Kr. til Vedligeholdelse af Bolværker og Broer, 5000 Kr. til Vedligeholdelse af Bygninger, 36,000 Kr. til Vedligeholdelse af Gader, Spor og Pladser og 33,000 Kr. til Renholdelse af samme. Ved Havnens Materialeplads ved Slige Ø er der af gamle Materialer bygget en Ophalingsbedding for Fartøjer indtil 10 Tons Egenvægt. Der er udbetalt 29,600 Kr. i Arbejdsløn. I det nye Aaløkkebassin blev Vandet lukket ind den 7. Oktober i Fjor. Udgravningen af dette Bassin har kostet 1,396,000 Kr., hvoraf Staten har refunderet 648,000 Kr.

I Henhold til Arbejdsministeriets Cirkulære af 11. Sept. 1943 er der udarbejdet Skitseprojekter til ialt 9 Beredskabsarbejder til et samlet Beløb af ca. 2½ Mill. Kr., heraf ca. 946,000 Kr. til Arbejdsløn til henviste Arbejdere, til Havnens Arbejder alene ialt 1,880,000 Kr., hvoraf ca. 766,000 Kr. til henviste Arbejdere.

### Udvidelse af Aarhus Havn

Aarhus Havneudvalg har vedtaget at indsende 19 forskellige Planer vedrørende Udvidelse af Aarhus Havn til Godkendelse som Beskæftigelsesarbejder. Det drejer sig for alle Planers Vedkommende om *Udvidelse af Havnen mod Nord*.

Udgiften til de projekterede Kajanlæg, Spor m. m. bliver ialt 7,7 Mill. Kr., og man regner med, at de henviste Arbejdere vil faa 587,000 Arbejdstimer. Endvidere paa-tænker man at indsende Planer om *en Søsportshavn ved Varna*.

### Lohals Havn

Svendborg Amtsraad har — under Forbehold af at Staten yder Støtte og at Sogneraadet anbefaler Sagen — besluttet at bemyndige Amtmanden til at yde Støtte til Akts. Lohals Havn til Udvidelse af Havnen med et Bassin for mindre Skibe. Bassinet er projekteret til et Beløb af 338,000 Kr., hvoraf Staten ventes at ville yde 106,000 Kr.

### Københavns Havn

Den ny Fiskerihavn i Sydhavnen er nu saa godt som færdig. Der mangler blot at opføre de tilhørende Bygninger langs Kajen.

### Frederiksværk Havn

Frederiksværk og Omegns Handelsforening har vedtaget at indtræde som Interessent i Frederiksværk Havn, og der tegnes nu et Beløb paa 10,000 Kr. blandt Medlemmerne. Hermed mener man, at Havneforholdene kan blive forbedret, idet det er det nydannede Interessentskabs første Opgave at foretage en Forbedring og Udvidelse af Havneforholdene.

### Skibssalg

Gennem Baltic Shipping Company har Skibsfører Jacob Mikkelsen, Thure, af A/S Dan-Transport, København, købt Motorjagten »Prøven«, der laster ca. 45 Tons og er forsynet med en 42 HK. Alpha-Motor. Dens Hjemsted bliver Svendborg. »Prøven« (ex »Emanuel«) er bygget af Eg og Fyr paa Samsø i 1895.

Skibsreder C. P. Jensen, Rudkøbing, har solgt det paa Marstal Skibsværft under Ombygning værende Motorskib »Cosmopolite« til Aarhus for 240,000 Kroner. »Cosmopolite« skal have installeret en ny 200 H.K. Horsens-Dieselmotor. Skibet blev bygget i Holland 1927 og er paa 250 Tons d.w.

Vraget af Motorgaleasen »Libra«, der i Foraaret sank i Langelandsbæltet og senere blev bjærget, er af Krigsforsikringen solgt til Skibsreder Mærsk-Brodersen, Horsens, for en Pris af 55,000 Kroner.

»Libra« er bygget af Jern i Karlstad 1934, maaler 95 BRT. og 137 Tons d.w.

»Libra« tilhørte indtil Foraaret i Aar Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, der lige inden Forliset solgte Skibet til Skibsreder Christensen, Middelfart.

### Sømandshøjskolen i Svendborg

har fra en af sine Venner, en dansk Skibsreder, modtaget en Gave paa 1000 Kr., der skal anvendes til Fripladser. Skolen begynder med nye Hold den 1. November, og

**S. A. THE ENGINEERING CO.**

*Skibsreparationer*

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

**SV. DYHR**

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

der er allerede ved at være fuldt Hus. Indmeldelser sendes til Forstander *Bollerup*, Sømandshøjskolen, Svendborg.

#### Sætteskipperens skolen i Aarhus

Den 17. ds. aabner Aarhus Sætte- og Fiskeskipperens skole i sine nye Lokaler, som Havnen har ladet indrette i Fiskeauktionsbygningen i Fiskerihavnen. Skolen ledes igen i Aar af Kaptajn *Rogert Jepsen*.

#### Indenlandsk Sømandsmission

har Sømandshjem rundt om i 40 danske Havne. Desuden har man to Hjem paa Færøerne. Besøgene paa Sømandshjemmene har ifjor oversteg et Million.

Der er aflagt Besøg i mange danske Handelsskibe og Fiskekuttere og ca. 500 Sygebesøg hos Søfolk og Fiskere paa Hospitaler.

I Sommerlejrene har der været 405 Deltagere ifjor.

#### Mæglerkorporationen i København

har udsendt en Fortegnelse over dens nuværende Medlemmer, saavel Skibs- som Varemæglere.

#### Marstal Navigationsskole

har besluttet ogsaa i Aar at undervise et Hold Sætteskipperere, idet der etableres en Sætteskipperklasse i Midten af Oktober, saaledes at Eleverne kan være færdige i Slutningen af Februar Maaned.

#### Maskinmestrenes Forening

Paa sidste Generalforsamling i Maskinmestrenes Forening rejste Raadmand, Maskinmester *O. Bouet* Spørgsmaalet om at oprette et Legat for at hædre Mindet om den afdøde mangeaarige Leder af Københavns Maskinist-skole, Forstander *A. Grathwohl*. Der er nu dannet en Indsamlingskomité bestaaende af Maskinmester *Bouet*, Medlem af Bestyrelsen for Maskinmestrenes Forening, Maskinmester *Frithioff Hansen*, Redaktør af »Maskinmestren«, Maskinmester *Aage J. Chr. Pedersen* og Komitéens Sekretær Fabrikant *J. Hjorth*. Legatkapitalens Renter skal komme flittige, ubemidlede Elever ved *Grathwohls* gamle Skole til Gode. Der er allerede indkommet 1330 Kr. fordelt paa ca. 30 Bidrag, som i Størrelse varierer mellem 5 og 300 Kr.

#### Kronprins Frederiks Fond og Harboerefonden

Kronprins Frederiks Fond i Ringkøbing har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1943. Fonden, der yder Understøttelser til Familier, hvis Forsøger har mistet Livet eller er blevet erhvervsudygtig under Forsøg paa at redde Skibbrudne, understøtter de af Redningsvæsenets Personale, der som Følge af Tilskadekomst i Tjenesten har maattet søge Afsked, ligesom der ydes Hjælp til Efterladte efter Fiskere og Sømænd, der er omkommet under Udøvelsen af deres Erhverv.

Ialt er der af Fondens Midler samt fra Legater, som bestyres af Fonden, i det forløbne Aar udbetalt ca. 43,000 Kr. i Understøttelser. Paa samme Maade er der af *Harboerefondens* Midler udbetalt Understøttelser til et Beløb af ca. 2750 Kr. Endelig er der af *Kaptajn J. V. Witthushens Mindelegat* foruden 800 Kr. til Legatarer og i Understøttelser til afdøde Redningsmænds Efterladte uddelt 1916 Kr. i Belønninger.

#### Den første danske Forretningsordbog

At efterspore og registrere over 10.000 Handelsudtryk og at uddrage Kvintessensen af Begreberne i korte og koncise Definitioner, letfattede ogsaa for andre end Videnskabsmænd, er en Opgave, der ikke alene kræver en meget stor og taalmodig Arbejdsindsats, men som ogsaa forudsætter en analytisk Evne og sproglig Sporsans ud over det sædvanlige. Det er derfor beundringsværdigt, at fung. Fuldmægtig i Justitsministeriet *Zytphen-Adeler* har taget denne Opgave op, og endnu mere beundringsværdigt, at han har løst den paa en tilfredsstillende Maade.

Hvis en travl Forretningsmand i sin Virksomhed falder over Udtryk som »anticiperet Mora efter Købeloven«, »antedateret«, »Arbitrage«, Forsikringsklausulen »f. p. a. e.«, »fungible Varer«, »Hændeavgældsbreve«, »Rescontro«, »Repartition« o. s. v. o. s. v., vil Udtrykket maaske fore-

komme ham bekendt, uden at han i Øjeblikket har dets Betydning present. I Stedet for at lufte sin Usikkerhed vil han maaske foretrække selv at søge Spørgsmaalet opklaret, *men hvordan?* I Virkeligheden kan saadanne Udtryk gribe ind paa mange forskellige Fagomraader, og for sin Orientering maatte han have talrige Specialleksika til sin Disposition. Her er det, at Zytphen-Adeler med sin Bog »Forretningsordbogen« vil yde det praktiske Livs Mænd en Haandsrækning.

Naturligvis maa en saadan Bogs Format for ikke at overskride det praktiske være kortfattet i sine Forklaringer, men alene dette, at Begrebets Hovedindhold slaas fast, vil være en meget stor Hjælp, og som Regel fuldt tilstrækkeligt for Forretningsmanden, der jo ikke er ude efter lange videnskabelige Udredninger.

Ud fra disse Synspunkter maa det siges, at Zytphen-Adelers Bog paa en udmærket Maade opfylder sin Mission, og at der vil være al mulig Anledning for alle Handlende, Skibsredere, Assurandører, Sagførere o. s. v. til at anskaffe Bogen.

## FRA SØRETTENE

I Sørätten blev der forleden afgivet Forklaring af Besætningen paa tremasted Motorskonnert »Erlend« af Graasten.

Føreren, Kaptajn *A. Clausen*, forklarede, at paa Rejse fra Lasteplassen med 220 Tons Briketter var Skibet i Floden udenfor løbet paa Grund i en Drejning, medens Kaptajnen var i Maskinrummet. Aarsagen var, at Bedstemanden tog fejl af en umalet Pæl, der skulde erstatte en af de røde Pæle i Sejllobet. Grundstødningen skete Kl. 19, men den følgende Morgen Kl. 6 steg Vandet saa meget, at Skibet selv kunde klare sig af Grunden.

Paa den anden Rejse sejlede Skibet fra samme Lasteplass den 14. September. Da man var naaet Sydøst for Møn, blæste det op til Storm af Øst med høj Sø, og en halv Time senere gik Motorens Kobling i Stykker. Rejsen fortsattes for Sejl alene. Det har vist sig, at Fundamentet har givet sig, og en Stringer i Bagbords Side er knækket.

\*

I Sørätten er der afgivet Forklaring af Besætningen paa M/S »Bussard« af Tuborg Havn.

Skibets Fører, Kaptajn *Edv. Andersen*, forklarede:

Skibet var den 16. September afsejlet fra Frederiksstad, men maatte samme Dag søge ind til Grebbestad paa Grund af haard Kuling. Den 18. fortsattes sydover, men Kl. ca. 22,45 svensk Tid opdagedes det, at forreste Krumtap begyndte at varme. Da Skibet befandt sig i Nærheden af farligt Omraade, var der ikke andet at gøre end at fortsætte for langsom Motor for at naa nærmeste Havn. Da Skibet var naaet til ca. 1 Sømil fra Land, begyndte Motoren at banke. Der tilkaldtes Lods, og Kl. 0,30 kom en Lodsbaad og slæbte Skibet ind til Varberg.

Fagfolk i Varberg satte forreste Cylinder ud af Funktion, saa der kunde fortsættes paa den agterste Cylinder alene, men ved en Prøvekørsel med denne den 25. hørtes et voldsomt Brag, og det viste sig, at forreste Krumtap var knækket, og Hovedlejet sprængt. Skibet blev saa af Sviters Bugserbaad »Urd« slæbt til København.

## PERSONALIA

#### Lodsvæsenet

Lodsformand *Alfred H. Jensen*, Korsør, har søgt sin Afsked fra Aarets Udgang paa Grund af Svagelighed. — Lodsformand *Jensen* er nylig fyldt 60 Aar.

#### Officielt

»Nordisk Shipping A/S i Likvidation« af København. Under 26. September 1944 er Selskabet traadt i Likvidation. Bestyrelsen og den bestyrende Reder er frattraadt. Til Likvidator er valgt: Landsretssagfører *Jonas Collin*, Gl. Torv 14, København. Selskabet tegnes — derunder ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom — af Likvidator.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

Mogens Nyholm

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusona»

Telefon Central 12057

## PENSIONS PFA FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPSKIBSELSKABET

## PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

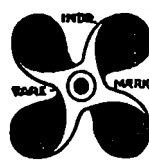
Korresponderende Reder

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

A/S

## EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195\*

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn indenbordsfarve Kobberstøl for Træskibe  
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



## *Scandinavian Shipowners*

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELEF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13  
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Elnarship



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

DAMPKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlans G. Katalog

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 41

FREDAG 20. OKTOBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Tonnagestillingen paa de oversøiske Markeder har heller ikke i den forløbne Uge vist Tegn paa nogen Bedring. I saavel U. S. A., som England, Canada og de andre engelske Dominions arbejder Skibsbygningsindustrien under Højtryk, og mange nye Skibe stilles i Tjeneste, men til Trods herfor synes Tonnageknapheden at blive større efterhaanden som de Allieredes militære Initiativ udfolder sig mere og mere. De forskellige Fragtmarkeder oversvømmes derfor ogsaa med et stadigt voksende Antal nye Ordre, men Befragtningsvirksomheden hvad angaar Transporter, der ikke er absolut krigsvigtige, bliver mindre og mindre.

Som ovenfor nævnt foreligger der kun faa Nyheder om de udenfor Blokadezonen liggende Markeder. Som sædvanlig frigav Amerikanerne en Del Skibe for Kul fra Hampton Roads til de sædvanlige Destinationer i Vestindien og Brasilien, kombineret med Malm eller Sukker tilbage til Golfen eller Northern Range. Der er ligeledes sluttet forskellige Skibe for Salpeter fra Chile til Golfen, for blandede Malmlaster fra Peru/Chile Range til Northern Range, for Papir og Malm fra New Foundland og Canada til Northern Range, men alle disse Laster regnes i større eller mindre Grad for krigsvigtige, og selv om der i disse Trades kunde placeres meget mere Tonnage, end hvad der tildeles af War Shipping Administration, saa faar Befragterne af disse Laster dog stadig en Del Tonnage tildelt og klarer dermed de nærmeste Krav. Efterspørgslen efter Tonnage til mere civile Transporter er stærkere end nogensinde tidligere, men amerikansk Tonnage kan ikke faas til dette Formaal, og neutrale Skibe har ikke være udbudt paa New Yorkerbørsen i lange Tider. En ny Notering paa det amerikanske Marked er Sukker fra Cuba til U. K. — Raten er fastsat til \$10.25 plus 51 pCt. Krigstillæg Basis en Lastehavn Nord- eller Sydeuba. — For de andre amerikanske Trades vedkommende har der ingen Ænding været i Raterne.

Fra de engelske Markeder foreligger der Meldinger om forøgede Afskibninger af Kul fra Wales og Østkysten til Spanien, Portugal, Nordafrika og de italienske og østlige Middelhavshavne, ligesom der ogsaa meldes, at Kulafskibningerne til Frankrig er ved at tage Fart. De franske Kulminer synes at være i mere eller mindre daarlig Forfatning, og det har derfor været nødvendigt for de Allierede at tilføre deres Krigsapparat i Frankrig større Kvantiteter Kul. Medens Fragterne til de førstnævnte Havne er uforandrede, saa nævnes ingen Rater for Kullasterne til Frankrig. Af øvrige Nyheder fra de engelske Markeder skal nævnes at en 9000 Tonner er sluttet for Fosfat fra Casablanca til Cape Town til 59/6d., hvilket kan gentages. Salt fra Aden til Calcutta betaler stadig 35 Rupees, og for Fosfat fra Casablanca til Cork eller Dublin indikeres uforandret 95/—.

I de frie Trades er det stadig River Plate Markedet, der er det mest fremtrædende. Der er stadig meget stærk Efterspørgsel efter Skibe for Korn fra Buenos Aires til Spanien og Portugal til nominelt uforandrede Rater, ligesom der ogsaa er en lang Række Ordre i Markedet for Korn til Chile, Peru og Brasilien. Be-

hovet for Tonnage til Transport af forskellige Kornlaster til mexicanske Havne er ogsaa særlig udpræget for Tiden. Nominelt er Raterne for disse Laster uændrede, men alle Meddelelser gaar ud paa, at passende Skibe kan opnaa betydelige Tillæg. Foruden de i vor forrige Beretning nævnte Sukkerlaster fra Madagascar til Suez og Beirut, noteres der nu ogsaa forskellige Stykgodsladninger til Algier og Marokko uden Rateangivelse.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uændrede. Der er stadig forskellige Kul- og Kokslaster i Markedet fra Tyskland til danske Havne til Fragtnævnets Rater, ligesom forskellige andre Laster fra Tyskland til Danmark, saa som Brunkulbriketter, Raajern, Salt, Kali o. s. v., hjælper til at holde den danske Tonnage beskæftiget. Salpetermarkedet fra Norge til Danmark er maaske knapt saa livlig som i forrige Uge.

### DANSK DAMPER FORLIST I ØSTERSØEN

Den danske Damper »Hilma Lau« af Esbjerg, tilhørende Rederiet J. Lauritzen, blev Natten til sidste Fredag torpederet af en russisk Undervandsbaad c. 26 Sømil Øst til Syd for Christiansø i Østersøen. Skibet blev ramt af to Torpedoer, og da det sank ret hurtigt, naede Besætningen kun at sætte een Baad i Vandet. Efter henvend tolv Timers Roning kom de overlevende ind til Christiansø. Fire Mand af Besætningen savnes og maa formodes at være omkomne, nemlig 1ste Maskinmester Frederik Hillebert Pelle, Kastrup, 3die Styrmand Kristian Carl Nielsen, Lohals, Matros Harald Andersen, Skive og Fyrbøder Hans Peter Harald Hansen, Sorø.

En af de reddede, Lemper Panfil, blev senere bragt til Svaneke Sygehus, hvor han er indlagt med Hjernerystelse.

»Hilma Lau« tilhører Danpskibsselskabet »Vestehavet«, Rederiet J. Lauritzen, blev bygget i Lübeck i 1922 og havde en Lasteevne paa 3895 Tons.

### SØ- OG HANDELSRETEN I KØBENHAVN

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

Af Sø- og Handelsretten i København er til Medlemmer af det i Henhold til § 33 i Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer oprettede Overskibssyn for Tiden indtil Udgangen af Aare 1946 udnævnt:

Skibsreder C. A. Boeck-Hansen, Skibsreder M. N. Suenson, Direktør N. K. Nielsen, Kommandør K. E. Ackermann, Overingeniør Sv. Warming, Skibsma-skininspektør H. C. Schambye, Skibsfører E. Kall, Skibsfører A. P. Andersen, Skibsfører H. K. Christensen, Skibsfører G. J. Ingerslev Nielsen, Skibsfører J. Møllerup, Skibsfører S. Prip, Maskinmester O. M. Hansen, Maskinmester O. Chr. Hansen, Skibsbyg-mester R. Møller, Skibsbyg-mester E. Eriksen, Skibsbyg-mester A. Sandersen.

### CUNARD-WHITE STARS »GEORGIC«

Cunard-White Star Liniens »Georgic«, der er paa 27.759 B.T. og Storbritanniens største Motorskib, er ankommet til England. Skibet led svære Skader ved Flyverangreb paa Suez i Juli 1941 og maatte undergaa omfattende Reparation.

### SKIBSFARTEN EFTER KRIGEN

Som vi omtalte i Dansk Søfarts Tidende den 18. August har de Allierede ifølge Meddelelser fra Washington besluttet at fortsætte deres maritime Samarbejde indtil seks Maaneder efter Krigen. Denne Overenskomst forudsætter, at den nu eksisterende Søfartskontrol forbliver ved Magt i Form af en Søfartspool, og forbyder Frigivelse af Tonnage til unødvendige Formaal. Hvis der bliver Mulighed for kommerciel Udnyttelse af Skibe, skal alle de Lande, der delager i Overenskomsten, have lige Adgang til at udnytte saadanne Muligheder. Neutrale Lande, der disponerer over mere Tonnage, end de behøver til Dækning af deres livsvigtige Behov, skal ifølge Overenskomsten gaa ind under de samme Forpligtelser. Til at sikre Samarbejdet oprettes der to Organer, »United Maritime Council« og »United Maritime Executive Board«. Raadet skal omfatte Repræsentanter for alle deltagende Regeringer og skal have Adgang til at drøfte alle Spørgsmaal vedrørende Skibsfarten. Det skal træde sammen mindst to Gange aarligt og skal paa hvert Møde bl. a. behandle den almindelige Tonnagesituation. Disponeringen af de forenede Nationers Skibe ligger i Hænderne paa Eksekutiv-Komiteen, der skal have to Afdelinger, een i London og een i Washington. Medlemsskabet i Komiteen er forbeholdt Repræsentanter for U.S.A., Storbritannien, Holland og Norge.

Som nævnt i Planen er det Mening, at neutrale Lande, der disponerer over mere Tonnage end de behøver til Dækning af deres livsvigtige Behov, skulde formaas til at gaa ind under samme Forpligtelse som de forenede Nationer og saaledes fraskrive sig Retten til selv at disponere over deres Handelsflaader.

I den Anledning udtaler Generalkonsul Gunnar Carlsson, Chefen for Trans-Koncernen, at den svenske Handelsflaade ikke vil kunne udnyttes saa rationelt, hvis den skal overtage Transporten af visse Varemængder, der tildeles den af Poolen, som hvis Rederierne selv foretager Befragtingen. Videre hævder Generalkonsulen, at den svenske Udenrigshandels Interesser ikke vil kunne varetages paa tilfredsstillende Maade, hvis Sverige slutter sig til Poolen, og at Ledelsen af en stor international Pool vil komme til at virke for tungt og bureaukratisk. Derimod vil han ikke udelukke den Mulighed, at Sverige i den kommende Tid kan se sig nødsaget til at gaa i Forhandling med andre Lande om Regulering af Skibsfarten og af den internationale Vareudveksling.

Den svenske Presse vender sig bestemt imod Tanken om at presse Sverige til at slutte sig til den internationale Pool. Takket være en forudseende Byggepolitik har de svenske Rederier ikke blot erstattet de Skibe, der er gaaet tabt, men har ogsaa bygget bedre og hurtigere Skibe, og har paa denne Maade vundet et Forspring i Konkurrencen med andre Lande. Dette Forspring burde, hævdes det, sætte den svenske Handelsflaade i Stand til at forbedre sin Position i Sammenligning med Aarene før Krigen, og samtidig skulde Handelsflaaden skaffe Landet en fordelagtigere Position ved Genoptagelsen af den internationale Handel. I Sverige har man knyttet store Forhaabninger hertil og ment ved Handelsflaadens Hjælp at kunne forøge Industrieksporten betydeligt i Forhold til før Krigen. Virkeliggørelsen af disse Forhaabninger vilde blive alvorligt truet, hvis Sverige blev tvunget ind i Poolen.

I Anledning af den Uvilje, som er opstaaet blandt Rederne i Sverige i Spørgsmaalet om svensk Tilslutning til de allieredes Søfartspool, beskæftiger Journal of Commerce i New York sig i en ledende Artikel hermed. Bladet paapeger ogsaa, at man ikke ved, hvilken Holdning Sovjet vil indtage. Baade Sverige og Rusland befinder sig i en vanskelig Situation med Hensyn

til denne Søfartspool. Man kan forstaa deres Modvilje mod helt og holdent at tilslutte sig Poolen, men kun at vise Sympati for denne, løser ikke Spørgsmaalet, om hvorledes Poolen kan bringes til at fungere uden Friktion, hvis disse Nationer og maaske nogle flere ikke deltager. Selv om hverken Sverige eller Rusland er tilstrækkelig store Søfartsnationer til at hindre Poolens Virksomhed, maa man dog regne med dem begge.

### SVENSK OG FINSK SAMSEJLING

Der føres i Øjeblikket Forhandlinger mellem *Svenska Amerika Mexiko Linien* og *Rederiaktiebolaget Transatlantic* paa den ene Side og *Finska Ångfartygs A/B*, Helsingfors, paa den anden Side om Etableringen af et vist Samarbejde i Trafiken mellem Finland og U.S.A., saa snart den transoceaniske Søfart paa Finland kan genoptages. Nogen endelig Aftale er endnu ikke naaet, men man er i Princippet endes om Retningslinierne for en varig Samsejling.

Anledningen til disse Forhandlinger fremgaar af et Brev fra Chefen for Finska Cellulosaforeningen, Walter Gräsbeck, som er gengivet i »Transbladet«, og hvori det bl. a. hedder:

»Denne Linietrafik blev før Krigen opretholdt af Svenska Amerika Mexico Linien, Rederiaktiebolaget Transatlantic, Scantic Line og Gustaf B. Thordén. Thordén Rederiet, som har mistet Sympati i Finland, vil sikkert ikke i Fremtiden kunne fortsætte sin Virksomhed som tidligere.«

Finland havde før Krigen en særdeles betydelig Eksport af Træmasse og Papir til U.S.A., en Eksport, som man har kunnet oparbejde takket være den gode direkte Forbindelse mellem de to Lande. Rederiaktiebolaget Transatlantic og Svenska Amerika Mexico Linien har i mange Aar sammen opretholdt en regulær Linieforbindelse delvis i Samarbejde med den amerikanske Scantic Line. Endvidere havde Skibsskibet Gustav B. Thordén, der er svensk Borger, oparbejdet en regulær Linie med Skibe under finsk Flag. Alle de finske Eksporthavne kunde paa Grund af denne Linie regne med temmelig gode Forbindelser med U.S.A., de vigtigere sydfinske Havne saaledes med omtrent ugentlige Forbindelser. I de første Maaneder af Krigen opretholdt de svenske og finske Skibe Forbindelsen, men ved Finlands Indtræden i Krigen med Rusland forsvandt det finske Flag fra Trafiken, og ved Skagerak-Spærringen i Foraaret 1940 indstilledes ogsaa de svenske Linier paa Finland.

### GØTAVERKENS UDBYTTE

Aktiebolaget Gøtaverkens Netto Overskud for Regnskabsaaret 1943—44 udgør 3,34 Millioner svenske Kroner mod 2,96 det foregaaende Aar. Til Aktionærerne udbetales 8 pCt. i Udbytte samt en Bonus paa 2 pCt.

### HANGARSKIBE TIL PASSAGERSKIBE

Det forlyder, at Storbritanniens mest moderne Hangarskibe er konstrueret paa en saadan Maade, at de let kan ombygges til Passagerskibe, som hvad Fart angaar, kun vil overgaas af Skibe som »Queen Elisabeth« og »Queen Mary«. Hele Overbygningen skal være saaledes konstrueret, at den kan løftes af og erstattes med Passagerkamre.

### SKIBSBYGNINGEN I AMERIKA

I September Maaned afleverede de amerikanske Værfter 124 Skibe (mest hurtiggaende) paa ialt 1.185.997 Tons d.w.

Fra Januar til September i Aar er der leveret 1.235 Skibe paa ialt 12,3 Mill. Tons d.w., og siden Amerika traadte ind i Krigen henved 4.000 Skibe paa ca. 40 Mill. Tons d.w.

## SVERIGES RUTEFART

I Skandinaviska Bankens Kvartaloversigt fremhæver Skibsreder *Dan-Axel Broström* den uvurderlige Fordel, som Sverige har haft og har i, at det midt under Verdenskrigen har været i Stand til at planlægge for Freden relativt uforstyrret. Og svensk Skibsfart, som ønsker at spille en væsentlig Rolle i Fremtiden, har selvsagt ogsaa trods alle Vanskeligheder søgt at forberede sig hertil.

Svensk Rutebart stod ved Krigens Begyndelse stærkere end nogensinde og dette skyldtes ikke mindst de svenske Værfter. Disse leverede under den første Verdenskrig 6 nye Ruteskibe paa 51.510 Tons d.w., medens danske Værfter dengang leverede Sverige 12 Ruteskibe paa 84.405 Tons d.w. Ved Udgangen af 1919 havde Sverige en Ruteskibsflaade paa 50 Skibe paa 340.515 Tons d.w.

I Mellemløbsaarene og specielt i 1930 Aarene skred Udviklingen raskere frem og var stærkt præget af Overgangen fra Damp- til Dieselmotorskibe. Efter 1922 blev der ikke leveret et eneste Dampskib til svenske Linierederier. Nye Motorkonstruktioner blev fremstillet, og Farten blev efterhaanden forøget fra 11 Knob for Dampskibe op til 15/16 Knob eller mere for Motorskibe. Andre Forbedringer kom ogsaa til. Svejsning blev indført, Laste- og Losseanordninger blev forbedret o. s. v. Ved Krigsudbruddet i 1939 var Sveriges Ruteskibsflaade oppe paa 75 Skibe paa 567.470 Tons d.w.

De store Tab under Krigens gjorde tidlig Fornylses-spørgsmaalet højaktuelt, og snart strømmede talrige Bestillinger ind fra svenske Rederier. Indtil Slutningen af Juli 1944 blev 27 nye Ruteskibe leveret, men paa den anden Side var 31 Ruteskibe paa tilsammen 235.761 Tons d.w. gaaet tabt, medens 8 Ruteskibe paa 58.000 Tons d.w. var solgt. Paa samme Tidspunkt var der imidlertid 30 Ruteskibe paa 230.100 Tons d.w. i Ordre.

Sammenlignet med Stillingen ved Krigens Begyndelse laa Sveriges Ruteskibsflaade i Juli i Aar 17 pCt. tilbage. Hvis man medregner Kontraheringerne, bliver Stillingen en Forøgelse paa 24 pCt. I Realiteten er dog denne Forøgelse temmelig fiktiv, eftersom der i den eksisterende Tonnage indgaar mange ældre Skibe, som normalt burde have været udrangeret i de forløbne fem Krigsaar, men som man har bibeholdt paa Grund af Krigens.

Skibsreder *Broström* fremhæver endvidere den forøgede Transportkapacitet, som Flaaden har faaet ved den større Fart og andre Moderniseringer.

Hvad Priserne angaar nævner han, at Prisen for et Ruteskib paa f. Eks. 7000 Tons d.w. og med en Fart af 16 Knob før Krigens androg 440 Kr. pr. Ton d.w. Den er senere steget til omkring 700 Kr., og denne Stigning har bevirket, at Erstatninger for ældre Skibe ikke nær har kunnet dække, hvad Rederierne har maatte betale for Nybygninger i disse Aar. Følgen er derfor blevet den, at Gennemføringen af praktisk talt hele Fornylsesprogrammet har tvunget Rederierne til at angribe Midler, som ellers var beregnet til en jævn og naturlig Udbygning af Tonnagen.

Erfaringerne fra den første Verdenskrig har selvfølgelig været til Nytte ved Nykontraheringer under denne Krig, men Forudsætningerne herfor har dog været forskellige paa flere Punkter, fortsætter *Skibsrederen*. De høje Fragter har man saaledes ikke haft denne Gang, og de store Poster paa Indtægtssiden har i mange Tilfælde været Erstatninger for Skibe, der er gaaet tabt. Bestræbelserne for Konsolidering har derfor været det fremherskende Motiv ved Bestemmelse m.H.t. Disponeringen af Midlerne, og Udbytteerne har stort set holdt sig paa Førkrigsniveauet.

Skibsrederen kommer derefter ind paa Skattepolitikken og oplyser, at den bogførte Nettoværdi af Ruteskibstonnagen pr. 31. December 1943 var nede paa

40 Kr. pr. Ton d.w., eksklusive og 122 Kr. inklusive Nybygninger.

Skibsreder *Broström* kommer ogsaa ind paa Flyvevæsenets Udvikling under Krigens og udtaler, at denne Udvikling vil bevirke, at Transportforholdene efter Krigens bliver meget forandrede. Mest kommer dette til at mærkes i Spørgsmaalet om Transporten af Passagerer og Post. Det vil sikkert ikke vare længe inden betydelige Mængder Gods, frem for alt lette og værdifulde Varer, vil blive befordret ad Luftvejen. Den Konkurrence, som Søfarten maa være forberedt paa, rammer hovedsagelig Linierederierne, men det vil ikke være urimeligt at antage, at Flyvevæsenet vil forøge Verdenstrafiken og saaledes stimulere til forøget Handel, hvilket ogsaa vil komme Rederierne til Gode.

Disse Transportmidler kompletterer hinanden, men denne Komplettering vil først naa sin fulde Effektivitet, naar et intimere Samarbejde mellem Parterne er kommet i Stand, saaledes at alle Erfaringer og Resourcer bedst udnyttes. For den fremtidige svenske Flyvetrafik vil det sikkert være mest hensigtsmæssigt at benytte sig af den verdensomspændende Organisation med egne Kontorer og Agenter, som Linierederierne har skabt sig, og udnytte den Indsigt med Sveriges Udenrigshandel, som den igennem mange Aar har erhvervet sig.

## SVENSKE VÆRFTER

Paa *Eriksbergs* Værft i Göteborg har man lagt Kølen til yderligere et Motorskib til Rederiaktiebolaget Transatlantic. Den nye Baad bliver et Søsterskib til de fra Værftet tidligere leverede Skibe af Yarrowgatypen.

*Götaverken* har lagt Køl Nr. 4 i Barranduna-Serien. Dette Skib skal leveres til Foraaret. Det bliver ialt fire nye moderne Søsterskibe, med hvilke Transatlantic, om alt gaar efter Beregning, har til Hensigt at genoptage Trafiken paa Australien til næste Aar.

## SVERIGES NYE AMERIKABAAD SKAL BYGGES PAA GÖTAVERKEN

*Svenska Amerika Linien*s projekterede nye Last- og Passagerskib for Selskabets Göteborg—New York Rute er nu bestilt hos *Götaverken*. Med dette Skib, som forventes færdigt i April 1947, vil for første Gang et svenskbygget Passagerskib blive indsat i Amerikatrafiken.

Det nye Skib vil have Plads til 360 Passagerer samt 2500—3000 Tons Last, alt efter Bunkerbeholdningens Størrelse. Farten bliver 19 Knob, som passer med Afgang fra Göteborg om Lørdagen og Ankomst til New York den anden Mandag derefter (ca. 8 Døgn's Sejlad). Lastrummets Kubik bliver rigelig, hvilket tillige med store Luger og rationelle Laste- og Losningsanordninger vil lette Ekspeditionen af kvalificerede Stykgodslaster, ikke mindst Ekspresgods.

Skibet skal efter Behov kunne indrettes som udelukkende Enklasse-Passagerbaad eller med to Klasser. Store Selskabsrum og Dæksplads, et stort Antal En- og Tomandskabytter med Bad, ligesom Svømmebassin, Badstue, Butik, Frisørsalon, Biograf m. m. vil gøre Rejsen bekvem og komfortabel. I Skibet vil der ikke findes en eneste indvendig Kåhyt, hverken for Passagerer, Officerer eller Besætning, alle Kabytter er udvendige med Vinduesventiler.

Skibet faar en Længde overalt paa 522 Fod og største Brede paa 67 Fod. Den totale Dødvægt inklusive Bunkers, Vand, Proviant og Passagerer bliver paa ca. 4.700 Tons, Displacementet 13.000 Tons og Brutto Tonnagen 11.000.

Hovedmaskineriet kommer til at bestaa af to 8-cylindret 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotorer af *Götaverkens* Type og Fabrikat, direkte arbejdende paa Propellerakslerne og udviklende ca. 14.600 I.H.K. ved 110 Omdrejninger pr. Minut.

Skibets Linier bliver slanke og moderne. Stævnen bliver stærkt faldende med saakaldt »soft nose«, Agterstavnen af

Krydsertypen, og Rigningen med kun en Mast afviger fra det sædvanlige.

Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse og bliver hel-svejet. Signal-, Højttaler-, og Telefonanlæg, Elevatorer m.m. vil lette Kommunikationen indenbords. Kahytterne bliver hovedsagelig En- og Tomandskahytter, for de fleste Vedkommende med eget Badeværelse og Toilet, samt paa tredje Klasse en Del Firemandskahytter. En omfattende og vel udrustet Sygeafdeling med Kahytter, Operations- og Konsultationsstuer m.m. vil ogsaa forefindes. Særlig stor Opmærksomhed bliver vist Udstyret af Saloner, Rygesalon, Vinterhave, Verandakaféer m.m. For Officerer og Besætning findes fem separate Selskabsrum.

Ved et enkelt Arrangement skal Indretningen til Passagererne kunne adskilles i to af hinanden uafhængige Klasser, Cabin og tredje Klasse. Dette gælder ogsaa den paa Shelterdækket beliggende store Spisesalon. I umiddelbar Tilslutning til Spisesalonen findes det til Formaålet udrustede Køkken, hvorfra Servering kan ske direkte til hver Afdeling af Spisesalonen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Rederiets Ansvar for Træløst-Tally

Ved Højesteret blev Rederiet for en Træløstbaad enstemmigt frikendt for Ladningsmodtagerens Krav om Erstatning for en Manko, fordi denne ikke var konstateret ved Skibssiden, men paa en nogle Hundrede Meter derfra liggende Oplagsplads, hvor Træet havde ligget uden Kontrol om Natten.

Ved Certeparti af 10. August 1942 blev Dpsk. »Otto« af Helsingfors af Firmaet Tage Peetz & Co., København, befragtet til at føre en Ladning firskaarne Brædder og Planker fra Pernoviken til Aalborg. Ved Indlastningen blev Lasten talt, og Skibets Kaptajn underskrev den 17. September 1942 Konnossementer for de modtagne Partier. Losningen i Aalborg paabegyndtes den 28. September og foregik saaledes, at Ladningen opløstes paa en anden Plads indenfor Havnen Omraade, ca. 500 Meter fra Skibet, hvor det henlaa uden Opsyn, i hvert Fald om Natten. Den 29. September om Eftermiddagen meddelte Stevedoren Skibet, at Lasten skulde optælles. Der var da allerede lossat de i fire Konnossementer nævnte Partier. Ved Optællingen, hvortil der medgik flere Dage, viste der sig en Manko paa 119 Stkr. under Konnossement Nr. 14, som lød paa tilsammen 9533 Stkr., alt paa Dækket. Paa samme Maade viste der sig ved Optælling den 2. Oktober en Manko paa 93 Stkr. under Konnossement Nr. 9, som lød paa ialt 42.425 Stkr., deraf 19.146 Stkr. paa Dækket, og som var lossat den 1. og 2. Oktober. Værdien af den samlede Manko udgjorde ialt 361 Kr. 48 Øre, og dette Beløb er af Firmaet Tage Peetz & Co. fradraget i Fragten som Erstatning for den ommeldte Manko.

Rederiet for Dpsk. »Otto« af Helsingfors anlagde derefter ved Sø- og Handelsretten Sag mod Firmaet Tage Peetz & Co., idet Rederiet gjorde gældende, at dette Fradrag maa anses for uberettiget, da en Optælling, der er foregaaet, efter at Ladningen har ligget ubevogtet i nogen Tid langt borte fra Skibet, ikke er tilstrækkeligt Bevis for en Manko.

Firmaet Tage Peetz & Co. paastod Frifindelse og anførte, at den anvendte Metode med Optælling af de enkelte Partier (Konnossementer), efterhaanden som og umiddelbart efter at disse var udlosset, er overensstemmende med almindelig Kotyme. Der henvises iøvrigt til en Erklæring fra Grosserer-Societetets Komite, hvor det bekræftes, at dette er Kotyme.

Sø- og Handelsretten gav det sagsøgte Firma Medhold og dømte Rederiet til at betale 75 Kr. i Sagsomkostninger.

Højesteret omstødte imidlertid Sø- og Handelsrettens Afgørelse. I Højesteretsdommen hedder det:

Det bemærkes, at Certepartiet indeholder Bestemmelse om, at »Ladningen leveres frit til Skibssiden og tages frit fra Skibssiden«. Da de Partier, hvori der ved Optællingerne fandtes Manko, efter det oplyste ved Losningen blev henbragt paa en nogle Hundrede Meter fra Skibet beliggende Plads, hvor de inden Optællingen henlaa uden Opsyn om Natten, findes det ikke tilstrækkeligt godtgjort, at Mankoen fandtes ved Udlosningen. Herefter har Firmaet Peetz & Co. været uberettiget til at foretage det nævnte Fradrag af 361 Kr. 48 Øre ved Udbetaling af Fragten, og Rederiets Panstand vil derefter være at tage til Følge.

Det bemærkes, at hverken den i Dommen gengivne Certepartibestemmelse eller den paaberaabte Kotyme findes at kunne medføre noget andet Resultat.

Firmaet Peetz & Co. dømtes saaledes til at betale det

Til Last af frosset Kød, Fisk, Frugt etc. forsynes Skibet med et Kølerum paa 10.000 cbf, ogsaa til Provianten indrettes et moderne Køleanlæg.

Hjælpe-maskineriet vil bestaa af 5 Hjælpe-motorer, tre 6-cylindret enkeltvirkende 4-Takts Dieselmotorer, normalt udviklende 360 resp. 180 E.H.K.

Dæksmaskineriet bliver elektrisk drevet og vil bestaa af Ankerspil, tolv 5-Tons Spil, Forhalingspil og elektro-hydraulisk Styremaskiner. Skibets 6 Lasteluger vil blive betjent af 12 Bomme med en Løfteevne af 5 Tons hver.

Den nautiske Udrustning bliver tip top moderne og omfatter bl. a. Gyroskopkompas, Ekkolod, S.A.L.-Log og Radiopejleapparat samt Radiotelefon.

De 16 Redningsbaade vil bestaa af 8 haandpropellerdrevne Baade og 8 Motorredningsbaade, hvoraf 4 bliver let haandlerlige saakaldte »emergency boats«. Hver Redningsbaad kan ved Hjælp af et elektrisk drevet Spil søsættes af een Person.

finske Rederi 361 Kr. 48 Øre med Renter plus 400 Kr. i Sagsomkostninger for begge Retter.

### Højesteretsdom

Højesteret afsagde forleden Dom i en Sag mellem Firmaet Dansk Crown-Cork Fabrik og Firmaet Emil Stephensens Eftf.

Stephensens Eftf. paantog sig for Crown-Cork Sø- og Krigsforsikringen i Amerika for to Partier Blikplader, der i 1940 blev afskibet fra New York, med M/S »Algier«. Skibet forliste i Nordsøen, og da det viste sig, at de tegnede Forsikringer ikke dækkede Fragt og andre Omkostninger til et Beløb af 8121 Kr., krævede Dansk Crown-Cork Stephensens Eftf. dømt til at betale dette Beløb med Fradrag af 5859 Kr., som Dansk Crown skyldte Stephensens Eftf. i et andet Mellemværende. Sø- og Handelsretten frifandt Stephensens Eftf. og tilkendte det Sagens Omkostninger. Højesteret omstødte Sø- og Handelsrettens Dom og dømte Emil Stephensens Eftf. til at betale de 8121 Kr., med Fradraget ialt 2262 Kr. samt Sagens Omkostninger for begge Retter med 1500 Kr.

### Kullene paa Bornholm

Der er nu produceret ca. 5.000 Tons Kul paa Bornholm. Brydningen foregaaer i ca. 20 Meters Dybde, men der regnes med, at man vil komme ned i ca. 37 Meters Dybde.

### Verdens ældste Fragtskib

Det 168-aarige Sejlskib »Trelholm« af Ærøskøbing — sandsynligvis det ældste i Verden — er havareret i Omø-sund. Skibet sprang læk, saa hele Besætningen maatte til Pumperne.

Skibet, der føres af Kaptajn O. Friis Clausen, naaede dog velbeholden til Nyborg.

### Færøske Fiskeskibe

Bestyrelsen for Aktieselskabet Færøske Fiskeskibe har foreløbig underskrevet Kontrakter om Levering af seks 80 Tons Fiskefartøjer hos følgende Værfter: A/S Sydhavns-Værftet, København, Helgolands-Værftet, Helsingør, Nyborg Skibs- og Baadebyggeri, der hver leverer et Fartøj, og Søren Larsens & Sønners Skibsværft, Nykøbing Mors, der skal levere 2 Fartøjer.

### Maskinisteksaminerne

I Eksamensterminen September/Oktober 1944 er der ved Aalborg og Esbjerg Maskinistiskoler afholdt Maskinisteksaminer med følgende Resultater:

Til den almindelige Maskinisteksamen i Aalborg mødte 11 Eksaminander, hvoraf 10 bestod.

Til Motorpasserprøven i Esbjerg mødte en Elev, som bestod.

Til den almindelige Maskinisteksamen i Esbjerg mødte 31 Eksaminander, som alle bestod.

### Maskinmestrenes Forenings gensidige Haveriforsikring

N. T. Nandow, J. H. B. Larsen er udtraadt af og Maskinmester H. Schultz Andersen, København, og Maskinmester C. F. C. Petersen, Odense, er indtraadt i Bestyrelsen. A. V. Andersen er fratraadt og A. B. Kristensen er tiltraadt som Prokurist.

**J. Lauritzens Søfartsskole**

I Dagene den 10., 11. og 12. Oktober er der blevet afholdt Afgangsprøve paa Sommerholdet paa J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved ved Svendborg.

Som Censorer fungerede Navigationsskolebestyrer *L. Rasmussen* fra Svendborg Navigationsskole og Forretningsfører *H. J. Christiansen* fra Dansk Styrmandsforening.

Der afgik 26 Elever fra Skolen.

**Svendborg Havn**

Trods Forholdene har Svendborg Havn klaret sig godt gennem det sidste Regnskabsaar 1943—44. Regnskabet for dette forelaa i Svendborg Byraads Møde forleden, og viser et Driftsoverskud paa 38.077 Kr., medens der var budgetteret et Overskud paa 14.780 Kr. Der har været en Merindtægt paa 17.801 Kr. og Besparelser paa 18.442 Kr., medens Mindreindtægterne andrager 110 Kr. og Overskridelserne 12.335 Kr. Den samlede Omsætning har været 276.900 Kr. mod budgetteret 259.209 Kr.

**Aarhus Stevedore-Kompagni**

Aarhus Stevedore-Kompagni har af Havnevæsenet lejet et Areal paa 1000 Kvadratmeter beliggende ved Kompagniets Stillingsplads. Her skal opføres en Bygning, hvor Arbejderne kan opholde sig under tilfredsstillende Forhold, naar de stiller og der udtages Arbejdskraft til Lastning og Losning af Skibe i Havnen.

**Reersø Havn**

Reparationen af Reersø Havn, der led alvorlig Skade under det usædvanlige Lavvande for nogle Uger siden, er et vanskeligt Arbejde, men heldigvis ikke saa omfattende og kostbart, som man havde ventet. Havnepladsen er gravet op i hele den vestre Kajs Længde, og det viste sig, at de svære Ankre, der ligger et Par Meter nede og skal holde hele Anlægget paa Plads, ikke har svigtet. Derimod skal de ydre, meterlange Bolte, der skal holde selve Bolværket, fornyes, ligesom der bliver en Del Tømrerarbejde at udføre.

**Guldborg Havn**

Majbølle Sogneraad paa Nordøst-Lolland har, med forventet Tilladelse fra Amlsraadet, besluttet at købe Guldborg Havn. Det er Meningen, at der skal bygges en helt ny Havn i Stedet for den gamle.

**Sætteskippereskole i Sønderborg**

Efter et betydeligt Forarbejde er Sønderborg Erhvervsraad kommet overens med den stedlige Fiskeriforening og Sejlklubben om, at der i Sønderborg skal oprettes et Kursus til Sætte- og Kystskippereksamen. Til det første Kursus, som skal begynde den 16. ds. og vare fem Maaned, har der meldt sig ca. 30 Elever. Undervisningen ledes af Skibsfører Olsen, Sønderborg.

**»Drottningholm«**

Svenska Amerika Linien »Drottningholm«, som har været benyttet ved Udvekslingen af Krigsfanger og nu henhører i Liverpool, vil snarest returnere til Sverige.

**Grängesbergs »Salvo«**

Grängesbergselskabets nybyggede Motorskib »Saivo«, som er paa 9000 Tons d.w., skal i Slutningen af Maanedet afgaa fra Göteborg for Transport af Krigsfangepakker for internationale Røde Kors i Genève's Regning.

**Hvor høje kan Bølger blive**

I Aarene før denne Krig blev der i det nordlige Atlanterhav ved Hjælp af de saakaldte stereofotogrammetriske Maalinger foretaget Undersøgelser af Spørgsmaalet om, hvilken Højde en Bølge kan naa. Den største maalte Bølge viste sig at være 16 Meter høj og det største »Bølgebjerg« 18½ Meter, medens Afstanden fra Bølgekam til Bølgekam var 250 Meter. I Tilfælde af Stormflod mener man dog, at Bølgerne skulde kunne naa en Højde af 20 Meter med en Bølgeafstand af over 300 Meter. I Almindelighed er Bølgerne selv ved oprørt Sø dog betydeligt mindre. Ved Vindstyrke 9 er Bølgehøden i det nordlige Atlanterhav saaledes omkring 8 Meter.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGB

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

**Genforsikrings A/S »Rossia«**

Genforsikringsselskabet »Rossia« har holdt Generalforsamling, hvor Regnskabet for Driftsaaret, der afsluttedes pr. 30. Juni 1944, fremlagdes.

Aarets Overskud er Kr. 116.818,59.

**PERSONALIA****80 Aar**

En af Troenses mest kendte Mænd, forhenværende Skibsfører *Sophus Knudsen*, fyldte den 16. Oktober 80 Aar.

**70 Aar**

Den 16. Oktober fyldte Fyrmester af 1. Grad *E. J. H. C. Lund*, Due Odde Fyr, 70 Aar. Han forlader med Udgangen af Oktober Maaned Fyretaten efter 48 Aars Tjeneste.

**60 Aar**

Den 21. Oktober fylder Fører i Svitzers Bjergnings-Entreprises Bugserbaade, Kaptajn *R. A. Raahauge*, 60 Aar. Fører i Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kaptajn *W. Hartz-Rasmussen*, fylder den 22. Oktober 60 Aar.

Baadmand *Kristian Larsen* ved Redningsstationen Nymindegab fyldte 60 Aar Lørdag den 14. ds.

Lodsformand *Anton Chr. Christensen Wegeberg*, Thyborøn, fyldte 60 Aar den 13. Oktober.

**50 Aar**

Fører i A/S »Motortramp«, Kaptajn *A. W. B. Eriksen*, fylder den 23. Oktober 50 Aar.

Lods ved Randers Fjord Lodseri, Kaptajn *F. J. J. Kaadtmann*, fylder den 26. Oktober 50 Aar.

Den 27. Oktober fylder Fører i Store Nordiske Telegraf-Selskab, Kaptajn *Alexis Damsgaard*, 50 Aar. Kaptajn Damsgaard er bosiddende i Shanghai.

**D. S. B.**

Undermaskinmester af 1. Grad ved Store Bælts Overfarten *A. van Laer* skal fra 1. November overtage Skibsmaskininspektør *H. C. Schambyes* Embede. Schambye, der nylig er fyldt 67 Aar og saaledes faldet for Aldersgrænsen, har været Skibsmaskininspektør siden 1922. Hans Afløser er en Mand paa 54 Aar, der blev ansat ved Statsbanerne den 1. August 1918.

**Fyrvæsenet**

Marineministeriet har under 6. Oktober 1944 ansat Fyr-assistent *Harald Marsk Lauritsen* som Fyrmester af 3. Grad fra 1. Oktober 1944 og Fyrassistent *Eli Nielsen Odgaard* som Fyrmester af 2. Grad fra 1. November 1944.

**Officielt**

»Rederiaktieselskabet »Rena«, hvis Formaal er at drive Rederi- og Befragtningsvirksomhed samt al anden i Forbindelse dermed staaende Virksomhed, herunder Drift af Fiskekuttere, har Hovedkontor i København; dets Vedtægter er af 31. August 1944. Den tegnede Aktiekapital udgør 150.000 Kr., fordelt i Aktier paa 1000 Kr. eller mangefold deraf. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt. Selskabets Stiftere er: Landsretssagfører Arno Boserup, København, Kaptajn Joachim Frederik Boserup, Klampenborg, og Direktør Bjarne Frits Ole Iversen, Vedbæk, der tillige udgør Bestyrelsen. Direktør er nævnte J. F. Boserup. Selskabet tegnes af Bestyrelsens Formand i Forening med Direktøren; ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom af den samlede Bestyrelse.

»Aktieselskabet Rederiet Anholt« af København. Prokura er meddelt Hans Kristian Albertsen.

»Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia««. Direktør Jens Christensen, Hellerupgaardsvvej 19, Hellerup, Overretssagfører Ove Kamphøwener Frederiksen, Evaldsgade 5, København, Direktør Hans Christian Houmann, Lønborggaard pr. Vodstrup, Direktør Jørgen Clausen Madsen, Svendborg, er indtraadt i Bestyrelsen.



### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa  
 D/S »Activ«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker.  
 C. Clausen, Svendborg.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Buggerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.  
 D/S »Heimdall«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 Rederi A/S Kosmos.  
 A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.
- A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 Navitas A/S.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 Alfred Olsen Transport Co.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Orion«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 Partrederiet s.s. Runø.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitfers Bjergnings-Entreprise.  
 A. E. Sørensen, Svendborg.  
 A/S Tankskibsrederiet.  
 Jens Toft A/S.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 19. Oktober 1944.

Nr. 41.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paaældende Kvartals Begyndelse. Kvartals-abonnerter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, stnar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1422. Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indløb atter normal.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/889 1944 udgaar.

Position. c. 54° 39' N. 11° 21' E.

Detaller. Efter foretaget Oprensning er Vanddybden i Indsejlingen til *Rødby Havn* atter normal, 4,0 m.

1423. Danmark. Tolkedyb ESE. Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 40/1393 1944.

Position. c. 54° 46',8 N. 12° 29',5 E., c. 9½ Sm 114° fra *Tolkedyb* Lys- og Fløjtetønde.

Detaller. Det i E. f. S. Nr. 40/1393 1944 omhandlede Vrag opgives at ligge paa ovennævnte Plads. Der formenes at være c. 3 m Vand over Vragets Mast.

1424. Sverige. Svanhalla. Torhamn NE. Nye Fiskerfyr tændt.

Position. Forfyret: 56° 07' 12" N. 15° 53' 21".

Detaller. Ved *Svanhalla* Fiskerihavn er tændt to Ledefyr, *Svanhalla* övre og nedre Fyr, der begge viser rødt. fast Lys. Flammens Højde: Bagfyret: 11 m. Forfyret: 6,5 m. Afstanden mellem Fyrene, der er overet i Pejling 303°, er 200 m. Fyrpælene er som Dagmærker hver forsynet med en hvid Trekant, paa Bagbaaken med nedadvendt Spids, paa Forbaaken med opadvendt Spids. Fyrene tændes efter Behov for det lokale Fiskeri.

(U. f. s. Nr. 41/1960. Stookholm 1944.)

1425. Sverige. Gotland W.-Kyst. Färösund. Indsejling spærret.

Tidligere E. f. S. Nr. 17/809 1944 udgaar.

Position. c. 57° 55' N. 19° 02' E.

Detaller. *Färösund* N.-lige Indsejling er spærret, men kan passeres om Dagen. Om Natten kan Passage kun finde Sted i Undtagelsestilfælde og da efter særlig Tilladelse fra Chefen for *Gotlands* Kystartilleriforsvar, Telf. *Visby* eller *Färösund*: „Kustartilleriförsvaret. Vakhavande officeren“.

(U. f. s. Nr. 41/1962. Stookholm 1944.)

**1426. Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårösund. Indsejling spærret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/29 1944 udgaar.*Position.* c. 57° 50' N. 19° 06' E.*Detaller.* Fårösund S.-lige Indsejling er spærret, men kan passeres om D a g e n. Om Natten kan Passage kun finde Sted i Undtagelsestilfælde og da efter særlig Tilladelse fra Chefen for Gotlands Kystartilleriforsvar, Telf. Visby eller Fårösund: „Kustartilleriforsvaret. Vaktstående officeren“.

Lods afventes

af indefra kommende Skibe NW. for Skarfgrund;

af udefra kommende Skibe SE. for Linien Fårö Missloper—Skenholmen NE.-Pynt.

(U. f. s. Nr. 41/1961. Stockholm 1944.)

**1427. Sverige. Stockholm Skærgaard. Huvudskär. Skydeøvelser.***Tidspunkt.* 30. September—30. Oktober 1944, Mandage—Torsdage Kl. 0800—1700.*Position.* Huvudskär c. 58° 58' N. 18° 34' E.*Detaller.* Skydning mod Luftmaal foretages i nævnte Tid S. for Huvudskär.

Fareomraadet strækker sig indtil 5,4 Sm ESE. for Linien fra Huvudskär til et Punkt 9,7 Sm 245° fra Huvudskär.

(U. f. s. Nr. 41/2006. Stockholm 1944.)

**1428. Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Skydeøvelser.***Tidspunkt.* 30. September—30. Oktober 1944.*Position.* Stora Stenholmen c. 59° 03',7 N. 18° 10',7 E.*Detaller.* Skydning fra Luftfartøj mod Maal paa Land foretages i nævnte Tidsrum mod Stenholmen.

Fareomraadet begrænses af en Cirkel med Centrum i Maalet og Radius 2,7 Sm.

(U. f. s. Nr. 41/2005. Stockholm 1944.)

**1429. (S). Sverige. Öregrundsgrepen. Fyrskib ombyttet med Reservefyrskib for Vinteren.***Position.* 60° 28' N. 18° 18' E.*Detaller.* Grepen Fyrskib er for Vinterperioden erstattet med et Reservefyrskib, som i Stedet for Navn har Ordet *Reserv* malet paa Siderne. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandret.

(U. f. s. Nr. 41/1959. Stockholm 1944.)

**1430. Sverige. Bottniske Bugt. Björn Fyr W. Skydeøvelser.***Tidspunkt.* 7. Oktober—1. November, dagligt.*Position.* Björn Fyr c. 60° 38' N. 17° 59' E.*Detaller.* Skydning fra Luftfartøj mod Luftsæløbemaal foretages i nævnte Tid W. for Björn Fyr.

Fareomraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) 60° 39',0 N. 18° 10',0 E. c) 60° 44',0 N. 17° 42',0 E.

b) 60° 44',5 N. 18° 14',0 E. d) 60° 39',0 N. 17° 44',0 E.

Der skydes kun, naar Omraadet er frit.

(U. f. s. Nr. 41/2004. Stockholm 1944.)

**1431. Sverige. Bottniske Bugt. Norrhyskär. Sejløbet Norrhyskär—Norrbystrand. Fyr forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1278 1944 udgaar.*Position.* c. 63° 33' N. 19° 51' E.*Detaller.* Bedragaren Fyr viser nu rødt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Flammens Højde: 2,6 m. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

(U. f. s. Nr. 41/1958. Stockholm 1944.)

**1432. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Rettelse.***Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1384 1944.*Detaller.* De Skydninger, der var bestemt til at finde Sted den 24. og 30. Oktober 1944 Kl. 0700—1900 foretages de nævnte Dage Kl. 0700—0700 (24 Timer).

(N. f. S. Nr. 41/2063. Berlin 1944.)

**1433. (T). Tyskland. Wismar Bugt. Grosses Tief. Sømærke midlertidigt ombyttet.**  
*Position.* 54° 04' 21" N. 11° 25' 54" E.

*Detaller.* *Grosses Tief* røde Spirtønde med 2 Balloner (Anduvningsvager) er bortdrevet og erstattet med en Spirtønde med 1 nedadvendt Kost over 1 opadvendt Kost.

(N. f. S. Nr. 41/2064. Berlin 1944.)

**1434. Tyskland. Kieler Bugt. Neuland NNE. Vrag.**

*Position.* c. 54° 26',7 N. 10° 42',4 E.

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket to Master rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 41/2065. Berlin 1944.)

**1435. Tyskland. Eckernförde Bugt. Sømærke udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

*Position.* c. 54° 28',5 N. 9° 57',3 E.

*Detaller.* 1. En sort Tønde med Stage er udlagt paa ovennævnte Plads. 20 m uden om Tønden ligger 6 røde Trætønder.

2. Det er forbudt at ankre og fiske i dette Omraade. Alle Tønderne skal passeres om Bagbord.

(N. f. S. Nr. 41/2066. Berlin 1944.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1436. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Vrag.**

*Position.* *Schultz's Grund:* c. 56° 10' N. 11° 11' E.

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Overbygning samt Master og Skorsten rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa *Schultz's Grund*.

**1437. Danmark. Kattegat S.-lige Del. Samsø SE.-Pynt. Lushage. Taagesignal atter i Virksomhed.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 40/1414 1944 udgaar.*

*Position.* c. 55° 45',9 N. 10° 37',5 E.

*Detaller.* Taagesignalet med Nautofon ved *Lushage Fyr* er atter i Virksomhed.

**1438. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Samsø SW.-Pynt. Vesborg. Taagesignal atter i Orden.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 40/1415 1944 udgaar.*

*Position.* c. 55° 46',2 N. 10° 33',3 E.

*Detaller.* Taagesignalet med Nautofon ved *Vesborg Fyr* er atter i Orden.

**1439. Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke atter paa Plads.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 34/1236 1944 udgaar.*

*Position.* c. 56° 36',8 N. 10° 24',3 E.

*Detaller.* *Randers Fjord* rød- og hvidstribede Spidstønde med 1 Ballon er efter endt Reparation atter udlagt paa Plads. Det midlertidigt udlagte mindre Sømærke er inddraget.

**1440. Danmark. Kattegat. Als Odde NE. Oplysning om Vrags Plads.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 40/1417 1944.*

*Position.* 56° 46' 12" N. 10° 26' 26" E., c. 5,2 Sm 46° fra *Als Odde* Bagfyr.

*Kort* Nr. 104, 102 og 100.

**1441. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Oplysning om Vrags Plads.**

*Tidligere E. f. S. Nr. 40/1418 1944.*

*Position.* 56° 51' 46" N. 10° 37' 01" E., c. 8,3 Sm 131° fra *Hals Barre Fyr*.

*Kort* Nr. 104, 102 og 100.

**1442. (T). Sverige. Kattegat. Fyr midlertidigt slukket.**

*Position.* 57° 21' 27" N. 11° 59' 11" E.

*Detaller.* *Malöhamn Fyr* er slukket indtil videre.

(U. f. s. Nr. 41/2012. Stockholm 1944.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1443. Norge. Skagøysund. Dyrsnes Fyr midlertidigt slukket.

*Position.* c.  $70^{\circ} 04',7$  N.  $19^{\circ} 03',3$  E.

*Detaller.* Dyrsnes Fyr er midlertidigt slukket. Det tændes snarest muligt igen uden yderligere Meddelelse.

(N. f. S. Nr. 41/2086. Berlin 1944.)

## 1444. Norge. Ålesund NW. Vrag.

*Position.*  $62^{\circ} 28' 29''$  N.  $6^{\circ} 09' 14''$  E.

(N. f. S. Nr. 41/2079. Berlin 1944.)

## 1445. Danmark. Fanø Bugt. Spærrede Omraader.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Omraaderne inden for Linier gennem nedennævnte Punkter er spærret for Sejlads og Fiskeri:

O m r a a d e 1:

a)  $55^{\circ} 24',3$  N.  $8^{\circ} 15',2$  E.      c)  $55^{\circ} 24',3$  N.  $8^{\circ} 18',2$  E.

b)  $55^{\circ} 24',7$  N.  $8^{\circ} 18',2$  E.      d)  $55^{\circ} 24',7$  N.  $8^{\circ} 15',2$  E.

O m r a a d e 2:

e)  $55^{\circ} 26' 45''$  N.  $7^{\circ} 49' 39''$  E.      g)  $55^{\circ} 26' 30''$  N.  $7^{\circ} 50' 21''$  E.

f)  $55^{\circ} 25' 42''$  N.  $7^{\circ} 48' 18''$  E.      h)  $55^{\circ} 25' 24''$  N.  $7^{\circ} 49' 00''$  E.

Kort Nr. 94 og 93.

(N. f. S. Nr. 41/2078. Berlin 1944.)

## Tillæg.

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

## 1446. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Skjoldnæs E. Undervandshindring for-gæves eftersøgt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 32/1186 1944 udgaar.

*Position.* c.  $54^{\circ} 58',1$  N.  $10^{\circ} 14',6$  E., c. 1,2 Sm  $93^{\circ}$  fra Skjoldnæs Fyr.

*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads rapporterede Undervandshindring har forgæves været eftersøgt. Det maa formodes, at Skibet har rørt en under Vandoverfladen drivende Genstand.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1447. (T). Danmark. Kattegat. Kikhavn. Hundested. Radiofyr midlertidigt nedlagt.

*Positioner.* 1) Kikhavn Radiofyr c.  $55^{\circ} 58',9$  N.  $11^{\circ} 52',9$  E.

2) Hundested — c.  $55^{\circ} 57',9$  N.  $11^{\circ} 50',8$  E.

*Detaller.* Kikhavn og Hundested Radiofyr er midlertidigt nedlagt.

## 1448. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Sælhundeholm Løb. Lystønde midlertidigt inddraget.

*Position.*  $56^{\circ} 41' (04'')$  N.  $8^{\circ} 14' (25'')$  E.

*Detaller.* Sælhundeholm Løb Nr. 1 Lystønde er midlertidigt inddraget efter at være blevet paasejlet. Den vil snarest atter blive udlagt.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



*Tegn Deres  
Forsikringer*

**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

•  
**5/-, post free**

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY •  KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

=====  
**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandværkskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****AARHUS****AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“**ODENSE****CHR. CLEMMENSEN**

Grundlagt 1866

(INDEHAVER UFPE CLEMMENSEN)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

Telgr. Adr.: „Clemmensen“

Telf. 14 og 33  
Rigstelefon 38**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

**ODENSE - BOGENSE**Tlf. 30 - 2 Lin.  
2830

Tlf. Adr. Friis

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

**C. HOPPE & CO.**

Partners:

C. Hoppe  
edsv. Skibsmægler

Job. Sørensen

P. M. Michelsen

**ODENSE**Telefon:  
988-688Telgr. Adr.  
Brokerhoppe**FREDERICIA****JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

**FREDERICIA**Telegr. Adr.: „MORTENSEN“    Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code**RANDERS****CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**SVENDBORG****A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 42

FREDAG 27. OKTOBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Stridslarmen fra de europæiske Krigsskuepladser er steget til et Crescendo af saa uført Styrke, at man uvilkaarligt siger til sig selv, at dette maa være Begyndelsen til Enden paa denne Krig, hvad enten dette saa sker i Form af en politisk Eksplosion eller ved den mere langvarige Proces: den ene Parts totale Udmattelse.

Imidlertid, hvad enten Afslutningen nu former sig paa den ene eller den anden Maade, saa ved vi, at før eller senere vil en skønne Dag, det sidste Skud blive affyret, og paa Baggrund af den militære Udvikling, vi har været Vidne til i den sidste Tid, saa synes paa mange Hold den Opfattelse at gøre sig gældende, at Tiden nu er inde til at forberede sig paa Fredens Gerning. Som det sidste Udslag af denne Opfattelse foreligger der nu fra Sverige Meddelelse om, at Interessen fra udenlandske Befragtere i at sikre sig svensk Tonnage paa Timecharter efter Krigen i den sidste Tid har været større end nogensinde tidligere. Engelske Timecharterbefragtere skal saaledes være villig til at betale sv. Kr. 13 pr. Ton d.w. for en Periode mellem 4 og 5 Aar, og portugisiske Befragtere har for halvt saa lange Tidsrum antydet Rater omkring \$6. De her nævnte Rater gælder Skibe bygget under Krigen, altsaa hel moderne Tonnage. Saa uklart som Forholdene ligger synes de svenske Rederier imidlertid ikke at kunne benytte sig af disse Tilbud fra udenlandske Befragtere, men svenske Olieselskaber har fragt et Par større svenske Tankbaade paa Timecharter til Rater omkring sv. Kr. 9.50 à sv. Kr. 10 pr. Ton d.w. Der oplyses intet om Periodens Længde, men, som allerede nævnt paa denne Plads, har amerikanske og engelske Olieselskaber tidligere været ude efter svenske Tankbaade for Levering efter den europæiske Krigs Ophør til Rater lidt over \$2 pr. Ton d.w. for 10 Aars Perioder.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der stadig kun faa Nyheder. Fra New York meldes om stadig Tonnageknaphed og Befragtningsvirksomheden er indskrænket til de Baade, der frigives af de amerikanske Skibsfartsmyndigheder til Præferencelaster. Der er saaledes frigivet en Del Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien, Sydamerika, Middelhavshavne og Frankrig, men de andre Trades saasom Sukker fra Cuba, Malm fra Brasilien, Salpeter fra Chile og Malm fra Forindien og Sydafrika har kun faaet enkelte Skibe tildelt. Neutrale Skibe er stærkt efterspurgt paa det amerikanske Marked og underhaanden tilbydes betydelige Tillæg til de officielle Rater, men intet neutralt Skib har været udbudt paa de amerikansk-kontrollerede Markeder i den forløbne Uge.

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul fra Østkysten og Wales til de sædvanlige Destinationer til uforandrede Rater, ligesom Efterspørgslen efter Tonnage for Salt fra Suez, Aden og Port Sudan til Calcutta er meget betydelig. Endvidere noteres en lang Række Kulladninger fra Sydafrika til saavidt forskellige Destinationer som Haifa og Colombo, som nu ogsaa for sidstnævnte vedkommende maa dække Kulbehovet fra Sydafrika, da Kuleksperten fra Calcutta er suspenderet.

I de frie Trades er Tonnagebehovet uforandret stort. Befragterne i Spanien, Portugal og Argentina har de allerstørste Vanskeligheder med at skaffe Tonnage til Transporten af deres Varer. Den amerikanske Regering har saaledes givet Udførselstilladelse for et stort Parti forskellige Levnedsmidler til Spanien, men har gjort det til en Betingelse, at Transporten skal foregaa med spanske Skibe, og da Spanien allerede har købt meget betydelige Kvantiteter Korn i Argentina, der ogsaa skal sejles hjem med spansk Tonnage, er Situationen meget vanskelig. Af Noteringer skal nævnes: Korn Buenos Aires/Lissabon \$75, Hvede i Sække Buenos Aires/Callao \$42.50, Sukker Cuba/Portugal \$50, Hvede og/eller Majs Buenos Aires/Tampico 200 Pesos.

Forholdene i vore hjemlige Farvande er stadig rolige. Der sluttes en Del Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne, ligesom der er sluttet adskillige Skibe for Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark til Rater omkring Kr. 22, men derudover har den militære Udvikling lagt en stærk Dæmper paa Aktiviteten.

### SKIBSREDER H. A. HANSEN 70 AAR

En af den danske Rederiverdens kendteste Mænd, Skibsreder *H. A. Hansen*, fyldte forleden Dag 70 Aar. I Aarenes Løb har han øvet en betydelig Indsats for den danske Skibsfart, og i en Periode beklædte han Posten som Formand for Dansk Dampskibsrederiforening.

Skibsreder *H. A. Hansen* er født i den traditionsrige gamle Sømandsby Marstal som Søn af en Skibsfører. I hans Drengaar og første Ungdomsaar var Marstal et af Sejlskibsfartens Knudepunkter. Hjemme i Fødebyen fik han sin første Uddannelse i Skibsmæglerbranchen, men drog saa udenlands — til Antwerpen — for at søge yderligere Uddannelse. Efter Hjemkomsten til Danmark i 1898 blev han knyttet til »Holm & Wonsild«, otte Aar efter tog han Mæglereksamen, og i 1910 fik han sin Bestalling.

I det ansete gamle Firma avancerede han hurtigt. I 1921 traadte han ind som Medindehaver af Firmaet, samtidig med at han blev korresponderende Reder for Dampskibsselskabet »Myren«. Otte Aar senere døde Firmaets Seniorchef, Skibsreder *Chr. Sass*, og det blev da Skibsreder *H. A. Hansen*, der skulde føre det store Firma videre.

I det lange Spand af Aar, Skibsreder *H. A. Hansen* har været knyttet til og ledet det store Firma, har det gennemløbet en stor Udvikelse. Midt under denne Krig havde Dampskibsselskabet »Myren« 50 Aars Jubilæum, og man kunde da se tilbage paa en rig Udvikling. Det kan saaledes nævnes, at Selskabet, da den ny Verdenskrig udbrød, raadede over syv Dampere og to Motorskibe.

Ved Direktør *A. O. Andersen's* Død i 1934 blev Skibsreder *H. A. Hansen* valgt til Formand for Dansk Dampskibsrederiforening — en Post, han beklædte, indtil han i 1939 ønskede at trække sig tilbage for at blive afløst af Direktør *J. A. Korbing*. I denne Periode var *H. A. Hansen* tillige Formand for Søfartsraadet. Hans Afgang som Rederiforeningens Formand var dog ikke ensbetydende med, at han trak sig ud af det store Organisationsarbejde, han har viet saa megen Arbejdskraft. Skibsrederen er stadig Medlem

af Bestyrelsen for *The Baltic and International Maritime Conference*, for *Danske Rederes Retsværn*, *The Danish Committee of Lloyd's Register* og for *Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart*. Det kan endvidere nævnes, at Skibsrederen er Medlem af *Isbrydningsraadet*, Bestyrelsesmedlem i *Dampskibsselskabet »Dania«* og Forsikringsaktieselskabet *National* samt Medlem af *Fondsbørs-Bestyrelsen*.

Igennem en lang Aarrække har Skibsreder H. A. Hansen med aldrig svigtende Energi arbejdet for den danske Skibsfarts Interesser. Han har ikke alene formaaet paa mønstergyldig Maade at lede det store Firma, men han har tillige ved mange Lejligheder gjort en Indsats i Spørgsmaal, der har været af vital Betydning for hele den danske Skibsfart.

#### LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

Fra England meddeles, at der er nedsat en Kommission for at undersøge Muligheden og Hensigtsmæssigheden af en eventuel Sammenslutning af »Lloyd's Register of Shipping« og »British Corporation Register of Shipping and Aircraft«.

Hvorfra Initiativet er kommet, siges der intet om, men man maa formode, at det er udgaet fra Staten, som under Krigen har haft og har vidtgaaende Kontrol med Søfarten.

»Lloyd's Register of Shipping« er Verdens største og betydeligste Klassificerings-Bureau, og dets ældste Registreringsbog er dateret 1764-65-66, overhovedet den ældste i Verden. Lloyd's Register fejrede i 1934 100 Aars Mindet for sin Omorganisation og nyere Driftsform, og det meddeltes dengang, at omkring Halvdelen af alle Verdens Skibe klassedes hos Lloyd's, flere end i samtlige øvrige Klassificerings-selskaber.

»British Corporation Register of Shipping and Aircraft« stiftedes i Aaret 1890.

#### DEN SVENSKKE KRIGSFORSIKRINGS ERSTATNINGER

Krigsforsikringssummerne for svenske krigsforliste Handelsskibe fra Krigsudbruddet og indtil September 1944, d. v. s. for 5 Aars Krig, beløber sig til ca. 297.500.000 sv. Kr., heri ikke medregnet krigsforliste Fiskefartøjer.

Disse 297,5 Millioner fordeler sig i de forskellige Aar som følger:

1939	14.006.000	Kr. for 21 Skibe
1940	74.940.000	» » 55 »
1941	57.670.000	» » 33 »
1942	86.235.000	» » 40 »
1943	54.060.000	» » 23 »
1944	10.610.000	» » 16 »

I 1937, det sidste normale Fredsaar, beregnedes Værdien af den svenske Handelsflaade til 526.896.000 Kr., og samme Aar beløb Fragter, Passagerafgifter, Postbefordringsafgifter og Tidsbefragtningsafgifter sig til ialt ca. 380.000.000 Kr.

Den svenske Handelsflaades Krigstab beløb sig efter fem Aars Krig til 200 Skibe paa tilsammen ca. 540.000 B. T. Desuden er 25 Skibe paa ca. 46.000 Tons blevet beslaglagt og konfiskeret.

Som det fremgaar ovenfor, naaede Erstatningen for sænkede Skibe sit højeste Tal i 1942 med ikke mindre end 86 Millioner Kroner, medens det for de første Maaneder af 1944 var det hidtil laveste under Krigen med kun 10,6 Millioner. I det sidste Tilfælde drejer det sig ganske vist kun om to Trediedele af Aaret, men paa den anden Side maa man ved Sammenligning med det første Krigsaar erindre, at dette var endnu kortere.

Erstatningssummerne er steget forholdsvis kraftigere end Antallet af forliste Skibe og deres Tonnage som Følge af de efterhaanden stigende Priser. Under-

søger man, hvorledes denne Prisstigning paavirker Erstatningssummerne, finder man følgende:

I 1939 udbetaltes der for 21 Skibe med en Gennemsnitsstørrelse af 1.840 Tons, 66.943 Kr. pr. Skib, svarende til 363 Kr. pr. Ton.

I 1940 udbetaltes der for 55 Skibe med en Gennemsnitsstørrelse af 2.711 Tons 1.362.545 Kr. pr. Skib, svarende til 503 Kr. pr. Ton.

I 1941 udbetaltes der for 33 Skibe med en Gennemsnitsstørrelse af 3.220 Tons 1.747.600 Kr. pr. Skib, svarende til 543 Kr. pr. Ton.

I 1942 udbetaltes der for 40 Skibe med en Gennemsnitsstørrelse af 3.500 Tons 2.054.510 Kr. pr. Skib, svarende til 587 Kr. pr. Ton.

I 1943 udbetaltes der for 23 Skibe med en Gennemsnitsstørrelse af 3.160 Tons 2.350.413 Kr. pr. Skib, svarende til 744 Kr. pr. Ton.

Og endelig i 1944 udbetaltes der for 16 Skibe paa gennemsnitlig 991 Tons 663.000 Kr. pr. Skib svarende til 670 Kr. pr. Ton.

Det sidstnævnte Aars lavere Tal pr. Ton skyldes hovedsagelig, at en betydelig Del af Sænkningerne i dette Aar repræsenteredes af Motorsejlere.

Den procentvise stærkeste Forøgelse i pr. Ton Tallet indtraf saaledes fra 1939 til 1940, hvorefter Stigningen blev langsommere for atter at stige hurtigere fra 1942 til 1943.

Saafernt man vil inddele Skibene i »ældre« og »yngre«, kan Grænsen for den svenske Tonnages Vedkommende normalt ansættes til f. Eks. 15 Aar. Ved en Opstilling efter dette Princip faar man følgende Billede af den krigsforliste Tonnage i de forskellige Aar.

	»Yngre«	»Eldre«
1939	7 — 33 pCt.	14 — 66 pCt.
1940	17 — 31 »	38 — 69 »
1941	9 — 28 »	24 — 72 »
1942	10 — 25 »	30 — 75 »
1943	16 — 70 »	7 — 30 »
1944	3 — 20 »	13 — 80 »

I Aaret 1943, da Erstatningerne steg til deres højeste relative Beløb af 744 Kr. pr. Ton, var altsaa den »yngre« Tonnage uden Sammenligning stærkest repræsenteret blandt Sænkningerne, og ikke mindre end 70 pCt. af de det Aar forliste Skibe var under 15 Aar.

De faktiske Erstatningssummers Størrelse varierer kraftigt. Tager man 1943 som Eksempel, vil man finde, at den højeste Erstatningssum var paa 7,5 Millioner Kr. for et stort moderne Motorskib, medens den laveste var paa 6.000 Kr. for en lille Motorsejler.

I dette Aar udbetaltes der, inklusive den ovennævnte, to Erstatningssummer paa hver 7 Millioner Kr. eller derover. Et andet Skib erstattedes med over 6 Millioner Kr. og to andre med over 4 Millioner Kr. Yderligere 11 andre Skibe erstattedes med hver mellem 1—4 Millioner Kr.

#### VERDENSHANDELEN EFTER KRIGEN

Paa en Handelskonference, som fornylig fandt Sted i New York, fremkom Chefen for Udenrigsdepartementets handelspolitiske Afdeling, William A. Fowler, med nogle Betragtninger vedrørende Verdenshandelen efter Krigen.

Fowler udtalte bl. a.: »Da Krigen brød ud, eksisterede der et betydeligt Net af Toldmure og Valutakontrol, Karteller og andre Hindringer for Handelen. Saafernt disse Hindringer faar Lov til at bestaa efter Krigen, vil de forhindre Verdenshandelen i hurtigt at naa et højere Niveau end før Krigen. At anvende en Handelspolitik efter Krigen, som bygger paa Import af Raavarer i Bytte for færdige Produkter, vil være ganske fejlagtig. Saafernt hvert Land vilde være henvist til at basere sin Handel paa en ensidig Raavareimport, vilde Verdenshandelen formindskes i Stedet for at forøges. Man maa derimod søge at skabe



et System, som bringer Stabilitet i den internationale Valutaverden. Planerne for en international Valutafond og Verdensbank, som udarbejdedes paa Bretton-Woods Konferencen, tager Sigte paa Løsningen af dette Problem.

De Handelsaftaler, som U. S. A. før Krigen afsluttede med 20 Stater og under Krigen med yderligere 7 Lande, betegnedes af Fowler som Symbol paa et nyt Amerika, et Amerika som er vidende om sin Plads og sine Muligheder i en Verden, hvori alle Nationer er afhængig af hverandre.

#### DEBAT OM DEN ENGELSKE SKIBSFART

Den engelske Transportminister, Lord Leathers, udtalte fornylig i Parlamentet, at han var i Forhandling med Repræsentanter for Søfarten og Skibsværfterne angaaende visse Lempelser i de hidtil gældende Restriktioner vedrørende forskellige Skibstyper som vilde komme i Anvendelse efter Krigen. Han udtalte sin Forhaabning om, at man kunde genoptage Bygningen af Passagerskibe, men Overgangen maatte ske gradvis. Han udtalte endvidere, at Statskontrollen med Skibsbygningen nødvendigvis maatte fortsætte, i det mindste indtil Krigens Afslutning. Der maatte stadig udvises den yderste Sparsommelighed paa Grund af Knapheden paa Raamaterialer. Regeringen maatte give det umiddelbare Behov Forrang, men man vilde samtidig nøje tage Hensyn til Skibsværfternes Problemer i Efterkrigstiden. Allerede nu kunde det siges, at Storbritannien ligesom tidligere tilsigtede at betjene Verden med en stor effektiv Handelsflaade, som maatte være mindst lige saa stor som før Krigen.

Men, hævdede Ministeren, den britiske og de allierede Nationers Skibsfart vil være afhængig af den Fremgang, som Planerne for en udvidet Verdenshandel faar, og inden disse Planer er formuleret, vil det være umuligt at fastslaa, hvad der vil være nødvendigt for den britiske Skibsfarts Velfærd. Storbritannien ser hen til et Samarbejde med ligesindede Nationer for at etablere saadanne Forhold, som vil muliggøre en effektiv, økonomisk Skibsfart.

Systemet med Statssubsidier og Statsstøtte maa ikke anvendes en Gang til, sagde Lord Leathers. Det største Problem efter Krigen vil imidlertid blive Tonnageoverskuddet. Luftfarten kan derimod ikke forventes at berøve Søfarten en nævneværdig Del af dens Laster. Hvorvidt den britiske Søfart vil kunne genvinde sin tidligere Plads i Verdenshandelen beroede dog først og sidst paa Redernes Foretagsomhed.

De britiske Værfter vil i 4—5 Aar efter Krigen kunne forvente en Mængde Bestillinger fra britiske og allierede Redere, men derefter maatte man regne med en aftagende Efterspørgsel. Admiralitetet ønsker at udjævne Overgangen ved Flaadebestillinger, men selv paa denne Maade vil de britiske Værfters enorme Krigstidskapacitet ikke helt kunne udnyttes i Fredstid.

Debatten var blevet aabnet af Lord Winster, som udtalte, at han i et Aar havde forsøgt at rejse en Debat om den britiske Skibsfart, men stadig var han af Regeringen blevet anmodet om at udskyde Sagen. Men nu er det paa Tide, at Regeringen afslører sine Fremtidsplaner, hævdede han. Handelsflaadens Folk fæster ingen Tillid til de fagre Løfter, som nu gives. De har hørt saadanne Løfter tidligere, og Resultatet er blevet Arbejdsløshed og Ulykke. Forandringerne i den relative Tonnagemængde er en af de mange Aarsager, som tiltrænger en Klarlægelse af Regeringens Politik. Det er meget muligt, at Storbritannien ved Krigens Slutning vil have 10 Millioner B. T., medens U. S. A., som begyndte med 6, vil have 30 Millioner B. T. Et britisk Rederi har tabt 31 Skibe af en Flaade paa 32. Et andet Rederi med 8 hurtiggaaende Passager- og Cargoliners har ikke et eneste Skib til-

bage. Dets Nybygningskonto staar for nærværende i en Million Pund Sterling, hvilket vil strække til to nye Skibe. Nu da Skibsfarten skal lægges om til Fremtidsbehov, vil den finde, at den ikke besidder Muligheder til at erstatte tabte Skibe.

Skibsreder Lord Rotherwick ytrede: »Den britiske Skibsfart ønsker ikke Subsidier men Regeringen maa forsvare den med Subsidier eller andre Midler, saafremt andre Nationer anvender Subsidiesystemet. Den første Betingelse for en livlig britisk Søfart er imidlertid en hurtig Start for at genoptage Vareudvekslingen. Amerika har allerede startet og gør sig nu en 100 pCt. Anstrengelse for at vinde Verdensmarkedet. Hele Planen for social Sikkerhed vil være dødfødt, saafremt Regeringen ikke snart giver Nationen Mulighed til at indaande den industrielle Friheds og Ekspansions friske Luft.

Lord Westerwood udtalte: I 1938 havde udenlandske Redere Nybygninger paa britiske Værfter til et Beløb af 3.500.000 Pund, medens britiske Redere i Udlandet byggede for 6.500.000 Pund, og en saadan Situation maa for enhver Pris undgaas.

At dømme efter Stemningen i Overhuset efter Debatten, lykkedes det ikke Lord Leathers at overtale Forsamlingen om, at Regeringen i Virkeligheden har udarbejdet Efterkrigsplaner for Søfarten, og det maa forventes, at han snart igen afkræves klarere Besked.

#### SKIBSBYGNING I SVERIGE FOR UDLANDET

De Allierede har forhandlet med svenske Værfter Dom Bygning af Skibe for de forenede Nationers Regning, udtaler Direktør E. A. Hedén. Ved svenske Værfter har man saaledes allerede færdigbygget 24 norske Skibe paa ialt 325.000 Tons d.w.

#### SVENSKE VÆRFTER

De svenske Værfter har indtil Udgangen af August Maaned i Aar leveret 20 Skibe paa 78.085 B. T., hvoraf 17 Skibe var Motorskibe. De to største Skibe var Tankskibe paa 8.325 og 8.556 B. T., to paa 7.300 Tons og 5 Motorskibe paa mellem 4.310 og 5.275 B. T.

\*

Kockums Værft i Malmö søsatte forrige Lørdag et Lastmotorskib til Aktiebolaget *Tirfing* i Göteborg. Skibet fik i Daaben Navnet »Halland«. Det var det andet i en Serie paa 3 Søsterskibe, hvoraf Motorskibet »Hemland«, leveret 1939, var det første. Kølen til det tredje Søsterskib blev lagt for nogle Uger siden. »Halland« er bygget helsejset til Lloyd's højeste Klasse som Shelterdækker, men med forstærket Materialedimensioner for efter Behov at kunne benyttes som Shelterdækker eller som Malmbaad. Hoveddimensionerne er: Længde mellem p. p. 420', Dybde til Hoveddækket 28' og Dybde til Shelterdækket 37' 6".

Som aaben Shelterdækker har »Halland« en Lasteevne paa 9.050 Tons, som lukket Shelterdækker 10.800 Tons med Stykgodslast og 10.190 Tons med Malmlast. Dybgaendet er 25—28'.

Maskineriet skal bestaa af en 6-cylindret dobbeltvirkende 2-Takts Kockum-Man Dieselmotor paa 3.800 I.H.K. ved 110 O/M. Farten paa fuld Last som aaben Shelterdækker er beregnet til 13,75 Knob.

\*

Kockum's Værft har i Begyndelsen af Oktober afleveret m.s. »Cassiopia« til Rederiaktiebolaget *Soya* i Stockholm. Skibet, som er helsejset og bygget til Lloyd's højeste Klasse, er paa 9.200 Tons d.w. og har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem p.p. 395', Bredde 55' 6", Dybde til Shelterdæk 37' 4", Dybgaende 26' 4".

Maskineriet bestaar af en 6-cylindret, dobbeltvirkende 2-Takts Kockum-Man Dieselmotor paa 4.200 A.H.K., som giver Skibet en Fart af 14 Knob. Skibet har 5 Luger, 11 Bomme og 19 elektriske Spil.

\*

Ved Hammarbyverken i Stockholm søsattes i forrige Maaned Nybygning Nr. 8. Dette er den første af 2 isbrydende Bugserbaade paa 500 I.H.K., bestilte af Marineforvaltningen hos Finnboða Værft.

Baadens Længde overalt er 26,25 Meter, største Brede 7,05 og Dybgaende 3,4 Meter. Maskineriet, der fremstilles af Finnboða Værft, bestaar af en Triplex-Ekspansionsmaskine paa 500 I.H.K., og Hjælpemaskineriet er dampdrevet. Der findes hydraulisk Styremaskine af Hammarbyverken's Konstruktion og Tilvirkning.

#### KUL- OG RAAOLIEPRODUKTIONEN I U. S. A.

I første Uge af Oktober beløb Kulproduktionen i U. S. A. sig til 1.249.800 Tons. Dette er den største Ugeproduktion siden Juli 1943. Produktionen i 1944 beregnes at ville overstige 1943's Tal med 2½—3 Millioner Tons.

Samtidig opgives, at Raaolieproduktionen i Ugen 24.—30. September beløb sig til 4.762.000 Tønder, hvilket er ny Rekord. Forøgelsen udgør 19.000 Tønder mere pr. Dag end i den foregaaende Uge og overstiger den forrige Rekord med over 16.000 Tønder.

#### U. S. A. VIL SÆLGE »LIBERTY« SKIBE

Admiral Land, Præsident for U.S. Maritime Commission, har fornylig udsendt en Erklæring om, at U. S. A. efter Krigen vil afhænde mindst 2.000 »Liberty« Skibe.

#### ARGENTINAS SKIBSFARTS VANSKELIGHEDER

Det forlyder, at en stor Del af den Handelsflaade, som Argentina har erhvervet sig under Krigen, er i Fare for at gaa tabt for Landet, idet saavel Italien som Frankrig gør Krav paa Tilbagelevering af de Skibe, som blev solgt til Argentina under Krigen. For flere af Skibenes Vedkommende var det i sin Tid en udtrykkelig Betingelse, at de skulde leveres tilbage senest 6 Maaneder efter Fredsslutningen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Højesteretssag om Bjergeløn

Højesteret har afsagt Dom i følgende Sag:

Den 3. Marts 1942 afsjlede Fiskekutter »Katrine« af Thyborøn, tilhørende Skipper Ole Rom, fra Thyborøn, for at drive Fiskeri i Nordsøen. Den 5. Marts blæste det op til Storm, og Skibet mistede sit Anker samt Storbommen. Den 7. Marts havarede Motorens Petroleumspumpe, og da Motoren ikke kunde arbejde, blussedes der, men dette blev ikke observeret. Den næste Dag hejstes Nødflag, og Skibet kom i Nærheden af Fiskekutteren »Bodil«, der tilhører Direktør Tage Priess, Nykøbing Mors. Vejret var stille, og »Bodil« slæbte »Katrine« ind til Thyborøn. Slæbningen varede fra Kl. 18.45 til næste Dag ca. Kl. 16.

Direktør Priess krævede ved Vestre Landsret Skipper Ole Rom dømt til at betale 15.000 Kr. i Bjergeløn, men Skipperen paastod sig frifundet mod Betaling af 2000 Kr., idet han hævdede, at der ikke forelaa en saadan Nødsituation, at der kunde være Tale om Bjergning. — Landsretten mente imidlertid, at Skibet maatte siges at have været i Nød i den i Soloven omtalte Forstand, og under Hensyn til, at »Bodil« var gaaet Glip af et meget betydeligt Fiskeriudbytte, fastsattes Bjergelønnen til 10.000 Kr. Skipper Rom skulde betale Sagens Omkostninger med 600 Kr.

Højesteret har forleden nedsat Beløbet til 6000 Kr., og Sagens Omkostninger for Højesteret, 400 Kr., skal Direktør Priess betale.

### Gave til Søfartsmuseet

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har modtaget en smuk og veludført Model af Hjuldampere »Hermod« som Gave fra Akts. Burmeister & Wain. »Hermod« var B. & W.s eller rettere »Baumgarten & Burmeister« Byggenummer 1. Skibet, der var af Træ, blev bygget i 1854 til Postvæsenet og indsattes paa Ruten København—Kiel, men overførtes senere til Storebæltsoverfarten. Modellen er udført af Modelbyggerfirmaet Osgaard & Olsen.

### Skibssalg

Motorsejler »Ingrid« af Nyborg er af Skibsfører R. Rasmussen solgt til Skibsfører F. K. Madsen, Marstal. »Ingrid«, der er bygget i Svendborg i 1898, er forsynet med en Motor paa 60 HK. Købesummen er 47.000 Kr.

### Fanø Navigations-skole

Forrige Uge afholdtes Eksamen ved Fanø Navigations-skole. Der var til Radioekspedientprøven af anden Klasse

I Buenos Aires hævdes det, at hele Arbejdet med at opbygge en argentinsk Handelsflaade er blevet problematisk, efter at der nu er Tale om at tilbagelevere en Del af Skibene. Man fremhæver endvidere, at Argentinas søfartspolitiske Stilling allerede nu er prekær paa Grund af, at U. S. A. har standset Skibsfarten paa argentinske Havne.

### ENGLANDS EKSPORT

I en Hvidbog fra det engelske Handelsministerium oplyses det, at Englands Eksport fra Krigen Begyndelse er sunket Aar for Aar. I 1943 udgjorde Eksportens samlede Værdi mindre end Halvdelen af Værdien i 1938. I 1938 eksporterede England Varer til en Værdi til 470¼ Mill. Pund, og i 1943 havde Udførselen kun en Værdi af 232¼ Mill. Pund. Da Priserne paa Eksportvarerne ydermere er steget, betyder dette, at næsten tre Fjerdedele af Førkrigstidens Eksporthandel har maattet ofres til »Krigens Nødvendigheder«.

Den største Nedgang i Eksporten har kunnet noteres for Raastoffernes Vedkommende. I 1943 eksporterede England kun en Tiendedel af de Raastoffer, som eksporteredes i 1938.

De i Hvidbogen angivne Tal er et Tegn paa den alvorlige Situation, som er en Følge af Englands Koncentration om Krigsproduktionen. Eksporttallene for 1944 kan naturligvis endnu ikke angives, men man erfarer, at den nedadgaaende Tendens stadig fortsættes. Krigsanstregelserne hindrer stadig England i at gennemføre Eksport af større Omfang. Saa snart Arbejdsstyrker og Materiel frigives, maa England imidlertid gøre sit yderste for at forøge sin Eksport til 50 pCt. over Førkrigstidens, hvis Nationen skal opfylde sine Forpligtelser og opretholde sin Levestandard, hævdes det i Hvidbogen.

indstillet 10 Elever, hvoraf ni bestod. Til Kystskippereksamen var der indstillet 4 Privatister, og af dem bestod de 3. En Privatist var indstillet til Sætteskippereksamen, som han bestod.

### Kollision mellem D. F. D. S.'s »Yrsa« og Motorsejleren »Castor«

Sidste Fredag skete der en Kollision ud for Middgrundsfortet mellem den indgaaende Motorsejler »Castor« af Løgstør og Det Forenede Dampskibsselskabs Damper »Yrsa«, der var for udgaaende fra Københavns Havn. Ved Kollisionen sank »Castor«, men da det var stille Vejr, kunde »Castor«'s Besætning paa 3 Mand gaa i Baaden og søge bort fra det synkede Skib. Besætningen blev oplaget af en anden passerende Motorsejler og senere bragt ind til Nordre Toldbod.

»Yrsa« havde ikke taget nogen nævneværdig Skade og fortsatte kort efter sin Rejse til Limfjordshavnene.

### Repetitionskursus for ledige Navigatorer

Navigationsdirektøren meddeler, at der ved Navigations-skolerne i København, Marstal, Nordby og Svendborg i den kommende Vinter, under Forudsætning af fornøden Tilslutning, vil blive afholdt Repetitionskursus for ledige Navigatorer.

Kursuset, der bliver gratis for Deltagerne, vil omfatte Undervisning i Navigation, Dansk, Engelsk, Soret, Regnskabsføring, Radiotelegrafi og Morsesignalering samt eventuelt Sundhedslære m. m.

Undervisningen, der begynder ca. 1. November, vil finde Sted 2 à 3 Gange om Ugen i 3 à 4 Maaneder.

Styrmænd og Skibsførere, der ønsker at deltage, kan tilmelde sig ved Henvendelse paa vedkommende Navigations-skole, hvor nærmere Oplysninger kan faas.

### Odense Havn

I Odense Byraads sidste Møde forelaa Forslag om forbedret Belysning ved Odense Havn. Det var Kanal- og Havneudvalget, der havde ønsket installeret elektrisk Belysning i Toldbodgade og den ny Del af Kanalvejen. Byraadet bevilgede det nødvendige Beløb til Installationen og den arnlige Udgift til Belysningen. Under de nuværende Forhold vil der dog kun blive monteret Lamper til Natbrændere.

### »Normandie«

»Normandie«, der ligger som Vrag i New Yorks Havn efter den voldsomme Brand, vil ikke blive repareret, op-

lyser »New York Times«, da den amerikanske Marine, som havde overtaget Skibet, er klar over, at en Istandsættelse vil blive for kostbar. I alle Tilfælde har Skibsfartsmyndighederne meddelt, at de ikke længere er interesseret i »Normandie«.

Den provisoriske franske Regering i Paris lægger ingen Vægt paa at faa overdraget det udrændte Skibsskrog, men ønsker i Stedet en kontant Erstatning for Tabet. »Normandie« vil derfor blive solgt til Ophugning.

#### De døde Mænds Kro

Den gamle Verdensomsejler og Sømand *Knud Andersen* har i det seneste Aarti skabt sig et fint Navn som Sømandsforfatter. Hans to sidste Bøger »Hugo fra Havet« og »Langfartens Natlevagter« vakte berettiget Interesse, og det vil hans nye Bog »De døde Mænds Kro«, der nu — ligesom sine Forgængere — er udkommet hos Gyldendal, ogsaa gøre.

Knud Andersen mestrer den fortællende Form til Fulde. Bedst af hans Bøger er dem, hvori han i korte Skildringer lader sine gamle Kammerater — de være sig levende eller døde — komme frem for at fortælle om deres — som oftest forspildte Liv.

I »De døde Mænds Kro« sidder netop saadan en Skare Mænd, som er blevet slaaet ud og dermed gjort til »døde Mænd«. Følsomhed, Bitterhed, Spænding og Mystik lyser ud fra Siderne. Det er Dramatik fra de syv Have og fra fjerne Lande. Alle disse Fortællinger afrundes til en Helhed.

Knud Andersen har et klart Blik, og han evner at forstaa Mennesker, som Verden er faret haardt frem imod, og bedst af alt forstaaer han naturligvis Sømanden. Han er ikke alene selv fuldbefaren Sømand, men ogsaa fuldbefaren Fortæller.

#### Sømanden fandt selv sin bedrageriske Kammerat

Naar der ikke er Politi til at eftersøge Bedragerer, saa maa jeg selv klare Ærterne. Saaledes tænkte en ung Sømand, der var blevet bedraget af en Kammerat.

Han havde iflg. »Svendborg Amtstidende« 90 Kr. til gode hos et Rederi, men da han blev syg og maatte indlægges paa et Hospital, gav han en Kammerat Fuldmagt til at hæve Beløbet. Kammeraten svigtede imidlertid Sømandens Tillid, beholdt Pengene og tog paa Tur for dem. Han rejste til Svendborg, hvor han opholdt sig nogle Dage. Sømanden, der i Mellemtiden atter var rask, tog paa Eftersøgning efter den svigefulde Ven. Han allierede sig med nogle mere paalidelige Kammerater, og den unge Bedrager blev anholdt.

Efter Konference med den offentlige Anklager blev Fyren indsat i Arresten, og der blev afholdt Grundlovsforhør. Her tilstod Manden at have beholdt Pengene, som han havde soldet op, og han blev fængslet for 10 Dage.

#### Et flydende Værft

Et amerikansk Værftsforetagende har fornylig ombygget en gammel Jernbanefærge til et »flydende Værft«, der kan foretage Reparationer paa Skibe, medens de losses eller laster. Færgeren er 35 Meter lang. Der kan havees saa store Forraad ombord, at Færgeren kan være borte fra sin Basis i længere Tid.

#### Flyveplads i Labrador

Den canadiske Minister Mackenzie King har i London meddelt, at der er afsluttet en Forpagtningsoverenskomst paa 99 Aar om en Luftlandingsplads i Labrador. Ved Goose Bugten ved Atlanterhavet vil der blive anlagt et Støttepunkt for Lufttrafikken.

#### Jern- og Staalproduktionen i U. S. A.

Det amerikanske Jern- og Staalindustri, som er en privat Forskningsorganisation, meddeler, at U. S. A.'s Produktion i de første 9 Maaneder af 1944 har naaet 67,2 Millioner Tons, en Million Ton mere end i samme Periode i 1943.

### FRA SØRETERNE

Forleden afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør.

M/S »Blix« af København grundstødte den 18. Oktober ved Saltholm. Kaptajn L. Jørgensen forklarede, at Fyrene var slukket paa Grund af Forvarsel, og da de atter blev tændt, havde han forvekslet dem. Skibet var kommet for langt østover. En Del af Ladningen maatte losses, før Skibet kom flot.

\*



Vort Varemærke er Garanti  
for de bedste Skibsfarver.

I Sørensen blev der forleden afgivet Forklaring i Andledning af, at der om Bord i Rederiet A. P. Møllers Dampers »Lica Mærsk« den 6. ds. under Ophold i udenlandsk Havn havde været Brand.

Ilden blev opdaget af Kokken, der bemærkede Røg i Styrbords Maskingang. Det viste sig, at der var Ild i Mestrenes Kamre, men man blev dog ret hurtigt Herre over Ilden. Flere af Kamrene var blevet helt ødelagte.

Føreren, Kaptajn C. A. Christensen, forklarede, at Ilden var opstaaet i 2. Mesters Kammer, antagelig ved Kortslutning.

### PERSONALIA

#### 65 Aar

Lods *J. E. Nielsen*, Hundested, fyldte 65 Aar den 21. Oktober.

\*

Føreren af Gedser Rev Fyrskib, Kaptajn *K. G. T. Hald*, fyldte i Mandags 65 Aar. Efter afsluttet Styrmands-eksamen og nogle Aars Sejlads som Styrmand ansattes Kaptajn Hald, der ogsaa havde gennemgaaet Uddannelsen til Reserveløjtnant i Flaaden, i 1906 som Styrmand i Fyrvæsenet.

#### 60 Aar

Kontorfuldmægtig ved Flaadestationen *C. A. Munkvad* fyldte 60 Aar i Onsdags.

#### 50 Aar

Tidligere Fører i A. P. Møllers Rederi og siden 1934 ansat ved Rønne Lodseri, Kaptajn *K. A. Schou*, fylder den 28. Oktober 50 Aar.

\*

Den 30. Oktober fylder Fører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise Kaptajn *A. K. Therkildsen* 50 Aar. Kaptajn Therkildsen er Fører af S/S »Sigyn«.

\*

Første-Maskinmester *S. A. Fischer* i Rederiet J. Lauritzen fyldte den 22. Oktober 50 Aar. Han har været ansat i Rederiet fra 1920, blev 1. Mester i 1922 og var i April 1940 udmønstret med Motorskibet »American Reefer«.

\*

Lods *F. J. J. Kaadtmann*, Udbyhøj Lodseri ved Randers Fjord, fyldte 50 Aar den 26. Oktober.

#### 25 Aars Jubilæum

Onsdag den 1. November kan Maskinchef *Carl P. Andersen*, S/S »Ilaværnen«, fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse inden for Fiskerikontrollen.

#### Lodsvæsenet

Lods *K. F. V. Thorn* er forflyttet fra Hjarnø til Horsens og beskikket som Lodsformand ved Horsens Fjord Lodseri.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon »Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER  
Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang *W. Katalog*

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 26. Oktober 1944.

Nr. 42.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.* I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1449. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Rønne Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 38/1328 1944 udgaar.

*Position.* c. 55° 04',6 N. 14° 38',7 E.

*Detaller.* Rønne Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

1450. Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1264 1944 udgaar.

*Position.* c. 55° 20',5 N. 13° 08',7 E.

*Detaller.* Trelleborgs redd Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 42/2019. Stockholm 1944.)

1451. Sverige S.-Kyst. Hanöbukten. Torsö. Fyr forandret.

*Position.* c. 56° 00' N. 14° 39' E.

*Detaller.* Torsö övre og nedre Fiskerfyr er blevet elektrificeret. I Forbindelse hermed er det hvide Bagfyr forandret til at vise rødt Lys. Flammens Højde ved Forfyret er nu 4,5 m. Fyrenes Synsvidde: 5 Sm. Fyrene tændes efter Behov for det lokale Fiskeri.

(U. f. s. Nr. 42/2018. Stockholm 1944.)

1452. Sverige S.-Kyst. Sölvesborg Indsejling. Baake genopført.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/413 1944 udgaar.

*Position.* 55° 59' 50" N. 14° 36' 51" E.

*Detaller.* Sillnäsudde Baake er genopført.

(U. f. s. Nr. 42/2017. Stockholm 1944.)

**1453. Sverige. Sejløbet Arkö—Häradskär. Barösund. Lodsartøj inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/34 1943 udgaar.*Position.* c. 58° 11',8 N. 16° 54',0 E.*Detaller.* Det rødmalede Fyrskib, der var udlagt som Lodsartøj paa ovennævnte Plads, er inddraget.

(U. f. s. Nr. 42/2015. Stockholm 1944.)

**1454. Finland. Åbo Skærgaard. Åbo Indsejling. Erstan. Kuuva Red. Vrag afmærket.***Position.* 60° 23' 52" N. 22° 06' 22" E.*Detaller.* Vraget af den hollandske Damper *Rijn*, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, udlagt c. 120 m SW. for Vraget. Forskibet af Vraget rager op over Vandoverfladen.

(U. f. s. Nr. 42/2021. Stockholm 1944.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1455. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort W. t. N. Vrag afmærket.***Position.* 55° 43' (22") N. 12° 39' (19") E., c. 0,5 Sm 284° fra *Middelgrund Fort Fyr*.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket en Mast rager op over Vandet, er afmærket med en elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, anbragt paa Vragets Mast, samt med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 75 m N. for Vraget.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1456. Danmark. Isefjord. Rørvig Havn. Dybde i Indsejling atter normal.***Tidligere E. f. S.* Nr. 13/708 1944 udgaar.*Position.* c. 55° 56',7 N. 11° 46',3 E.*Detaller.* Efter foretaget Oprensning er Dybden i Indsejlingsrenden til *Rørvig Havn* atter normal, 2,8 m.**1457. Danmark. Kattegat. Horsens Havn. Baake genopført.***Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1326 1944 udgaar.*Position.* 55° 51' (27") N. 9° 51' (46") E.*Detaller.* *Horsens* Forbaake med hvid Trekant med opadvendt Spids er atter opført paa Plads.**1458. Danmark. Kattegat. Samsoe W.-Kyst. Maarup S. Sømærke inddraget.***Position.* 55° 56' (07") N. 10° 33' (18") E.*Detaller.* *Maarup S.* røde Stage med 1 opadvendt Kost paa W.-Siden af 1,5 m Grunden W. for Indsejlingsrenden til *Maarup Havn*, er inddraget.*Kort* Nr. 112.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 175. Havnelods, Side 143 og 144. Søm.-Fort. Side 52, Nr. 13.**1459. Danmark. Als Odde NE. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 41/1440 1944.*Position.* 56° 46' 12" N. 10° 26' 26" E., c. 5,2 Sm 46° fra *Als Odde Bagfyr*.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.*Kort* Nr. 104, 102 og 100.

1460. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Sælhundeholm Løb. Lystønde genudlagt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 41/1448 1944 udgaar.

*Position.* 56° 41' (04") N. 8° 14' (25") E.

*Detaller.* Sælhundeholm Løb Nr. 1 Lystønde er atter udlagt paa Plads og i Orden.  
(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1461. Norge. Sør-Helgeland. Brønnøysund. Værholmen Fyr forandret.

*Position.* c. 65° 28',9 N. 12° 13',4 E.

*Detaller.* Værholmen Fyr lyser nu, som følger:

- |                                     |                                     |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 270° til 83°. | 4. Grønt i Pejll. fra 90° til 149°. |
| 2. Rødt i — - 83° - 89°.            | 5. Hvidt i — - 149° - 157°.         |
| 3. Hvidt i — - 89° - 90°.           |                                     |

(E. f. S. Nr. 20/725. Oslo 1944.)

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

1462. Island. Reykjavik. Fyr flyttet.

*Ny Position.* 64° 08' 20" N. 21° 54' 25" W., c. 130 m 356° fra den i Kortet angivne Plads.

*Detaller.* Reykjavik Fyr paa Vandbeholderen paa Raudarárholt er flyttet til ovennævnte Plads. Flammens Højde er forøget til 71 m. Fyrkarakteren er uforandret.

*Kort* Nr. 45, 40, 31 og 26.

*Publikationer.* Islandske Lods, Side 58. Fyr-Fort., Nr. 928.

(U. f. s. Nr. 42/2028. Stockholm 1944.)

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

1463. Norge. Meldepligt ved Transport med Skib af visse brand- og eksplosionsfarlige Stoffer.

*Detaller.* Naar et Skib agter at anløbe eller passere et Havneomraade med

- a) større Mængder af de i Havnereglementet nævnte eksplosionsfarlige Varer (Krudt, Sprængstof, Fænghætter, Patroner, Fyrværkerisager m. m.) eller brandfarlige Vædsker med Flammepunkt under 22° C. (Benzin, Benzol m. m.) end de Maksimumsmængder, som i Henhold til Havnereglementet kan losses eller lastes i Havneomraadet uden forudgaaende Anmeldelse, — eller
- b) hvilke som helst Mængder andre eksplosionsfarlige Varer, som ikke er nævnt i Havnereglementet (herunder sprængstoffylde Granater, Miner, Flyvebomber, Haandgranater m. m.)

har Skibets Fører Pligt til at indsende skriftlig eller telegrafisk Melding til Havnefogeden med Opgivelse af Varernes Art og Mængde, hvilken Slags Last Skibet iøvrigt har om Bord, Hensigten med Anløbningen (Passagen) samt om, hvornaar Lastning eller Losning eventuelt ønskes paabegyndt.

Meldingen skal indsendes saa tidligt, at den kan være Havnefogeden i Hænde senest 24 Timer før Skibet ankommer til Havneomraadet. Dersom denne Tidsfrist undtagelsesvis ikke kan overholdes paa Grund af uforudsete Omstændigheder, skal Melding indsendes saa tidligt som muligt.

(E. f. S. Nr. 20/739. Oslo 1944.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korts eller  
Bogs Nr. *Tyskland:*  
R D. 45 Küste von Ostpreussen und Kurisches Haff.

---

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

**1464. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Dybde aftaget. Advarsel.**

*Position.* c. 56° 09',3 N. 10° 13',5 E.

*Detaller.* Da der ved *Aarhus* Havn er fundet store Sprængstykker af Granitblokke, kan man ikke være sikker paa, er der er fuld Dybde i Havnens Bassiner. I S.-lige Del af *Bassin IV* er det konstateret, at Vanddybden er reduceret til c. 7 m.

---



51. AARG.  
NR. 43

3. NOVBR.  
1944



KØBENHAVNS HAVN

FØRENDE HAVN

VED ØSTERSØEN

1894 KJØBENHAVNS FRIHAVNS A/S 1944

# Marius Nielsen & Søn

*Rederi- og Skibsmægler-Forretning*

Kalvebod Brygge 4  
København

Telegr.-Adr. »Mariuson«

Telf. Centr. 12057



# C. K. HANSEN

**KØBENHAVN**

DAMPSKIBS-EKSPEDITION - KLARERING - LINIE- HAVARI- OG ASSURANCEAGENTUR

INTERNATIONAL SPEDITION - BEFRAGTNING - KØB OG SALG AF TONNAGE

TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

★

KORRESPONDERENDE REDER FOR A/S DAMPSKIBSSELSKABET

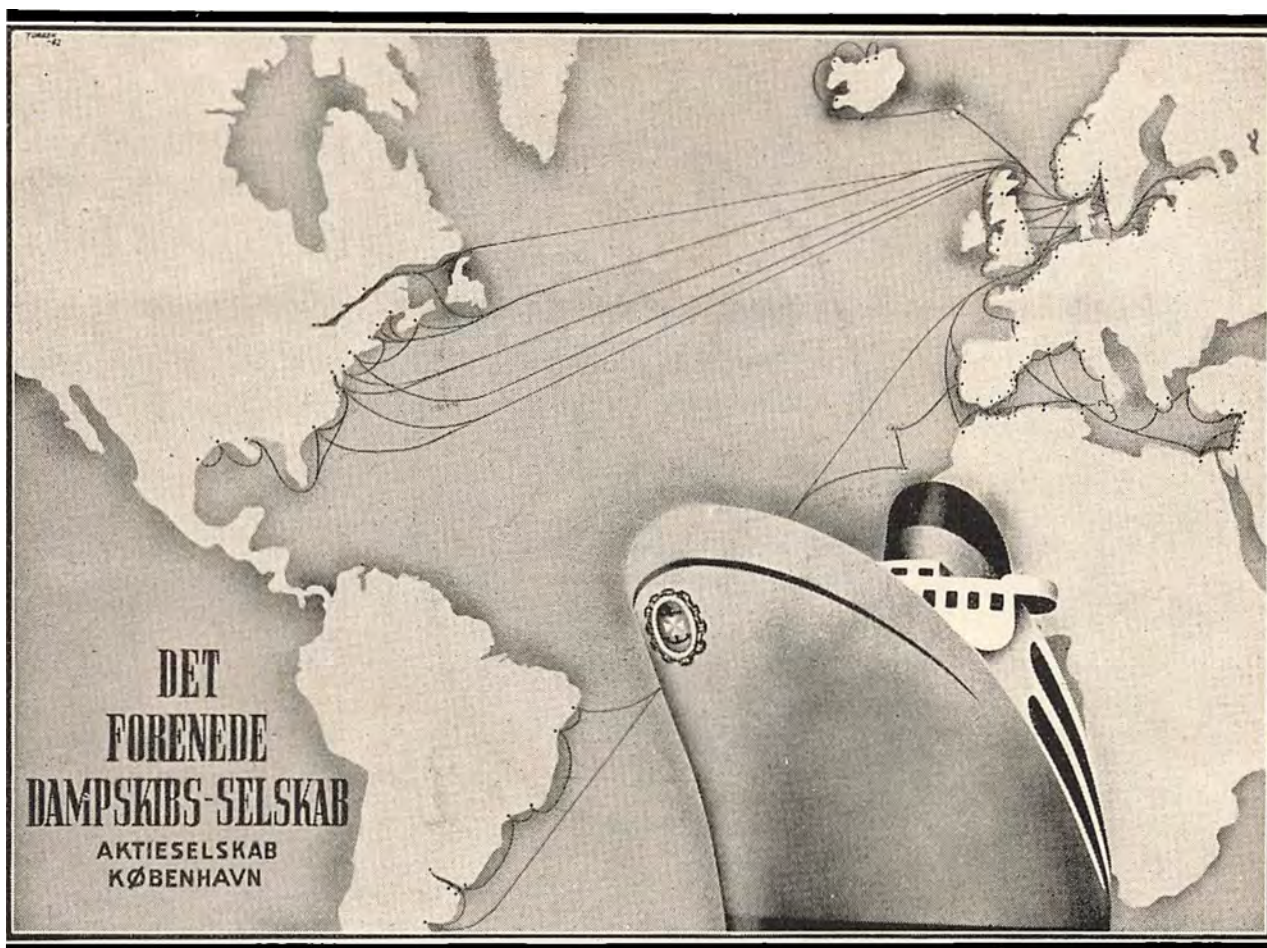
**„DANNEBROG“**

★

BUNKERKULAFD. - TELEGRAM ADR.: BUNKERDEPOT

**KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT**

AKTIESELSKAB



## A/S EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS-ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1 . KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL \*5195

UDENFOR KONTORTID C. 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE



HOLMENS KANAL 42  
TELEFON CENTRAL 9214



ALFRED OLSEN & CO. A/S

KØBENHAVN



## *Et Fremtidssyn*

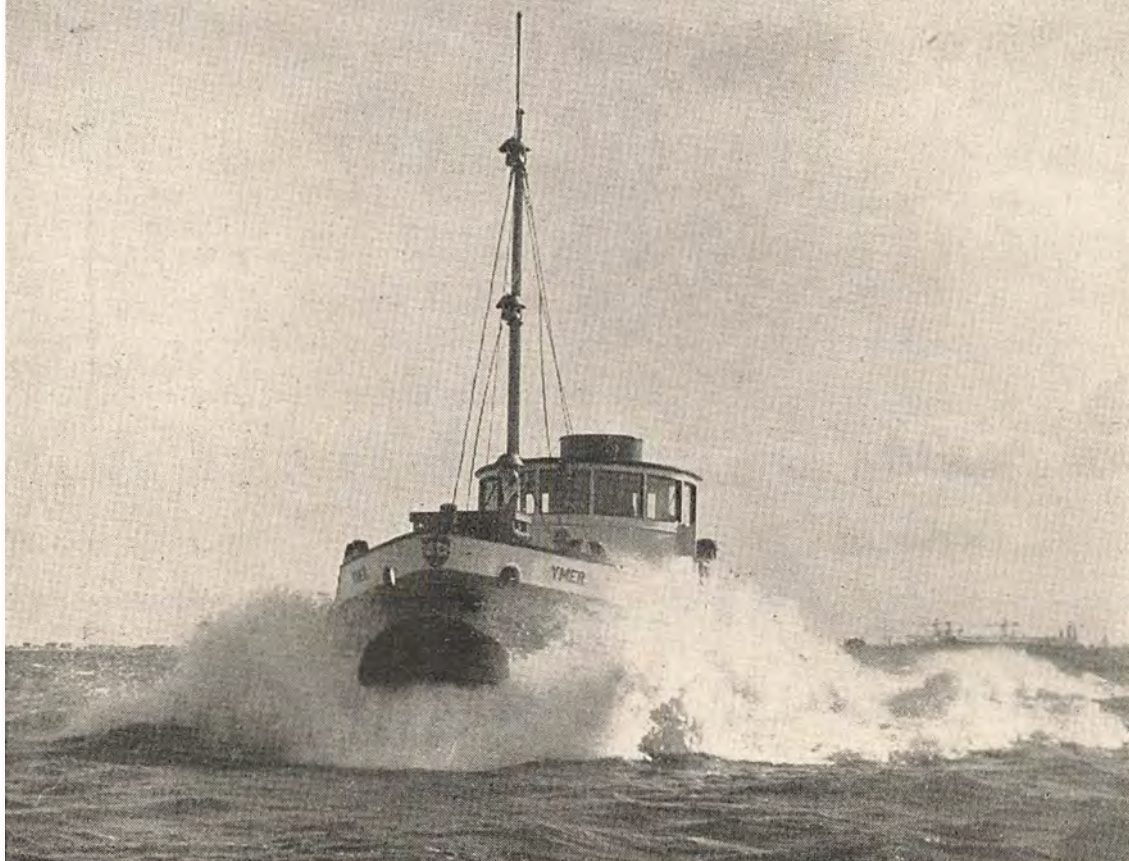
Et stort Tankskib med fuld Last Benzin runder Skagen for indgaaende. Ja, det er kun et Fremtidssyn, men er det i Grundén ikke velgørende at tænke paa, at alle Besværlighederne en Dag faar en Ende, saa Landet atter kan faa et Varelager, bl. a. af

## **Esso-Benzin**

**DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB**

# DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 43

FREDAG 3. NOVEMBER 1944

51. AARGANG

## Københavns Frihavn

1894 - 9. November - 1944

Af Frihavnens administrerende Direktør

*O. Thielsen.*

Den 9. November 1894 indviedes Københavns Frihavn og dermed indledtes et nyt Afsnit i Havnens aarhundrede gamle Historie, idet der aabnedes sig rige Muligheder for at gøre den danske Hovedstad til i stedse stigende Grad Stapelplads for Østersøen. Denne Opgave er blevet røgtet gennem det halve Aarhundrede, der er svundet siden hin Dag, da det første Skib stod Frihavnen ind. Desværre er Frihavnen nu ude i haardt Vejr, og Stillingen er vanskeligere end nogensinde før — selv i de første trange Aar — men om føje Tid vil Havene atter blive aabnede, og Københavns Frihavn skal da paany tage sin Tørn for at sikre Byen dens Plads blandt de førende Søkøbstæder.

Selve Frihavnstanken er ikke af ny Dato — den gaar helt tilbage til den sene Middelalder, hvor den oversøiske Skibsfart — og fremfor alt den østasiatiske Fart — saa pludselig blomstrede op. Den første Frihavn blev oprettet i Livorno i 1547 og efterhaanden fulgte flere og flere italienske Søkøbstæder denne Bys Eksempel. Det er i denne Forbindelse værd at bemærke, at Københavns Frihavn *ikke* blev Danmarks første Frihavn. Allerede i 1664 oprettedes en Frihavn i Altona, men da vi 200 Aar senere maatte afstaa Hertugdømmerne, skulde der hengaa 30 Aar, før vi fik en dansk Frihavn — Københavns Frihavn, Danmarks eneste.

Frihavnsspørgsmaalet var en af de Sager, som her i Landet har sat Sindene i størst Oprør, ligesom det ogsaa til en vis Grad blev en politisk Stridssag i Estrups Tid og mærkeligt nok en Overgang mødte mest Modstand i det af Estrups Tilhængere beherskede Landsting. Saa tidligt som i 1847 gav den daværende Finansminister Koncession paa et Frihavnsanlæg i København, og Beliggenheden var dengang Gammelholmskvarteret.

Treaarskrigen satte en Bremse for denne Plan, og Frihavnstanken blev stedet til Hvile for en længere Tid. Først i 1880 dukkede den op igen, da Estrup nedsatte en Kommission, der afgav sin Betænkning, gaaende ud paa, at der snarest muligt burde gøres Skridt til, at der ved Kysten udfør Blindeinstituttet skabtes en egentlig Frihavn ved dybt Vand. Samtidig skulde der skabes Sporforbindelse med Banerne og bygges Kajs-kure og Pakhuse til Udlejning.

Tre Gange maatte Estrup uden Held fremsætte et saadant Forslag, men endelig i 1886 kom der for Al-



vor Gang i Frihavns-sagen, idet Direktør *Rudolph Schmidt* udgav en Picce, hvori han gjorde gældende, at der i København burde oprettes en Frihavn helt ude fra Svineslagteriet og ind til Kastellet, som eventuelt skulde gaa ind i Frihavnen. Direktør *Rudolph Schmidt* gjorde gældende, at en saadan Frihavn ikke alene vilde give forøget Plads for den københavnske Transithandel, men ogsaa skabe Muligheder for en ny og stor Fabrikdrift med Eksport for Øje.

Paa dette Tidspunkt — efter at Sagen havde været fremme i Folketinget, hvorfra der blev stillet en Forespørgsel — ønskede *Estrup* at faa Lejlighed til at vise sine Modstandere, at han langt fra var saa frem-skriftsfjendtlig, som han beskyldtes for af Oppositionen. Han modtog Forespørgslen velvilligt og fremsatte i Oktober 1887 et Lovforslag om Anlæg af et Frilager Nord for Toldboden. At der nu var gode Udsigter til Oprettelsen af en Frihavn skyldtes, at Indenrigsminister *Ingerslev* havde faaet Interesse for Frihavns-sagen, idet han ønskede at ændre den københavnske Handelsverdens Forhold til Ministeriet *Estrup* — et Forhold, der ikke var altfor venskabeligt. *Ingerslevs* Interesse medførte, at Københavns Havns Forhold blev taget op til en dybtgaaende Undersøgelse. Skibsfarten og den københavnske Handelsverden var paa dette Tidspunkt alt andet end tilfreds med Havnen, hvis offentlige Afgifter var saa høje, at den var en af de dyreste i Nordeuropa. Andre konkurrerende Havne havde efterhaanden sat Afgifterne ned, og det øgede Utilfredsheden.

Allerede i 1881 havde Københavns Havneraad vedtaget en Plan for Havnens Udvidelse, idet man foreslog tilvejebragt en Række Bassiner paa Inderredens Vestsida i Vandarealet fra Langelinies Nordspids mod Nord til ud for Kalkbrænderierne. Da imidlertid Kommissionens Forslag gik ud paa at anlægge Frihavnen udfør Blindeinstituttet, gik Havnekaptajn *Lüders* imod Kommissionsplanen.

Skønt Havnevæsenet allerede paa dette Tidspunkt havde skaffet sig Tilladelse fra samtlige Ejere af Kyst-



arealerne fra Langelinie til Kalkbrænderierne og faaet fuld Dispositionsret over hele Vandarealet af samtlige Lodsejere paa een nær, holdt Havnekaptajnen dog stejlt paa, at en Havneudvidelse skulde begynde nordfra og senere fortsættes mod Syd. En Deputation fra Rederier og Handelshuse opfordrede da i en Adresse til Indenrigsministeriet kraftigt dette til at sætte den forlængst besluttede Udvidelse »mod Nord« i Gang, da der navnlig for grovere Varer som Kul og Tommer savnedes passende Losssteder ved passende dybt Vand Nord for Knippelsbro. Det lykkedes Lüders at faa Indenrigsministeriets Approbation paa Anlægget af et Bassin ud for Kalkbrænderierne bestaaende af en mindre Havn med 12 Fods Vanddybde og et større Bassin med 24 Fods Dybde. Dette sidste, *Nordre Redhavn*, er jo nu en Del af Frihavnen.

Disse Arbejder var allerede i fuld Gang, da Indenrigsministeren i 1886 foreslog Havneforvaltningen at udarbejde Forslag til et nyt Havnebassin ud for Blindeinstituttet. Dette krydsede jo Lüders' Plan, og som et Modtræk fremhævede han, at der nu var dukket et nyt Problem op, nemlig det at skaffe Plads til Færgehavnen for den dengang paatænkte Færgeforbindelse med Sverige, og til dette Formaal var det foreslaaede Bassin ud for Blindeinstituttet det bedst egnede. Han foreslog derefter, at der til det eventuelle Frihavnsanlæg skulde anlægges et nyt Bassin, men at dets Beliggenhed burde være lige Syd for det tidligere omtalte 24 Fods Bassin. Lüders blev udsat for kraftige Angreb fra den københavnske Handelsstands Side, men han lod sig ikke rokke.

Samtidig var der begyndt en meget kraftig Agitation for Frihavnsplanens hurtige Gennemførelse. Man behøver saaledes blot at erindre om *Peschke-Køedts* i 1887 udsendte Piece »Tolden og Tiderne« med Slagordet »København sover — Hamborg arbejder«. De i Agitationen for Frihavnen hyppigst anvendte Argumenter var netop Hamborgs Frihavn og den truende Fare fra Kielerkanalen. Det første af disse Argumenter holdte lidt. Frihavnen i Hamborg var saadan sel slet ikke nogen Nyvinding, men kun et Udslag af, at hele Hamborgs Omraade ikke kunde vedblive at være en Fristad. Overfor det andet Argument havde *Tietgen* paa et Handelsmøde i 1885 meget udførligt paavist som højst sandsynligt, at Faren fra Kiel ikke var saa stor som formodet, ligesom han gjorde gældende, at Faren kun kunde afværges ved at gøre Københavns Havn billig, ikke blot ved at gøre den til Frihavn. Efter dette blev Slagordet for dem, der saa paa Frihavnsplanen med en vis Skepsis: *fri Havn — ikke Frihavn*, hvorved man naturligvis tænkte paa en Havn fri for Afgifter og ikke blot for Toldvæsen.

Grosserer-Societetets Komité salte sig — som det var at vente — mod Lüders' Plan, idet man gjorde gældende, at Frihavnen burde anlægges som en Fortsættelse af Toldhavnen, ligesom man atter krævede

Havne- og Skibsafgifter ophævet uden Hensyn til, om der blev bygget en Frihavn eller ej. Paa Grund af denne Modstand blev Frihavnsprojektet heller ikke gennemført denne Gang, men Sagen døde dog ikke — tværtimod voksede Stemningen for den, og det gav sig Udslag i, at *O. B. Muus* — en af Frihavns ivrigste Talsmænd — blev indvalgt i en til Formaalet nedsat Komité. I April Maaned 1888 nedsattes en Rigsdagskommission, der fik til Opgave at undersøge Mulighederne for Industrivirksomhed i Frihavnen. Nogle Maaneder efter afgav Kommissionen sin Betænkning, hvori det eenstemmigt vedtoges, at der anlagdes en Frihavn paa Havnevæsenets Foranstaltning og Regning fra Kastelspynten og til den nordlige Grænse for de af Københavns Havnevæsen ved Kalkbrænderierne foretagne Opfyldninger og Dannelsen af et Havnebassin paa Vestsiden af Københavns Inderred umiddelbart Nord for Kastelspynten.

Hermed havde man taget alle tidligere Projekter med i Betragtning. Skulde man udvide Havnen, skulde det ikke være Lapperier, men man vilde have paa een Gang en tilstrækkelig Udvidelse og en Frihavn, der kunde tage alle de foreliggende Opgaver — ogsaa de industrielle — op.

Men trods Kommissionens Eenstemmighed var Frihavnsagen endnu ikke ført til Vejs Ende. Ganske vist havde Ingerslev akcepteret Planen, og Lüders var gaaet helt ind for den, vistnok fordi han var klar over, at *Tietgen*, til hvem han ikke stod i det allerbedste Forhold, havde sine Interesser liggende i den gamle Havn. Der skete nu det forhavsende, at Landstinget gik mod Lovforslaget.

Ingerslev gav dog ikke op, idet han mente hos *Tietgen* at have konstateret mere Velvilje overfor det sidste Kommissionsforslag, og det ligger nær at antage, at han har haft en Føler ude for at forsøge at faa *Tietgen* til at paatage sig Dannelsen af det Aktieselskab, som skulde overtage Driften af den af Havnevæsenet anlagte Frihavn. *Tietgen* vilde imidlertid ikke, og Ingerslev henvendte sig derefter til Geheimetatsraad *Glückstadt*. Paa dette Tidspunkt var Landmandsbanken endnu et ungt Foretagende, men da den havde opnaaet en fremskudt Position som et af Landets førende Pengeinstitutter, mente *Glückstadt*, at Tiden nu var inde til ogsaa at være med til Nyskabelser. I November 1890 fremsatte Landmandsbanken et officielt Tilbud om Dannelsen af et Frihavnselskab, og det er dette Tilbud, der afspejler sig i den endelige Frihavnslov af 31. Marts 1891, hvor det endelig lykkedes at faa Landstingets Vedtagelse og dermed en Afslutning paa Frihavnshistoriens lange, med utallige Hindringer bestroede Vej.

Nogle Dage efter afgav Banken sit endelige Tilbud, som fire Dage senere fik ministeriel Approbation, og den 25. April 1891 blev *Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab* konstitueret.



Allerede inden Frihavns Aabning havde Glückstadt ført Forhandlinger med Dampskibsselskaber Verden over for at faa dem til at besejle Frihavnen, ligesom han allerede i 1892 havde forhandlet med *H. N. Andersen*, der da var hjemme paa et Besøg fra Siam.

I første Omgang førte disse Forhandlinger ikke til noget. Først i 1896, da Andersen atter var hjemme, blev Forhandlingernes Resultat Oprettelsen af *Det Østasiatiske Kompagni*. Endvidere lykkedes det Glückstadt at faa knyttet det nystiftede Selskab, *Det Danske Kulkompagni*, til Frihavnen.

Omtrent samtidig fremkom der Planer om Oprettelsen af en Dampskibsroute mellem København og New Orleans, og Glückstadt gik af hele sin Kraft ind for denne Sag. I Efteraaret 1895 oprettedes et Aktieselskab med det Formaal at drive denne Route, og Firmaet *C. K. Hansen* blev dets korresponderende Reder.

Striden mellem den gamle Havn og Frihavnen mildnedes. Der var efterhaanden sket en Vending derhen, at mange mente, at naar man nu havde faaet en Frihavn, var det smaaligt stadig at arbejde imod den. Selv Tietgen blev blidere stemt, men Oprettelsen af New Orleans-Ruten var imidlertid et nyt Stridspunkt, men til alt Held dukkede der en Mand op, som paatog sig den vanskelige Opgave at mægle mellem de store Finansmænd. Det var Vekselmægler *Th. Schiøler*, der var paa det rene med, at et Samarbejde vilde være til stor Gavn for Danmarks Erhvervsliv. Et Møde paa Børsen den 30. September 1895 blev et historisk Vendepunkt for Frihavnen, idet der blev afsluttet en Overenskomst gaaende ud paa, at fra 1. Januar 1896 vilde Fragten for Gods med *Det Forenede Dampskibs-Selskab's* Skibe paa alle Ruter være de samme til og fra Frihavnen som til og fra Toldhavnen. Det Forenede vilde endvidere oprette en Route paa New Orleans, og det nystiftede Dampskibsselskab skulde opløses.

Tiden er nu vanskeligere end i de første trange Aar, men Havnen vil staa den onde Tid igennem, og de Dage vil snart oprinde, hvor Københavns Frihavn

— som vi alle haaber — atter maa blive Østersøens Stapelplads.

Om Frihavns Økonomi kan iøvrigt oplyses, at Frihavnsaktieselskabets Aktiekapital var og stadig er 4 Millioner Kroner. Desuden har Selskabet ialt laant 15 Millioner Kroner til Anlæg.

Selskabets første Bestyrelse bestod af Højesteretsadvokat *Klubien*, der var Formand, Geheimeetatsraad *I. Glückstadt*, Grosserer *C. Hage*, Elatsraad *Hammerick*, Grosserer *Bernburg*, Havnekaptajn *Lüders* og Kontorchef *Jacoby*.

Direktionen har i Aarenes Løb været *E. Thielsen* (1894—1913), *C. D. Hage* (1895—1902), *M. v. Schmidt* (1904—1913) og *J. F. Bergsøe* (1913—1931). Fra 1932 har *O. Thielsen* været administrerende Direktør og *H. Fugl-Meyer* teknisk Direktør.

Fra Starten var Formaalet med Frihavnen at skabe en tiltrængt Udvidelse af Københavns Havn og samtidig at etablere en Havn, der som toldmæssigt Udland gav Transithandelen Muligheder for at hævde sig overfor den truende Fare, som Kielerkanalen og Hamborg Frihavn mentes at frembyde. Samtidig indebar den Muligheden for Oprettelse og Udvidelse af Eksporthandelen.

Hvor stort et Opsving Københavns Frihavn har faaet gennem Aarene viser følgende Tal: I 1895 besejledes Frihavnen af 319 Dampere paa 201.672 NRT og 2.010 Sejlskibe, Pramme etc. paa 58.424 NRT. I 1937 anløb 4.950 Dampere og Motorskibe paa 2.514.985 NRT og 404 Sejlskibe, Pramme etc. paa 37.947 NRT Frihavnen.

*O. Thielsen*



# Frihavns tekniske Udvikling gennem Aarene

Af Direktør cand. polyt. FUGL-MEYER

En Havns Historie afspejler sig paa en interessant Maade i dens tekniske Udstyr. I dette faar man haandfaste Beviser for Ledelsens Dristighed og Frem-syn, ligesom Fejltagelserne ikke lader sig bortforklare.

Følger man, for Københavns Frihavns Vedkommen-de, det tekniske Udstyrs Udvikling, har man samtidig et Billede af Frihavns egen Indsats i det store Spil og et Billede af Spillet Gang. Ingen Havn i Verden staar ene og uafhængig i sin Teknik. Skibe fra Øst og Vest bringer Krav og Ideer med sig fra de Havne, de har gæstet — og ud af de mange Ideer vælger hver enkelt Havn det, der efter Ledelsens Mening passer bedst til Varerne, Skibene, Arbejdsforholdene og de Pengemidler, det er muligt at fremskaffe. Naar man studerer Teknikens Udvikling i en Havn, maa man have Udlandet in mente for at forstaa Resultatet.

Frihavns Fædre besluttede sig med Konkurrenceforholdene fra Hamborgs Side for Øje at gøre den nybyggede Frihavn, der skulde tjene til at fastholde Østersøtrafikken, saa teknisk slagkraftig som mulig.

Der blev i sin Tid indleveret sytten Konkurrenceprojekter ialt, men de elleve var for amatøragtige eller fantastiske til at tages i Betragtning. De øvrige seks blev alle prisbelønnede. I det endelige vedtagne Projekt mærker man daværende Havnebygmester, fornylig afdøde Borgmester *H. C. V. Møllers* skabende Haand.

Kajbredderne varierer saa stærkt Verden over, at man ikke uden videre gaar hen og vælger noget, der er internationalt akceptabelt. Det er egentlig ganske løjerligt, idet de Skibstyper, som gæster de amerikanske knap en Meter brede Kajer, er de samme, som lægger til ved de franske tredive Meter brede Kajer. Naar det er lykkedes at standardisere Skibstyperne, skulde man mene, at det havde været lige saa let at standardisere Anlægspladserne. Kajerne i vor Frihavns Anlæg blev gjort saa brede, at de kunde give Plads enten til en Kajkran og to Banespor — 9,4 Meter — eller til en Kajkran og tre Banespor — 13 Meter. Saa godt som alle Frihavns Kajer forsynedes straks eller faa Aar efter med Jernbanespor. Hvad Anlægget af Færgelejet midt i Frihavnen angaar, maa det siges, at den Skepsis, der i sin Tid kom til Orde, har vist sig ubegrundet. Sporsystemet paa Kajerne er fra Tid til anden blevet saa stærkt udbygget, at de svarer godt til Kajernes og Skurenes Kapacitet.

Henimod Slutningen af forrige Krig, da Handelsomsætningen over København satte uanede Rekorder, og man havde Forventningen om, at der var Muligheder for en varig Stortransit, besluttede man sig til en stor Frihavnsudvidelse. Forventningerne blev ikke indløst paa Grund af Østersøhavnenes Udbygninger i de efter 1920 oprettede nye Østersøstater. Det var atter *H. C. V. Møller*, der nu var blevet Direktør for Københavns Havnevæsen, der prægede Projektet med Forsigtighed og Tilpasningsevne. Hensynene til alle Sider var store — og Udvidelsen blev derfor ikke saa betydelig.

I Aarene 1891—92 anskaffedes i Altona Verdens første elektriske Kajkran som et Forsøg. Det var der-



for et dristigt Forsøg, da man allerede i 1893 valgte udelukkende at anvende elektrisk Drift i Københavns Frihavn. Allerede i 1902 blev der fra Stockholm til Frihavnen leveret to Dieselmotorer, hver paa 250 HK. til Frihavns Elektricitetsværk med *B. & W.* som den svenske Fabriks Agenter. Senere er der jo sket meget betydelige Udvidelser.

Hvad angaar Lagerbygninger har Frihavns Lager-skure og Pakhuse dannet et ærefuldt Kapitel i det internationale Havnebyggeri's Historie. Frihavnen har været stærkt medvirkende til at udvikle den trappeformede Type Kajs-kure, der har vundet Indpas i Havne hele Verden over. Københavns Frihavn er det Sted, hvor det trappeformede Skur første Gang fik sin logiske Udformning, og utallige Havne har direkte formet deres Kajs-kure efter Frihavns Model.

Hvor Byggegrundene tillader det, har der i de senere Aar været en Tendens til at bygge Kajpakhuse med mange Etager.

Hvad det fremtidige Byggeri i Frihavnen angaar, kan det oplyses, at der fra Havnedirektør Laub's Side er rejst et kraftigt Ønske om bredere Kajanlæg og større Kraner.

Efterhaanden som Skibene udstyredes med Fryserum, blev det klart for Frihavnen, at man burde oplagre frosne Varer under Frysegrader og saaledes samvirke med Skibenes tekniske Udstyr. Man ventede sig dengang, at en stor Transittrafik vilde drage hen over København efter forrige Verdenskrigs Afslutning, og man anlagde derfor sine Frysehusplaner stort. Frysehuset skulde startes som et særligt Aktieselskab med tre Millioner Kroner i Kapital, hvoraf Frihavns-selskabet skulde indskyde de 700.000 Kroner. I 1919 tog Forhandlingerne Fart, og mod Slutningen af Aaret saa det ud til, at Byggearbejdet skulde paabegyndes, men Standsningen i Tyverne af *Transatlantisk Kompagni's* Virksomhed skrinlagde disse Planer. Senere henvendte Selskabet sig til et Par danske Fabrikanter af Kølemaskiner og antog *A/S Atlas* til at installere nogle Fryserum i Kælderen i Skur I. Allerede i Maj Maaned 1929 forberedtes en Udbygning over lidt mere end det dobbelte af det første Areal, og i 1934 blev der paany foretaget en Fordobling baade maskinelt og pladsmæssigt.

*Fugl-Meyer*

# Københavns Havns Hilsen til den Tubilerende Frihavn

Af Havnedirektør, Kommandørkaptajn W. LAUB.



Da Københavns Frihavns-Aktieselskab i 1894 paa-begyndte Driften, indledtes en betydningsfuld Ud-  
vikling for Hovedstad og Land. Forudsætningen for  
Selskabets Virksomhed, selve de nye Frihavnsanlæg  
med Kajer og dybe Bassiner, blev bygget af Køben-  
havns Havnevæsen, som ogsaa har foretaget de i 1915  
og 1919 stedfundne Udvidelser, saaledes at Havne-  
væsenet i Dag har investeret en Kapital paa ca. 21  
Mill. Kr. i Frihavnsanlæggene.

Frihavnselskabet skulde efter Frihavnsloven af  
31/3 1891 forsyne det nye Havneafsnit med de nød-  
vendige tekniske Anlæg, først og fremmest Pakhuse  
og Losseindretninger, og fik overdraget Driften af  
Frihavnen i 80 Aar.

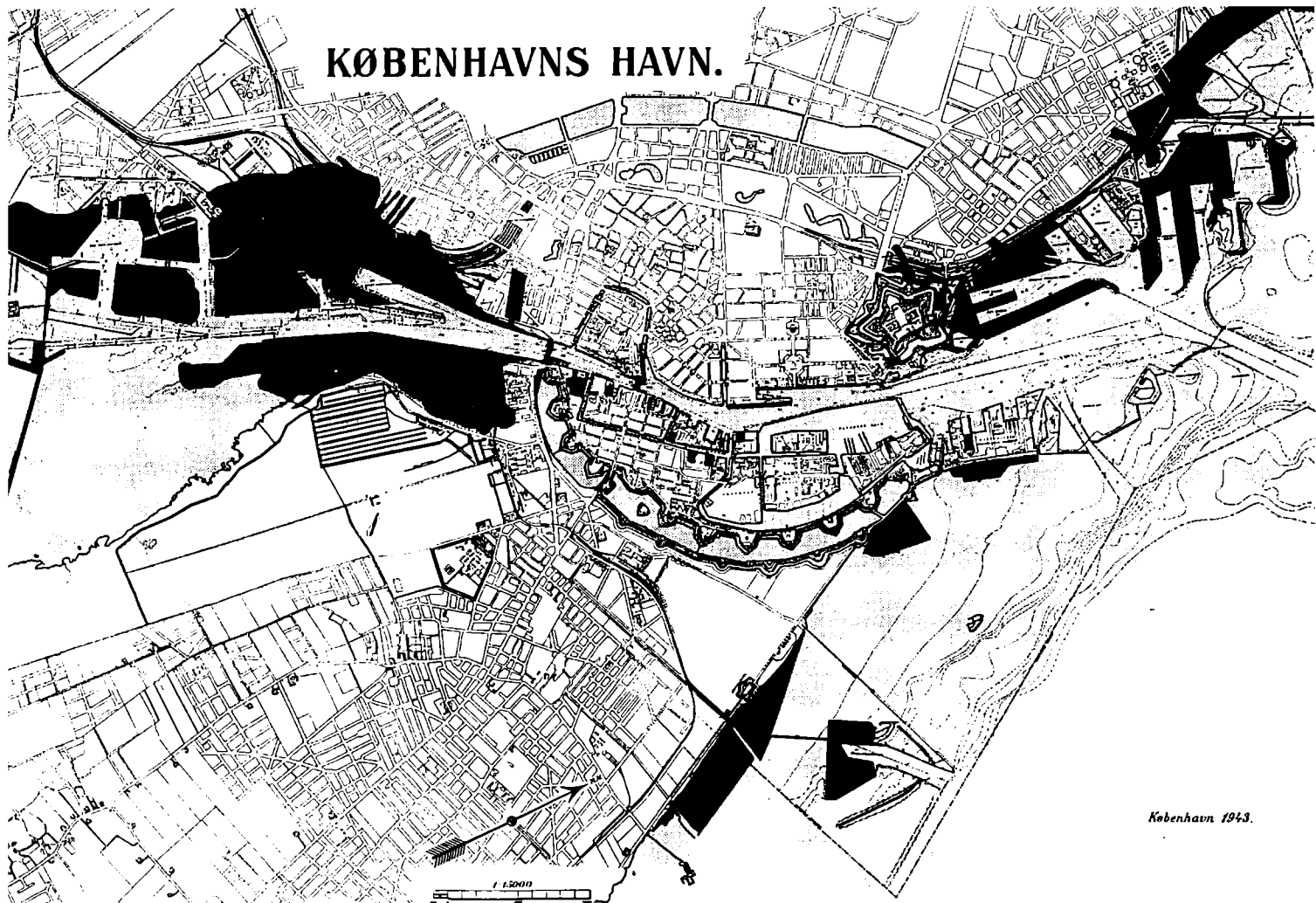
Lige fra sin Start har Frihavnen været det Sted i  
Københavns Havn, hvor man kunde studere moderne  
Havneudnyttelse, i Særdeleshed det Speciale, som ved-  
rører Transitering af udenlandsk Gods, hvortil Fri-  
havnsens Anlæg er særlig bestemte.

Bortset fra Verdenskrigen 1914—18 og den nuvæ-  
rende Krig er der over Frihavnen omsat stadig sti-  
gende Godsmængder, navnlig af oversøiske Varer, saa-

ledes at denne Del af Københavns Havn staar som  
Formidler af en betydelig Del af den københavnske  
søværts Godsomsætning, og Frihavnen har saaledes i  
de forløbne 50 Aar opfyldt de Forventninger, der blev  
stillet ved dens Aabning, og ved Udvidelser og For-  
bedringer af Pakhuse og tekniske Indretninger søgt  
at tilfredsstille Tidens Krav.

Paa 50-Aars Dagen for Frihavnsens Aabning er det  
mit Ønske, at vi i den nærmeste Fremtid maa se Fri-  
havnsens Kapacitet fuldt udnyttet, saaledes at der i  
denne Del af Havnen vil kunne skabes nye Mulig-  
heder for, at Københavns Havn igen kan opnaa den  
Position i Østersøområdet, hvorpaa den ifølge sine  
gode naturlige Betingelser har Krav.

## KØBENHAVNS HAVN.



København 1943.

Københavns Havns Udvidelser i de sidste 50 Aar.

# FRA UGE TIL UGE

## FRAGTBERETNING

Paa de oversøiske Markeder er Efterspørgslen efter Tonnage stadig lige stor, men Befragtingernes Antal begrænses af den stadig mere og mere tiltagende Tonnageknaphed. De Allierede disponerer ganske givet i Øjeblikket over mere Tonnage end paa noget tidligere Tidspunkt siden U. S. A's Indtræden i Krigen, men efterhaanden som de Allieredes fulde militære Potentiell kommer til Udfoldelse, stiger deres Tonnagebehov, saaledes at Tilgangen paa nye Skibe slet ikke kan holde Trit med den stærkt voksende Efterspørgsel. Denne Udvikling rammer naturligvis i første Række alle Transporter, som ikke er af krigsvigtig Betydning og Tildelingen af Tonnage til saadanne Transporter bliver derfor ogsaa stadig ringere.

Under disse Forhold er det forstaaeligt, at Kampen om de faa neutrale Baade, der kan operere frit paa de oversøiske Markeder, bliver skarpere og skarpere, hvilket naturligvis giver sig Udslag i stigende Fragter, selv om det kun er i de færreste Tilfælde, at Afslutninger af neutrale Skibe rapporteres til de Rater, der faktisk er betalt. Noget nøjagtigt Billede af Situationen for de neutrale Skibe giver Rapporterne om disse Afslutninger derfor heller ikke; det maa vente, til Krigen er forbi.

Om Forholdene paa de enkelte oversøiske Markeder er Meldingerne som sædvanligt kun sparsomme, Amerikanerne har frigivet yderligere Tonnage for Kul fra Hampton Roads til de sædvanlige Destinationer til uforandrede Rater, ligesom ogsaa Salpeterfarten fra Chile, Malmfarten fra Brasilien, Chile og Peru til Northern Range har faaet yderligere Tildelinger, ogsaa til uændrede Rater. Fra New York meldes endvidere om ret livlig Aktivitet i Intercoastal Trade, men officielle Meddelelser om Raterne i denne Fart foreligger ikke. Sukkerfarten fra Cuba til Northern Range og Golfen viser kun ringe Virksomhed paa Grund af manglende Tonnage. Malm fra Indien og Sydafrika til Northern Range har faaet adskillige Skibe til uændrede Rater.

Englænderne søger stadig Tonnage for de sædvanlige Kullaster fra Østkysten og Wales til Azorerne, Middelhavet o. s. v. til uforandrede Fragter. Der har været ret livligt i Kulfarten fra U. K. til Frankrig, men Meddelelse om, hvad der betales for disse Laster, foreligger endnu ikke. Fosfat fra Casablanca til Cape Town indikerer uforandret 59/6d., og Salt fra Aden til Calcutta er sluttet til den kendte Rate af 35 Rupees.

Fra River Plate er Behovet for Tonnage stadig lige stort. Der er mange Kornlaster i Markedet til Spanien og Portugal til Rater omkring \$75, ligesom der ogsaa søges Skibsrum til Eire paa Basis af \$100. Stykgods fra Buenos Aires til indtil 4 Havne Cape Town/Durban range noterer uforandret \$100, men det synes vanskeligt at faa Tonnage til denne Rate. Neutral Tonnage kan utvivlsomt ogsaa opnaa betydeligt mere. Fragten for Hvede i Sække Buenos Aires/Callao er uforandret \$42.50, og Buenos Aires/sydlige brasilianske Havne mellem 22 og 24 Guldpesos.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større Ændringer. Kul- og Køksfarten fra Tyskland til danske Havne absorberer stadig en Del Tonnage til uforandrede Rater. Salpeterfarten fra Skiensfjorden til danske Havne noterer omkring Kr. 21.50 for Novbr. Lastning. De øvrige Nærmarkeder er uden større Interesse.

### KØBENHAVNS HAVNS BUDGET FOR 1945

Ved et Havnebestyrelsesmøde har Havnedirektør, Kommandørkaptajn W. Laub forelagt Havnens Budget for 1945, der var udsendt paa Forhaand til Medlemmerne.

Af dette Budget fremgaar det, at Driftsunderskudet budgetteres til 1.443.800 Kr. eller lidt mere end de to foregaaende Aar. For 1943 budgetteredes et Underskud paa 1.326.200 Kr. og for indeværende Aar 1.430.100 Kr., men Regnskabet for i Fjor viste et Underskud paa kun 196.978 Kr., og en Regnskabskalkule for i Aar viser et Driftsunderskud paa 824.100 Kr., altsaa i begge Tilfælde en væsentlig Forbedring i Forhold til Budgettet. Om noget lignende kan ske i det kommende Aar, kan ingen have nogen begrundet Mening om. Ved Udgangen af 1945 regner man med, at Havnen vil have en Kassebeholdning paa 3.129.300 Kr.

Budgettet balancerer med 8.669.900 Kr. Paa Indtægtssiden er de fleste Poster omtrent de samme som paa indeværende Aars Budget: Vareafgift uforandret 1.080.000 Kr., Fartøjsafgift uforandret 400.000 Kr., Knippelsbro-Afgift uforandret 15.000 Kr., Lejeindtægter af Ejendomme 1.722.000 Kr. imod 1.686.100 Kr., Lejeindtægter af Arbejdspladser m. v. uforandret 38.600 Kr., Indtægter fra Frihavnen uforandret 202.000 Kr., Renteindtægter 3.734.400 Kr. imod 3.642.700 Kr. (deraf Forrentning af Kapital i arbejdende Aktiver 3.644.000 Kr. imod 3.491.700 Kr.) og diverse Indtægter uforandret 34.100 Kr.

Paa Udgiftssiden figurerer Driften af de forskellige Havneindretninger med 3.378.200 Kr. imod 3.284.300 Kr., Driften af Havnens Ejendomme med 1.858.800 Kr. imod 1.795.000 Kr., Driften af Arbejdspladser, Værksteder og Materiel med 207.100 Kr. imod 219.700 Kr. Udgifter vedrørende Frihavnsanlægget opføres som de foregaaende Aar med 1.078.800 Kr., og Renteudgifterne daler fra 1.210.300 Kr. til 1.127.900 Kr., men til Gengæld vokser Posten »diverse generelle Udgifter« fra 940.500 Kr. til 1.019.100 Kr.

Det egentlige Driftsresultat — d. v. s. det Driftsresultat, der fremkommer, naar Driften har afholdt Forrentningen af Havnens Egenkapital — udgør 4.001.800 Kr., idet Havnens Renteindtægter plus Forrentning af Kapital i arbejdende Aktiver beløber sig til 3.734.400 Kr., hvorfra trækkes Renteudgifter paa 1.176.400 Kr., saaledes at Forrentningen af Havnens Egenkapital altsaa koster 2.558.000 Kr. Dette Tal trukket fra Driftsresultatet paa 4.001.800 Kr. giver det ovenfor nævnte »egentlige Driftsunderskud« paa 1.443.800 Kr.

I sin Forelæggelsestale udtalte Havnedirektøren bl. a., at der var gjort alt for at opretholde den daglige Drift og Vedligeholdelse. Fra Havnens Side anstrenger man sig for at holde Arbejdsstyrken intakt, saa den kan være rede, naar man om forhaabentlig ikke alt for lang Tid kan komme i Gang igen i Havnen.

Videre udtalte Havnedirektøren:

Før Krigen kunde man lægge et Budget med samlede Indtægter paa godt 4 Mill. Kr. bortset fra Renteindtægten. Det er de tre store Indtægtskonti, som bærer Driftsbudgettet. De androg før Krigen: Vareafgift 2 Mill. Kr., Fartøjsafgift 1 Mill. Kr. og Lejeindtægter 1,2 Mill. Kr. I Sammenligning hermed spillede selv Indtægterne fra Frihavnen — 190.000 Kr. i Renter af vore Investeringer og ca. 100.000 Kr. som Andel i Overskuddet — en mindre Rolle. Renten regner vi stadig med, men ikke Andel i noget Overskud. Nu under Krigen er Driftsindtægterne eksklusive Renter nedgaaet til ca. 3,5 Mill. Kr., stadig hidrørende fra de tre store Indtægtskonti. Men mens de to første er halveret, er den sidste vokset fra 1,2 til 1,8 Mill. Kr., endda efter et meget forsigtigt Skon. Naturligvis er det rart at have Lejeindtægterne at falde tilbage paa, men nogen Havnedriftsindtægt er det ikke, det er Leje af Beredskabslagre, bl. a. af Brændsel tilfort pr. Jernbane, og naar Krigen er forbi, vil disse ekstraordinære

Indtægter bortfalde hurtigere, end de ordinære Skibs- og Vareafgifter kommer tilbage.

Havnens likvide Beholdninger i Form af Kasse-, Bank- og Obligationsbeholdninger budgetteres ved Udgangen af 1945 at være dalet til 1,4 Mill. Kr. (imod 2,9 Mill. Kr. ved Udgangen af 1944) plus en Aktiebeholdning paa ca. 1,4 Mill. Kr., og det vil derfor være nødvendigt at skaffe nye Pengemidler til at finansiere de Arbejder, der skal iværksættes straks efter Krigen, først og fremmest Ombygningen af Langebro og dernæst de tre Beskæftigelsesforanstaltninger, Færdiggørelsen af Sluseholmen, Teglholmen og Arealet bag Enghave Brygge.

Havnedirektøren fastslog, at der gaar Svind i Havnens Kasse, saa den kun kan holde Aaret ud. Mange offentlige Myndigheder, udtalte Havnedirektør Laub, har sikret sig deres Del af de ledige Penge og tager Rentelabet som et nødvendigt Offer. Han var af den Anskuelse, at Havnen bør gøre ligesaa, medens Laanemarkedet endnu er gunstigt.

Spørgsmaalet om en Pensionsordning for Havnens faste Arbejdere henvistes til et fem-Mands Udvalg bestaaende af Direktør Kørbing, Ingeniør Møller, Kommissarius Wahl, Folketingsmand Rager og Direktør Fløtkjær. Til Budgetudvalget genvalgte Overborgmester Viggo Christensen, Direktør Kørbing, Maskinchef Munck, Direktør Stensballe og Direktør Adler Svanholm.

#### Angreb paa Havnebestyrelsens Forretningsgang

Under Budgetdebatten fremsatte Folketingsmand, Ingeniør E. Rager iøvrigt en skarp Kritik af den Maade, hvorpaa Havnebestyrelsens Arbejde blev ledet. Han gik endog saa vidt, at han betegnede det som et Forsøg paa at »udhule Folkestyret«. Hr. Rager ankede over, at praktisk talt alle Sager søges henført til Behandling for lukkede Døre, og han fandt det rimeligt, at Offentligheden fik Lejlighed til at føre Kontrol med Beslutningerne, ligesom han ønskede en Systemforandring.

Formanden, Overpræsident *Bilow*, betegnede Folketingsmand Ragers Bemærkninger som særdeles malapropos. Han henviste til, at Regeringen allerede i 1940 forbød enhver offentlig Omtale af Skibes Bevægelser o. s. v., hvilket ikke gjorde det let at holde offentlige Møder i Havnebestyrelsen. Der ligger heri intet Angreb paa Folkestyret eller nogen Udhuling af det.

Der fulgte nu nogen yderligere Debat om dette Emne, inden Mødet kunde sluttes.

#### SVENSKKE VÆRFTERS MATERIALEPROBLEM

Spørgsmaalet om de svenske Skibsværfters Materialeforsyning er for Tiden meget aktuelt i svensk økonomisk Diskussion.

Det svenske »Aftonbladet« skriver, at efter at Tilførslerne af Skibsbygningsmaterialer udefra er ophørt, er det endnu vigtigere at skabe Muligheder for en øget Tildeling af svenske Materialer til Værfterne. Det er nemlig vigtigt, at Arbejdsløshed undgaas ved Værfterne. Desuden trænger den svenske Handelsflaade endnu til betydelige Nybygninger for at kunne dække det forventede store Tonnagebehov efter Krigen.

Muligheden for større Leverancer af Skibsbygningsmaterialer stiller sig ingenlunde gunstig for Tiden, fortsætter »Aftonbladet«, idet Tilgangen af Brændsel er blevet knappere. Værfterne har ganske vist tilstrækkeligt Brændsel for nogle Maaneder og vil dermed kunne holde Produktionen oppe paa det nuværende høje Niveau, men hvordan det vil stille sig efter den Tid, er et Spørgsmaal, som endnu ikke kan besvares.

I svenske Skibsfartskredse har man en klar For-

staaelse af Tingenes Tilstand. Man stiller sig imidlertid afventende, først og fremmest fordi den nye Aftale mellem Jernværkerne og Værfterne først træder i Kraft hen paa Sommeren. Ved denne Aftale skulde Materialebehovet igen kunne sikres for en Tid. Man kan dog ikke gaa ud fra, at Byggetempoet vil kunne opretholdes i det nuværende Omfang selv efter denne Aftales Ikrafttræden.

»Aftonbladet«s Henvisning til, at Jernværkernes Beholdninger af Materialer for Tiden ikke er saa knappe, er bemærkelsesværdig. I denne Forbindelse erindres der om, at der allerede for over et Aar siden fra Værftshold blev krævet en Forøgelse af Materialeleverancerne, men at Regeringen fandt ikke at kunne indrømme dette under Henvisning til Nødvendigheden af at holde Materiale i Reserve for uforudsete Begivenheder. Det svenske Blad mener imidlertid, at Spørgsmaalet om Materialeleverancerne vil blive taget op igen i en nær Fremtid, dette saa meget mere som Fornylelsen af den svenske Handelsflaade med Henblik paa Konkurrenceforholdene efter Krigen vil blive af afgørende Betydning for al svensk Økonomi. I interesserede Kredse hersker der den Opfattelse, at alt maa gøres for, netop indenfor Skibsbygningen, at holde Produktionen paa et saa højt Niveau, som det overhovedet er muligt.

#### U. S. A.'s HANDELSFLAADE

I følge *Hamburger Fremdenblatt* har Admiral Land, Præsident for U. S. Maritime Commission, holdt et Foredrag i National Foreign Trade Council om Skibsfartsplanerne og udtalt, at U. S. A. ikke tilstræber noget Handels- eller Skibsfartsmonopol. »Vi har fuld Forstaaelse af andre søfarende Nationers Rettigheder og agter ikke at optage en Politik, som vil skade dem. U. S. A.'s Handelsflaade er nu den største i Verden, og efter Krigen vil vi have 2.000 overflødige Liberty-skibe, som vi ikke har Brug for, da Anvendelsen af al den Tonnage, vi nu har, vilde betyde Handelskrig med hele Verden. Men en saadan vil vi ubetinget undgaa.«

Af Referatet fremgaar det iøvrigt, at det sidste Punkt i Udtalelsen ovenfor ogsaa refererer sig til Aksemagternes Handelsflaader. Disse Landes oversøiske Skibsfart skal forbydes for en Række Aar. Og den Udenrigshandel, som disse Lande normalt drev, skal for en Trediedels Vedkommende overtages af amerikanske og to Trediedele af europæiske Søfartsnationer. Hvad den amerikanske Udenrigshandel angik, vilde den blive betjent af 400 nye Skibe af C-Typen. Disse Skibe er for Tiden Verdens bedste Lastskibe, sagde Admiralen. Endvidere vilde 370 Tankskibe og 90 Victoryskibe forblive i amerikansk Eje efter Krigen.

#### »BOMBEBØSSEN«

1819 — 2. November — 1944.

Sømandsstiftelsen »Bombøbøssen« fejrede Torsdag den 2. November 125 Aars Dagen for sin Oprettelse. Paa Dagen nedlagdes Blomster paa Stifteren, Kommandør *Peter Norden Søllings* Grav paa Holmens Kirkegaard, og Direktionen samt Stiftelsens gamle Beboere samledes ved et Festmaaltid.

»Ved allerhøjeste Resolution af 2. November 1819 blev det af Kong Frederik den Sjette tilladt Kommandør, Vaterskout i København, *Peter Norden Sølling* paa hans dæd omgjorte Andragende at indrette en Bøsse, hvis Bestemmelse skulde være at samle Bidrag for i Tiden at anskaffe et Huus, hvor værdige gamle Søfolk eller de, som Omstændighederne standse i Farten, kunde finde et Tilflugtssted, indtil de atter kunde komme til Søes eller paa anden Maade sættes i Virksomhed ....«

Saaledes udtrykker Fundatsen for »Bombebossen« sig om Stiftelsens Oprettelse og Formaal, og der vil da ved denne Lejlighed være Anledning til at mindes Stifteren af denne Virksomhed, som er bleven til Gavn for mange gamle Sømand.

Stifteren, Peter Norden Sølling, var født i Kristianssand i Norge 1758. Faderen var Kaptajn i den dansk-norske Marine, og Sønnen kom allerede som 11-aarig paa Søkadetakademiet i København. Han vilde imidlertid ud i Verden og tog Hyre som Lærling paa et af Asiatiske Kompagnis Skibe. Efter et Par Aars Koffardifart vendte han hjem og fik sin Sekondløjtnants-Udnævnelse, men gik derefter atter i Koffardifart, denne Gang som 3. Styrmand. I en længere Arrække sejlede han i ostindiske og kinesiske Farvande og var i 1790 Fører af Ostindiefareren »Castellet Dansborg«. Han vendte tilbage til Marinen, og i de følgende Aar blev hans Navn kendt fra hans Arbejde for at skaffe de norske Lodser brugbare Baade, da der paa den Tid hvert Aar forulykkede talrige Lodser som Følge af, at de ikke havde egnede Baade til deres farefulde Gerning. Med sejt Energi tvang han sine Ideer igennem, og under hans Tilsyn byggedes i disse Aar 29 Lodsbaade af en bestemt Type. Norske Lodser hædrede ham med et Minde, en Marmorplade med Inskription, der er rejst paa Udkigsfjældet Støen i Nærheden af Farsund. Som Søofficer udfoldede Sølling under Krigen med England en dygtig og initiativrig Virksomhed som Chef for Kystforsvaret fra Arendal og østefter.

I 1814 vendte Kommandør Sølling tilbage til Danmark, og i 1817 fik han Embedet som Valerskout, svarende til det senere Mønstringsbestyrer-Embedet, i København. I denne Virksomhed gennemførte han da sin Gerning for en Bedring af de den Gang saa sørgelige Kaar, som den udslidte Sømand gik i Møde paa sine gamle Dage.

Paa Valerskoutens Kontor stod en gammel grønmalet Indsamlingsbøsse, som ingen saa, og Sølling fandt da paa at skaffe denne Bøsse en Stedfortræder, som faldt mere i Øjnene. Man fik fat i en 200 Punds Bombe, som han lod Hankene slaa af, og indrettede den til Bøsse. Den blev dekoreret med iøjnefaldende Malerier, som talte et forstaaeligt Sprog om Formaalet, og blev opstillet i Skippernes Laugshus, samtidigt med at Sølling udsendte et Opraab om at støtte Sagen.

Paa Bomben var malet et Hus under følgende Indskrift:

Med Bomber Skib og Gods og Huus kapsejse  
Af denne derimod skal Jer en Gaard oprejses.

Ogsaa paa mange andre Maader agiterede Sølling for sin Hjertesag, »Bombebossen«, og i 1824 havde han med sin store Energi faaet indsamlet op imod 25.000 Rdlr., en efter den Tids Forhold betydelig Sum, hvilket satte ham i Stand til at erhverve Ejendommen paa Hjørnet af Dybensgade og Skvaldergade (det nuværende Nikolajgade). Han havde nu naaet sit Maal at skaffe den gamle trængende Sømand sin egen faste Bolig. Ejendommen indeholdt 33 Værelser med 6 Køkkener og 2 Kælderlejligheder, og da Bygningen ved Nytaarstid 1825 blev taget i Brug fik en Snes gamle og svagelige Sømand Fribolig her. Inden længe blev dog alle Boligerne til Friboliger, og desuden blev det muligt at yde Beboerne Bidrag til deres Underhold.

I 1827 døde Kommandør Sølling, 68 Aar gammel, og Digteren Oehlenschläger satte ham et smukt Minde i et Dig, hvori hans Livsgerning blev skildret.

»Bombebossen« fortsatte under Ledelse af en af Kongen udnævnt Direktion sin Virksomhed uden væsentlige Ændringer i de følgende Aartier, og Velyndere og gode Formue ved Gaver og Legater. I 1844, altsaa 25 Aar efter at Sølling havde realiseret sin Plan, oprettedes en Fundats, der fik kongelig Konfirmation den 22. Maj. Samme Aar købtes en mere passende Ejendom, Brogade 8 paa Christianshavn, da Huset i Skvaldergade var lidet tidsvarende. I den nye Bygning var der Plads til 9 gamle

Sømand med deres Hustruer samt et Par Enker og 39 enlige Sømand.

Denne Ejendom beholdt man næsten et halvt Hundrede Aar, men saa blev ogsaa dette Hus for trangt. Paa en udmærket beliggende Grund Overgaden oven Vandet Nr. 48 opførtes i 1892 den nuværende Stiftelsesbygning efter Tegning af Arkitekt Thorvald Bingesbøl. Her ligger Bygningen med Facade ud mod den gamle Kanalgade og kendetegnet ved Bomben, indmuret over Porten, samt med Grundlæggerens Relief-Portræt.

Direktionens Formænd gennem de 125 Aar har været følgende:

Kontreadmiral *M. Lütken*,  
Kommandør *C. C. Paludan*,  
Kommandør *O. H. Lütken*,  
Kommandør *J. C. Kraft*,  
Kommandør *P. F. Gjødese*,  
Kommandør *I. N. Sølling*,  
Kontreadmiral *T. A. Topsøe-Jensen*,  
Kommandørkaptajn, Baron *N. Iuel-Brockdorff*.

Paa 125 Aars Dagen for Stiftelsens Oprettelse bestaar Direktionen af:

Kommandørkaptajn, Baron *Niels Iuel-Brockdorff*,  
Mønstringsbestyrer *N. V. M. Lougreen*,  
Overretssagfører *Peter Norden Sølling*,  
Formand i Københavns Skipperforening, Kaptajn *S. Prip*,  
Fabrikant *Peter Heering*,  
Skibsinspektør i D. F. D. S., Kaptajn *E. N. Erichsen*,  
Kommandør *C. V. Evers*,  
Skibsreder *Willie C. K. Hansen*.

#### PRØVEKAMMERET FOR SKIBSLYS OG KOMPASSER HOLDER 40 AARS JUBILÆUM.

Den 1. November i Aar var det 40 Aar siden, at der efter Overenskomst mellem Marineministeriet og Indenrigsministeriet oprettedes et Prøvekammer for Skibsllys og Kompasser, hvortil Undersøgelserne af den civile Skibsfarts Lanterner og Skibskompasser henlagdes og gjordes obligatoriske.

Inden dette Tidspunkt havde Staten ikke haft effektiv Kontrol med dette for den civile Skibsfarts Sikkerhed saa vigtige Materiel, dog kunde Lanterner indsendes til Undersøgelse ved Orlogsværftets Prøveanstalt for Skibsllys og Kompasser til Flaadens Kompassvæsen paa Holmen, hvor de efter Undersøgelse kunde opnaa Certifikat, men disse Undersøgelser var ikke obligatoriske.

Det nyoprettede Prøvekammer var administrativt og regnskabsmæssigt henlagt under Marineministeriet og blev drevet sammen med Flaadens Kompassvæsen under fælles Bestyrer.

Denne Ordning bestod indtil Maj 1930, da Prøvekammeret efter Forhandling mellem Marineministeriet og Ministeriet for Søfart og Fiskeri henlagdes saavel administrativt som regnskabsmæssigt under sidstnævnte Ministerium, under hvilket den civile Skibsfart sorterede, og blev saaledes udelukkende en Undersøgelsesinstitution for den civile Skibsfart. Prøvekammeret blev stadig drevet i Forbindelse med Flaadens Kompassvæsen under fælles Bestyrer, og Undersøgellesstedet forblev paa Holmen.

Fra 1937 er Prøvekammeret underlagt Handelsministeriets tekniske Afdeling (Chef Overskibsingeniør *Aage Larsen*).

Fra September 1930 kan Prøvekammeret ligeledes paa tage sig Undersøgelse af Reflektionsinstrumenter og Kikkerter og udstede Certifikater for saadanne, og Prøvekammerets Navn forandres samtidigt til Prøvekammeret for Skibsllys og nautiske Instrumenter.

Prøvekammerets Opgave som Kontrolinstitution for Skibsfarten vedrørende Skibsllys og nautiske Instrumenter

er meget betydelig og krævende, idet ikke alene Skibsfartens Sikkerhed under Sejlads i høj Grad afhænger af, at dette Materiel er i Overensstemmelse med de af Handelsministeriet udstedte Bestemmelser, men det kan ved mange Søretssager være af Betydning at kunne konstatere, om dette har været Tilfældet. Endelig har Provekammeret en Virksomhed af raadgivende Art saavel overfor Fabrikanter af nautisk Materiel som overfor Institutioner og Enkeltpersoner.

I Tidsrummet 1904 til 1940 er ialt undersøgt af Lanterner 65.622, af Kompasser 21.503. Medens der gennemsnitlig i den første Periode aarligt undersøgtes ca. 1000 Lanterner og ca. 200 Kompasser pr. Aar, ligger disse Tal i Slutningen af Perioden for 1939 for Lanterner 2—3000, for Kompasser ca. 1200 Stk. pr. Aar.

Ved Provekammerets Oprettelse i 1904 udnævntes den kendte Navigator og Opfinder af nautiske Instrumenter, Marinekaptajn C. Clausen til Bestyrer. Da han i 1926 tog sin Afsked, afløstes han af den nuværende Bestyrer, Marinekaptajn C. Dirkinck-Holmfeld.

Naar Forholdene efter Krigens Afslutning igen falder i Lave, vil Provekammerets Virksomhed sikkert yderligere tage et stort Opsving, og nye Regler vil til den Tid være paakrævet, men Provekammeret staar klar til at tage Arbejdet op til Gavn og Nytte for Landets Skibsfart.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Tjalk forlist ud for Stevns

Tjalken »Afrodite« af Sakskøbing, Skipper Hjortenborg, København, er forrige Fredag sunket ud for Stevns. Besætningen, der var paa tre Mand, bjergede sig i Land i Skibsjollen. Skipperen vilde paa Grund af haard Søgang søge Læ i Rødvig Havn.

Skipperen skulde, naar han kom til København, giftes og havde Bryllupstøjet med ombord. Dette gik desværre tabt.

### Søretten i Københavns Amt

Sjællands Stiftamt har beskikket Fisker O. Olsen, Vedbæk, Købmand C. F. Petersen, Køge, Speditør Philip Hansen, Køge, Fisker Laurits Frederiksen, Ejby pr. Kirke-Hyllinge, Fisker Simon Pedersen, Mosede Strand pr. Taastrup, Bademester Aage Chr. Sylvester Jørgensen, Roskilde og Skibsfører Aage Madsen, København, til for Tiden fra den 1. Januar 1945 til den 31. December 1948 at være Søretsmedlemmer i Københavns Amt.

### Skibssalg

Skibsreder C. P. Jensen, Rudkøbing, der i Fjor købte Vraget af den hollandske Motorsejler »Cosmopolite«, har nu faaet Skibet repareret og moderniseret ved Marstal Skibsværft. Skibet, der har faaet indsat ny Motor paa 180 HK, er saa vidt færdigt, at Proveturen kan foregaa om kort Tid.

Skibsreder Jensen har forleden solgt »Cosmopolite« til et Konsortium i Aarhus med »Aarhus Shipping Company« som korresponderende Reder.

### Tro det, hvem der vil —!

En Mand i Esbjerg fortæller »Vestkysten« følgende lille Historie:

Jeg var for en Del Aar siden i Rio de Janeiro, hvor jeg en Dag sad paa et Hotel. Medens jeg sad der, lagde jeg Mærke til, at der kom en Udlænding ind paa Hotellet. Han kunde ikke gøre sig forstaaelig for Personalet, og jeg undrede mig over, hvilken Landsmand han egentlig var. Han gjorde nemlig Tegn til Tjeneren, idet han rakte Tunge og slog sig bagpaa, men ingen forstod ham. Saa tilkaldte man Kokken, der grinede og sagde:

Han vil have to halve Rundstykker med Tunge!

## Ledig Lodsstilling.

Ved Hals Lodseri er en Lodsstilling ledig og ønskes besat fortrinsvis med en dertil kvalificeret Skibsfører mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelt Forholdsattester modtages indtil den 30. November d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60. København K.

Lodsdirektoratet, den 28. Oktober 1944.

### Navigationseksaminer

Ved Nordby Navigationsskole er afsluttet en Række Eksaminer. 7 bestod Skibsførereksamen, 6 Styrmandseksamen, 9 Radiotelegrafistprøven med 2den Klasses Certifikat og 3 bestod Kystskipperprøven.

## PERSONALIA

### 50 Aar

Den 8. November fylder Fører i D/S »Progress« Kaptajn J. F. Kristoffersen 50 Aar.

Kaptajn K. M. Kristensen, Fører i A. P. Møllers Rederi, fylder 50 Aar den 10. November.

Den 12. November fylder Fører i J. Lauritzens Rederi Kaptajn R. Knudsen 50 Aar. Kaptajn Knudsen er Fører af S/S »Nerma Lau«.

### 25 Aar i Havnen

Havnefogden i Sydhavnen, Kaptajn Ths. Klitbo, fejrede Onsdag den 1. November 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Københavns Havnevesen.

### 25 Aars Lods jubilæum

Lodsformanden i Nyborg, Sølejtant af 1. Grad i Søværnets Reserve Karl Kronstrøm, fejrede forleden 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse i Lodsvesenet.

### Officielt

»Aktieselskabet Det Dansk-Franske Dampskibsselskab« af København. Under 27. Juni og 24. Juli 1944 er Selskabets Vedtægter ændrede, hvorefter bl. a. hvert Aktiebeløb paa 100 Kr. giver 1 Stemme efter 6 Maaneders Notering. De Kommitterede benævnes fremtidig generalforsamlingsvalgte Medlemmer. Bestyrelsen bestaar af de generalforsamlingsvalgte Medlemmer og Medlem af Direktionen Hans Eigil Hahn-Petersen. — Selskabet tegnes af de af Generalforsamlingen valgte Bestyrelsesmedlemmer i Forening eller af en Direktør; ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Forening med en Direktør. Grosserer, Generalkonsul Thorvald Olsen, Vedbæk, er indtraadt i Bestyrelsen.

»Aktieselskabet Vestjysk Dampskibsselskab« af Esbjerg. M. J. Nielsen er udtraadt af, og Kaptajn Søren Andersen Winther, Nordby, Fano, samt Direktør (korresponderende Reder) i Selskabet E. Winther er indtraadt i Bestyrelsen.

Nordhavns-Værftet, hvis Aktiekapital udgør 530.000 Kr., har fornylig ændret Navn til Nordhavn Holding Akts. Samtidig er der indregistreret et nyt Aktieselskab, Nordhavns-Værftet Akts. med en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 265.000 Kr.

I »Rederiaktieselskabet Fladstrand« af Frederikshavn er J. Christensen udtraadt af Bestyrelsen og fraaraadt som korresponderende Reder, og Landsretssagfører Jens Kammer Pedersen, Frederikshavn, er indtraadt i Bestyrelsen. Medlem af Bestyrelsen J. E. Sørensen er tiltraadt som korresponderende Reder.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør. F. E. BGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer



*Tegn Deres Forsikringer i*

# SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6,  
København K.



Telefon Central 9316  
Tlgr.adr. Reassurance

<sup>A/S</sup> **GRØN & WITZKE**  
Assurance  
*Kongens Nytorv 6 Telefon C. 9316.*



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 2. November 1944.

Nr. 43.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Sæen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1465. Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Listed. Havnearbejder afsluttet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/12 1944 udgaar.

*Position.* c. 55° 08',8 N. 15° 06',8 E.

*Detaller.* Genopbygningen af det N.-lige Molehoved i *Listed* Havn er tilendebragt. Besejlingen af Havnen foregaar atter normalt.

1466. Letland. Riga Bugt. Vrag.

*Positioner.* a) c. 57° 38',5 N. 21° 44',5 E., i 13 m Vand.

b) c. 57° 51',0 N. 22° 08',0 E., i 22 m Vand.

(N. f. S. Nr. 42/2106. Berlin 1944.)

1467. Tyskland. Pillau Anduvning. Lodstvang.

*Position.* c. 54° 38' N. 19° 54' E.

*Detaller.* Under Indsejlingen til *Pillau* skal man fra Anduvningstønden have Lods om Bord.

(N. f. S. Nr. 42/2099. Berlin 1944.)

1468. Tyskland. Rügenwalde W. Fast Skydeomraade.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/72 1944.

*Positioner.* a) c. 54° 16' N. 15° 38' E. c) c. 54° 32' N. 15° 58' E.

b) c. 54° 20' N. 16° 05' E. d) c. 54° 27' N. 15° 34' E.

*Detaller.* *Rügenwalde W.* faste Skydeomraade begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter.

Den S.-lige Del af Omraadet ligger i det midlertidige Skydeomraade *Rügenwalde*, jvfr. *E. f. S.* Nr. 20/910 1943.

(N. f. S. Nr. 43/2145. Berlin 1944.)

**1469. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Nord-Perd ENE. Vrag.***Position.* c. 54° 23',2 N. 13° 54',5 E.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket en Mast rager c. 1 m op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 43/2146. Berlin 1944.)

**1470. Tyskland. Plantagenetgrund NW. Vragafmærkning forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1072 1944.*Position.* c. 54° 46',3 N. 12° 41',0 E.*Detaller.* Den grønne Lys- og Klokketønde med S.-Topbetegnelse, der var udlagt ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er ombyttet med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>., Blink 2<sup>s</sup>., Mørke 4<sup>s</sup>., og som er forsynet med E.-Topbetegnelse.*Anm.* Lystønden afmærker tillige det i E. f. S. Nr. 27/1059 1944 nævnte Vrag.*Kort* Nr. 187.

(N. f. S. Nr. 42/2100. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1471. Danmark. Sundet. Flakfort. Forbudt Omraade.***Position.* c. 55° 42' N. 12° 44' E.*Detaller.* Det er forbudt at fiske inden for en Afstand af 200 m fra *Flakfort*; endvidere er Tillægning til Fortøen og Molen forbudt.

(N. f. S. Nr. 42/2110. Berlin 1944.)

**1472. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 38/1347 1944.*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.*Detaller.* Ved Opmaalingen den 29. Oktober 1944 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 3,3 m i W.-Siden af Renden.**1473. Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1368 1944 udgaar.*Position.* c. 55° 20',2 N. 11° 02',8 E.*Detaller.* *Halsskov Rev* Fyrskib er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte sorte Spirtønde er inddraget.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1474. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 38/1351 1944.*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 23. Oktober 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.**1475. (T.) Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.***Position.* 55° 56' 25" N. 11° 52' 23" E.*Detaller.* Paa Grund af Sandforskydning er *Lynæs Havn* hvide Stage med 1 Halmvisk, ved W.-Siden af Indsejlingen til *Lynæs Havn*, midlertidigt flyttet c. 55 m mod NE. til ovennævnte Position.

# Maanedsoversigt Nr. 11

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

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.  
København 2. November 1944.

## Danmark.

- 1944
- 1/1 Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.
  - 1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
  - 1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstrømsbroen*.
  - 1/4
  - 9/576
  - 12/671
  - 16/760 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
  - 17/801 } Farvande.
  - 21/888
  - 38/1327
  - 1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i *danske* og nærliggende Farvande.

## I. Østersøen.

- 1944
- 14/739 } Østersøen E.-lige Del. Mineomraader.
  - 2/364 }
  - 1/8 *Danmark. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop* Havn Indsejling. Tilsanding.
  - 1/11 *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.
  - 1/13 *Danmark. Bornholm. Neksø* Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
  - 1/14 *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.
  - 1/15 *Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen.* Sejlplanvisning af Honsyn til Minefaren.
  - 1/16 *Sverige. Karlskrona W.-lige* Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
  - 1/17 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sejladshindringer.
  - 1/18 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.
  - 1/19 *Sverige. Karlskrona S.-lige* Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
  - 1/20 *Sverige. Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.
  - 11/664 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Oplysning om Skydebane.
  - 11/641 } *Sverige. Öland E.* Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
  - 35/1266 }
  - 1/25 *Sverige E.-Kyst.* Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
  - 1/26 *Sverige. Ozelösund.* Skydeøvelser.
  - 1/27 *Sverige. Ozelösund. Maraviken.* Bombekastningsøvelser.
  - 1/28 *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
  - 41/1425 } *Sverige. Gotland. Fårösund.* Indsejling spærret.
  - 41/1426 }
  - 1/30 *Sverige. Hävringe—Kråkelund.* Miner udlagt.
  - 24/975 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden.* Arbejder med Dykker.
  - 1/31 *Sverige. Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Ozelösund.* Forbud mod Ankring.
  - 1/32 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Böko.* Lodsartøjs Plads.

1944

- 1/33 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär.* Forbudte Løb.  
 1/34 Sverige. *Stockholms Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.  
 1/35 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden.* Ankring og Fortøjning forbudt.  
 1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard.* Skydeøvelser.  
 13/699 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Stockholm* Havn og *Alvik.* Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.  
 1/37 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan.* Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.  
 11/666 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.  
 1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vazholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.  
 10/633 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholmalöbet.* Forbud mod Ankring.  
 1/41 Sverige. *Södra Kvarken.* Minespærring. Advarsel.  
 10/634 Sverige. *Öregrunds Skærgaard.* Forbud mod Ankring.  
 1/42 Sverige. *Öregrunds Skærgaard.* Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.  
 39/1380 Sverige. *Öregrundsgrepen.* Lodstjeneste indstillet.  
 1/43 Sverige. *Bottniske Bugt. Löfstabukten N.* Skydeøvelser.  
 1/44 Sverige. *Bottniske Bugt. Skutskär ENE.* Skydeøvelser.  
 1/45 Sverige. *Bottniske Bugt. Gävle.* Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.  
 39/1381 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå* Anduvning. Skydeøvelser.  
 7/634 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard.* Bombekastnings- og Skydeøvelser.  
 23/941 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå* Havn. *Tjuvholmssundet.* Uddybningsarbejder.  
 39/1382 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå E. Hindersjöfjärden.* Skydeøvelser.  
 1/47 Finland. *Skärgårdshavet. Åland.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter.  
 1/50 }  
 8/571 } Letland. *Riga Bugt. Dünamünde W.* Spærret Omraade.  
 38/1335 Letland. *Windau* Indsejling. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/51 Tyskland. Signaler forbudt i *tyiske* Farvande.  
 1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidigt slukket.  
 1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Lodstvang.  
 1/54 } Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Sejladsforskrifter.  
 1/55 Tyskland. *Warnemünde—Gedser.* Forbud mod Ankring.  
 1/56 Tyskland. *Memel* Anduvning. Sejladsforskrift.  
 1/57 Tyskland. *Memel* Anduvning. Skydeomraade.  
 9/577 Tyskland. *Memel. Seetief.* Forbud mod Ankring.  
 3/397 Tyskland. *Cranz N.* Spærret Omraade.  
 21/897 Tyskland. *Brüsterort.* Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.  
 1/58 Tyskland. *Königsberger Seekanal.* Sejladsforskrift.  
 1/59 }  
 1/60 } Tyskland. *Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 43/1467 Tyskland. *Pillau* Anduvning. Lodstvang.  
 1/61 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
 1/62 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt.  
 1/63 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbudt Omraade.  
 1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.  
 1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen.* Sejladsforskrift.  
 1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen.* Signal ved Passage af *Hela.*  
 1/67 Tyskland. *Danzig Bugt.* Skydeøvelser.  
 1/68 }  
 21/898 } Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning  
 35/1263 } om Ankerplads. Sømærker udlagt.  
 27/1066 Tyskland. *Putziger Wiek. Hexengrund.* Skydeomraade.  
 1/69 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Skydeøvelser.  
 38/1336 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Spærret Omraade.  
 21/899 Tyskland. *Stolpmünde W.* Skydeøvelser.  
 11/648 Tyskland. *Stolpmünde NW.* Skydeplads. Advarsel.  
 35/1241 Tyskland. *Stilo—Jershöft.* Forbudt Omraade.  
 35/1242 Tyskland. *Jershöft NW.* Forbudt Omraade.  
 39/1383 Tyskland. *Nest.* Fast Skydeomraade.  
 1/71 Tyskland. *Nest.* Skydeøvelser  
 43/1468 Tyskland. *Rügenwalde W.* Fast Skydeomraade.  
 1/72 Tyskland. *Kolberg NE.* Spærret Omraade.  
 1/73 }  
 10/617 } Tyskland. *Kolberg N.* Skydeomraade.  
 1/74 Tyskland. *Swinemünde.* Advarsel til Søfarende.  
 1/75 Tyskland. *Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff.* Tilsanding. Sejladsforskrift.  
 35/1245 Tyskland. *Stettiner Haff. Grosses Stettiner Haff. Haffrinns E.* Forbudt Omraade.  
 35/1246 Tyskland. *Greifswalder Oie.* Forbudt Omraade.  
 25/1012 Tyskland. *Greifswalder Bodden* Anduvning. Spærret Omraade.  
 1/76 Tyskland. *Rügen E.-Kyst.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 9/583 Tyskland. *Rügen NE.* Sejladsforskrift.  
 1/77 Tyskland. *Darøser Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/78 Tyskland. *Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek.* Skydeomraade.

## 1944

- 1/80 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.  
 24/987 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt. Skydeøvelser.  
 1/82 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.  
 Oplysning om Afmærkning.  
 40/1396 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Boltenhagen—Rosenhagen. Fareomraade.  
 40/1397 Tyskland. Neustädter Bugt. Fareomraade.  
 36/1281 Tyskland. Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE. Forbudt Omraade.  
 1/83 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/84 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baako NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.  
 1/85 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.  
 1/86 Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/87 Tyskland. Kiel Havn. Holtenau Red. Forbud mod Ankring.  
 1/88 Tyskland. Kiel Havn. Mollenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.  
 1/89 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.  
 1/90 } Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.  
 1/91 }  
 41/1435 Tyskland. Eckernförde Bugt. Sømærke udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

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

## 1944

- 4/464 Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.  
 1/93 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.  
 35/1249 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.  
 38/1342 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret. Sømærke midlertidigt udlagt.  
 1/95 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.  
 19/866 Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.  
 1/96 Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.  
 1/97 Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 9/585 Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/98 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.  
 1/99 Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.  
 1/100 Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skakts. Fyr tændt.  
 34/1222 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.  
 4/465 Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.  
 1/101 Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.  
 1/102 } Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 38/1343 }  
 9/586 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.  
 1/103 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Fyr midlertidigt slukket.  
 1/104 Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.  
 35/1250 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Knippelsbro S. Uddybningsarbejder. Advarsel.  
 1/105 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.  
 2/387 Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen. Spærring udlægges.  
 43/1471 Danmark. Sundet. Flakfort. Forbudt Omraade.  
 1/106 Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.  
 1/107 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
 1/108 } Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.  
 23/949 }  
 24/990 }  
 29/1117 }  
 1/109 Sverige. Sundet. Sejlroute for Vinteren.  
 1/110 Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.  
 1/111 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.  
 35/1273 Sverige. Sundet. Malmöredd Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.  
 1/112 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.  
 1/113 Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.  
 23/948 } Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.  
 30/1137 }  
 1/114 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.  
 43/1472 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.  
 1/117 Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masnedundsbroen.  
 1/119 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.

- 1944  
 1/120 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/121 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Omø Sund.* Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.  
 1/122 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Agerød Havn.* Dybde aftaget.  
 25/1018 Danmark. *Store-Bælt. Mullerup Havn.* Dybde i Indløb aftaget.  
 1/125 Danmark. *Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.  
 1/126 Danmark. *Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/127 Danmark. *Store-Bælt. Nyborg Havn.* Forbud mod Ankring.  
 1/128 Danmark. *Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn* Indsejling. Dybde.  
 1/129 Danmark. *Store-Bælt. Omø Havn* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.  
 35/1274 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.  
 1/131 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Ærskøbing Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/133 Danmark. *Lille-Bælt. Trælle Næs.* Fyr midlertidigt fjernet.  
 28/1102 Danmark. *Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 1/135 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.  
 1/136 Danmark. *Lille-Bælt. Hejlsminde Havn.* Tilsanding.  
 14/743 } Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 23/951 }  
 9/588 } Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Oplysning om forbudte Omraader.  
 30/1152 Danmark. *Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgohavn.* Oplysning om Dybde i Indsejlingen.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1944  
 1/139 Danmark. *Kattegat.* Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.  
 1/140 Danmark. *Kattegat. Raageleje NNW.* Oplysning om Pulte. Midlertidig Afmærkning udlagt.  
 41/1447 Danmark. *Kattegat. Kikhavn. Hundested.* Radiofyr midlertidigt nedlagt.  
 1/141 Danmark. *Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/142 Danmark. *Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.  
 43/1474 Danmark. *Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.  
 43/1475 Danmark. *Isefjord. Lynæs Havn* Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.  
 1/144 Danmark. *Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i *Trafikhavn*.  
 1/145 Danmark. *Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.  
 23/970 Danmark. *Kattegat. Samsø NE. Bosserne.* Hus ødelagt.  
 1/146 Danmark. *Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Fyr midlertidigt slukket.  
 1/148 Danmark. *Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 3/403 Danmark. *Kattegat. Horsens Fjord. Hjærne Bro.* Oplysning om Brobygningsarbejder.  
 1/151 Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro.* Dybde aftaget.  
 1/152 } Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.  
 11/658 }  
 1/153 Danmark. *Kattegat. Aarhus.* Ledefyr midlertidigt i Uorden.  
 1/154 Danmark. *Kattegat. Aarhus.* Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.  
 40/1416 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.  
 42/1464 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Dybde aftaget. Advarsel.  
 1/155 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 29/1118 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr paa *Kornpieren* midlertidigt slukket.  
 1/156 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.  
 1/159 Danmark. *Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/160 Danmark. *Kattegat. Grenaa* Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.  
 1/161 Danmark. *Kattegat. Randers Fjord* Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.  
 43/1476 Danmark. *Kattegat. Mariager Fjord* Indsejling. Dybde over Barren aftaget.  
 1/162 Danmark. *Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombygget midlertidigt med Reservefyrskib.  
 1/163 Danmark. *Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn.* Dybde i Havnen aftaget.  
 1/164 Danmark. *Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.  
 1/165 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/166 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/167 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.  
 35/1259 Danmark. *Kattegat. Skagen S.* Forbudt Omraade.  
 1/168 Danmark. *Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.  
 1/169 Danmark. *Kattegat. Læsø NW.-Rev.* Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.  
 1/170 Danmark. *Kattegat. Læsø. Østerby Havn.* Dybde aftaget.  
 26/1045 Sverige. *Kattegat. Skagerrak.* Sejlads gennem minespærret Omraade.  
 26/1046 Sverige. *Kattegat. Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.

- 1944
- 26/1047 *Sverige. Kattegat. Skagerrak* Forskrifter for Sejlads inden for Mineomraadet mellem Breddeparallerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved *Sveriges* W.-Kyst.
- 1/173 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Skærgaard. Ankringsforbud.
- 1/174 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 12/674 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg.* Afmærkning midlertidigt forandret.
- 3/408 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 22/932 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Læmole opføres.
- 4/442 *Danmark. Limfjorden. Aalborg E.* Havnearbejder paabegyndt.
- 1/175 *Danmark. Limfjorden.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg* og *Norre-Sundby*.
- 1/176 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 1/177 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen*.
- 1/178 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen* W. Duo d'Alber fjernet af Isen.
- 1/179 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen* W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 1/180 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen* W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 1/181 *Danmark. Limfjorden. Skive* Havn. Dybde aftaget.
- 1/182 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørødde* Bro. Tilsanding.
- 1/183 *Danmark. Limfjorden. Vilsund* Anlægsbro. Dybde aftaget.
- 4/443 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer* Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 1/186 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen*.
- 37/1315 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/188 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Fyr væltet.
- 40/1400 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand.
- 1/190 *Danmark. Skagerrak. Skagen* Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 31/1163 *Danmark. Skagerrak. Spirbakken* Baake midlertidigt fjernet.
- 1/191 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals* Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.
- 43/1478 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 25/1020 *Danmark. Skagerrak. Svinklov* Baako midlertidigt fjernet.
- 1/192 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt ndlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 13/712 *Norge. Oslofjord. Færder.* Oplysning om Lods.
- 40/1401 *Norge. Oslofjord.* Kontrol med Skibe, der anløber *Oslo* Havn.
- 30/1141 *Norge. Oslofjord. Oslo* Havn. Løbet *Lindøya—Grasholmen.* Trafikforbud.
- 37/1317 } *Norge. Oslofjord. Molen.* Sejladsforskrift.
- 38/1354 }
- 24/1009 *Norge. Oslofjord. Mefjordbåen* S. Bombekastningsomraade.
- 39/1389 *Norge. Skagerrak. Sandefjord* og *Tonsbergfjord.* Forbud mod Ankring.
- 39/1390 *Norge. Skagerrak. Larviksfjord.* Forbud mod Ankring.
- 39/1391 *Norge. Skagerrak. Langesunds Bugt.* Forbud mod Ankring.
- 26/1051 *Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør* E.-lige Indsejling. *Gronholmgapet.* Afspærring.
- 1/194 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. *Vestregapet.* Forbud mod Ankring.
- 10/626 *Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord.* Sejladsforskrift.
- 2/377 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1944
- 2/211 *Norge. Øst-Finmark. Vardø* E. Mineomraade. Advarsel.
- 3/408 *Norge. Vardøy* og *Bussesund.* Forbud mod Ankring.
- 2/212 *Norge. Varangerfjord. Vadsø* SW. Forbud mod Ankring.
- 2/213 *Norge. Varangerfjord. Vadsø.* Ankringsforbud.
- 2/214 } *Norge. Farlige Omraader.* Advarsel.
- 15/754 }
- 2/215 *Norge. Kamøy Fjord.* Mineomraade.
- 2/216 *Norge. Porsanger Fjord.* Mineomraade.
- 20/879 *Norge. Vargsund.* Mineomraade.
- 2/217 *Norge. Vest-Finmark.* Farligt Omraade. Advarsel.
- 2/218 *Norge. Rognsund.* Mineomraade. Sejlads forbudt.
- 4/445 *Norge. Alafjord.* Mineomraade. Advarsel.
- 20/880 *Norge. Stjernesund.* Mineomraade.
- 2/219 *Norge. Kvalsund* og *Langsund.* Mineomraade. Advarsel.
- 2/220 *Norge. Lyngenfjord.* Mineomraade.
- 36/1288 *Norge. Grottsund. Tonsnes* Anduvning. Sejladsforskrift.
- 36/1289 *Norge. Tromsøysund. Tromsø.* Forbud mod Ankring.
- 2/221 *Norge. Tromsø- og Sandesund.* Forbud mod Ankring.
- 2/222 *Norge. Senja* og *Troms. Malangen—Grøtoydjupet.* Mineomraade. Advarsel.
- 2/223 *Norge. Troms. Finsnesrenna.* Bestemmelser for Gennemsejling.
- 13/713 *Norge. Troms. Gisundet. Finsnesrenna.* Trafikbestemmelser. Signaler.
- 29/1119 *Norge. Vågsfjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/224 *Norge. Vågsfjord. Harstad.* Forbud mod Ankring.

## 1944

- 13/714 Norge. *Vågsfjorden. Harstad. Natspærring.*  
34/1227 Norge. *Ofofjord. Narvik Bugt. Mineomraade. Sejladsforskrift.*  
2/225 Norge. *Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
13/715 Norge. *Lofoten. Svolve. Osanpollen (Leirosen). Advarsel mod at anløbe.*  
2/226 Norge. *Lofoten. Svolve. Alarmtilstand.*  
2/227 Norge. *Lofoten. Skråven S. Passage gennem Saltværsleden forbudt.*  
2/228 Norge. *Skagstadsund. Forbud mod Ankring.*  
8/563 Norge. *Vestfjord. Grøtøysund. Forbud mod Ankring.*  
8/564 Norge. *Folla Fjord. Forbud mod Ankring.*  
2/229 Norge. *Folla. Spærret Omraade.*  
2/230 Norge. *Bodo Anduvning. Tvangsruiter.*  
2/231 Norge. *Bodo W. Spærret Omraade.*  
2/232 Norge. *Sallstraumen og Sundstraumen. Sejladsforskrift.*  
8/565 Norge. *Hordalsfjord. Forbud mod Ankring.*  
2/233 Norge. *Stifjord—Fugløvfjord. Mineomraade.*  
2/234 Norge. *Vestfjord. Fugløvvær—Måløy—Skarholm. Mineomraade.*  
8/566 Norge. *Støttsund. Forbud mod Ankring.*  
2/235 Norge. *Glomsfjord. Sejladsforskrift.*  
34/1228 Norge. *Ranensfjord. Sejladsforskrift.*  
2/236 Norge. *Sør-Heigeland. Vefsenfjorden. Spærret Omraade.*  
2/237 Norge. *Vikten—Vega. Mineomraade.*  
12/675 Norge. *Nærøysund. Strømø NE. Forbud mod Ankring.*  
9/592 Norge. *Foldensfjord. Mineomraade. Sejladsforskrift.*  
2/238 Norge. *Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.*  
2/239 Norge. *Sør- og Nord-Trøndelag. Smøla—Vikna. Mineomraade. Advarsel.*  
2/240 Norge. *Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet. Mindre Dybde rapporteret.*  
2/241 Norge. *Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.*  
19/848 Norge. *Sør-Trøndelag. Trondheimsleia. Leksen S. Ankringsforbud.*  
2/242 Norge. *Sør-Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.*  
2/243 Norge. *Bjugnafjord. Uthaug. Natspærring.*  
2/244 Norge. *Trondheimsleia. Mineomraade.*  
2/245 Norge. *Trondheim Omraade. Spæringsbestemmelser.*  
2/246 Norge. *Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.*  
31/1164 Norge. *Trondheim Fjord. Sejladsforskrift.*  
2/247 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.*  
2/248 Norge. *Trondheim Red. Skibsfartsforskrift.*  
2/249 Norge. *Trondheimsfjorden. Gulosen. Sejladsforskrift.*  
2/250 Norge. *Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.*  
2/251 Norge. *Hitteren S. Forbud mod Ankring.*  
2/252 Norge. *Freifjord. Forbud mod Ankring.*  
10/629 Norge. *Møre og Romsdal. Bud—Edøy. Sejladsforskrift.*  
2/253 Norge. *Hustadviken. Spærret Omraade.*  
2/254 Norge. *Kristiansund. Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.*  
2/255 Norge. *Julsund. Forbud mod Ankring.*  
19/849 Norge. *Møre og Romsdal. Vigråfjorden. Ankringsforbud.*  
2/256 Norge. *Ålesund. Giskoy N. Natspærring.*  
2/257 Norge. *Ålesund. Natspærring.*  
2/258 Norge. *Ålesund. Forbud mod Ankring.*  
2/259 Norge. *Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.*  
2/260 Norge. *Møre—Romsdal. Gurskeø E. Spærret Omraade.*  
19/850 Norge. *Møre og Romsdal. Leite. Ankringsforbud.*  
13/717 Norge. *Ulvesund. Natspærring.*  
2/261 } Norge. *Stadlandet. Mineomraade.*  
8/567 }  
2/262 Norge. *Gorsen. Sejladsforskrift.*  
2/263 Norge. *Sandsfjord. Gjerdesvika. Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.*  
2/264 Norge. *Gulensfjord. Nordgulen. Forbud mod Sejlads.*  
2/265 } Norge. *Sogn og Fjordane. Frejsejoen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.*  
24/998 }  
2/266 Norge. *Florøy Anduvning. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.*  
2/267 } Norge. *Florøy Anduvning. Natspærring.*  
16/785 }  
2/268 Norge. *Florøy Anduvning. Vrag. Forbud mod Ankring.*  
2/269 Norge. *Florøy. Afspæringsbestemmelser.*  
2/270 Norge. *Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord. Mineomraade.*  
2/271 Norge. *Granesund. Gennemsejling forbudt.*  
2/272 Norge. *Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.*  
2/273 } Norge. *Granesund. Natspærring.*  
16/786 }  
31/1165 Norge. *Undelandssund. Sejladsforskrift.*  
2/274 Norge. *Masfjord. Løb spærret.*



- 1944
- 10/630 Norge. *Hjeltefjorden. Øygaren. Nordviksundet.* Langsom Fart.
- 2/275 Norge. *Hjeltefjord og Byfjord.* Forbud mod Ankring.
- 24/999 Norge. *Hagelsund.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/276 Norge. *Hordaland.* Kontrolstationer. Advarsel.
- 32/1193 Norge. *Hordaland. Herdalfjord E.-lige Indløb.* Flydende Kontrolstation.
- 16/787 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W. Solviksund.* Natsspærring.
- 2/278 Norge. *Bergen Omraade.* Fyr upaalidelige.
- 40/1410 Norge. *Hordaland. Bergen N.-lige Byfjord. Ask og Hegrenes.* Nye midlertidige Fyr.
- 2/279 Norge. *Hordaland. Bergen Havn.* Klargøring af Lanterne.
- 2/280 Norge. *Bergen Anduvning.* Spærrede Omraader.
- 35/1261 Norge. *Bergen Anduvning. Høysund.* Mineomraade.
- 2/282 Norge. *Bergen S.-lige Indsejling.* Forbud mod Ankring.
- 2/283 Norge. *Sammangerfjord.* Forbudte Omraader.
- 2/284 Norge. *Lerøyosen.* Mineomraade.
- 30/1144 } Norge. *Hordaland. Korsfjorden og Hjeltefjorden.* Natsspærrcomraade.
- 38/1358 }
- 2/285 Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane.* Spærring af Havne. Advarsel.
- 2/286 Norge. *Hjeltefjorden.* Mineomraade.
- 2/287 Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W.* Spærrede Omraader. Advarsel.
- 2/288 Norge. *Grimstadfjord.* Natsspærring.
- 2/289 Norge. *Fusefjord. Hatvikbuk.* Sejladsforskrift.
- 2/290 Norge. *Bjørnefjord og Lysefjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/291 Norge. *Selbjørnfjord.* Farligt Omraade.
- 2/292 Norge. *Selbjørnfjord Anduvning.* Mineomraade.
- 2/293 Norge. *Sirafjord—Sletta.* Mineomraade.
- 2/294 Norge. *Rogaland. Haugesund. Vibransøysund.* Gennemsejling forbudt.
- 2/295 Norge. *Rogaland. Haugesund.* Spærret Omraade.
- 38/1359 Norge. *Karmøy og Storøy.* Gennemsejling forbudt.
- 2/296 Norge. *Talgjefjord. Mastrafjord.* Mineomraader.
- 2/297 } Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 39/1377 }
- 2/298 Norge. *Byfjord. Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.
- 38/1360 Norge. *Lister og Jæderen.* Forbudte Omraader.
- 2/299 Norge. *Listerfjord og Hiltreysund.* Natsspærring.
- 30/1147 Norge. *Farsund.* Forbud mod Ankring.
- 30/1148 Norge. *Farsund. St. Høy NW.* Vrag. Ankring forbudt.
- 2/300 Norge. *Farsund.* Gennemsejling forbudt.
- 2/301 Danmark. *Hanstholm.* Redningsstation midlertidigt nedlagt.
- 2/302 Danmark. *Vorupør.* Fyr midlertidigt slukket.
- 9/596 Danmark. *Nissum Fjord Udløb. Torsminde Slusehavn* Indløb. Tilsanding.
- 2/303 Danmark. *Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn.* Dybde aftaget.
- 35/1262 Danmark. *Horns Rev N.* Spærret Omraade.
- 41/1445 Danmark. *Fanø Bugt.* Spærrede Omraader.
- 2/304 Danmark. *Graadyb.* Sandforskydning. Advarsel.
- 5/481 Danmark. *Graadyb. Torre Bjælke S.* Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 13/719 Danmark. *Graadyb. Stejlen Lystønde* midlertidigt forandret.
- 2/307 Danmark. *Esbjærg Havn.* Oplysning om Dybdeforhold.
- 2/308 Danmark. *Mønø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.
- 35/1275 Danmark. *Højer Kanal.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 3/410 Lister Dyb. *Rumø—Sild.* Forbud mod Ankring.
- 16/789 Tyskland. *Ems. Pogum—Ditzum.* Forbud mod Ankring.
- 2/310 Tyskland. *Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.

1944

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2/314 Skagerrak. *Nordøen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.
- 19/853 Kattegat. *Skagerrak. Nordøen.* Fiskeri. Advarsel.
- Danmark.
- 2/316 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
- 2/317 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
- 2/318 Bekendtgørelse om Hommeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bovægelsler og Ladninger.
- 2/319 Nødmeldinger fra Skibe.
- 2/320 Stednavne rettes i de danske Søkort.
- 2/321
- 2/322
- 2/323 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.
- 11/663
- 18/832
- 33/1213

- 1944
- 2/324 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *danske* Havne til *Sverige*.
- 2/325 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsejling og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
- 2/326 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.
- 23/957 *Jylland. Frederikshavn—Højer* Sluse. Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden. Advarsel.
- 26/1057 }  
29/1129 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Jyllands Kyst. Mineomraade.*  
39/1378 }  
36/1291 *Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N.* Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.
- Norge.*
- 2/327 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
- 2/328 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
- 2/329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
- 2/330 }  
16/790 } *Norge S.- og W.-Kyst.* Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.  
13/721 } *Norge S.- og W.-Kyst.* Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.  
42/1463 Meldepligt ved Transport med Skib af visse brand- og eksplosionsfarlige Stoffer.
- Sverige.*
- 2/331 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
- 2/332 Neutralitetslobet. Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
- 2/333 }  
26/1058 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.  
33/1214 }  
2/334 }  
28/1107 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norbottens Len.*  
2/335 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
- 2/336 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.
- 13/722 *Sverige. Stockholms Frihavn, Loudshammen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron, Stads-gårdshammen, Värtahamnen og Hammarbyhamnen.* Adgangsbestemmelser.
- 2/337 *Stockholm* Havn. Færdsejlsforbud.
- 38/1362 *Sverige E.-Kyst.* Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem *Öregrund Skærgaard.*
- 2/338 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinestedstrækt.
- 2/339 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
- 19/854 *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.
- 24/1003 *Falsterbokanalen.* Søfartskontrol.
- 2/341 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodstationer oprettet.
- 2/342 *Falsterbokanalen N. og S.* Miner udlagt.
- 2/343 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
- 2/344 *Göteborg og Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
- 2/345 Midlertidige Lodsfarvande.
- 3/412 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrssignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.
- 29/1130 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
- Tyskland.*
- 2/346 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
- 2/347 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
- 2/348 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
- 2/349 Afstandssignal. Advarsel.
- 2/350 Anvisning for Koffardiiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
- 2/351 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat og Skagerrak.*
- 2/352 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
- 2/353 Afmærkning. Advarsel.
- 2/355 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.
- 2/356 Signal for Afmagnetisering.
- 36/1292 Sommertid ophører.

1476. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.

*Position.* c. 56° 43' N. 10° 21' E.

*Detaller.* Dybden i Løbet over Barren udfør *Mariager Fjord* er 5,7 m.

1477.<sup>w</sup> Danmark. Kattegat. Anholt Havn N. t. W. Vrag afmærket.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1398 1944.

*Position.* c. 56° 50',6 N. 11° 27',0 E., c. 8 Sm 345° fra *Anholt Havn Fyr*.

*Detaller.* Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en elektrisk

Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, og som er anbragt paa Vragets

Mast, samt med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 35 m SW. for Vraget.

*Kort* Nr. 102 og 100.

1478. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

*Position.* c. 57° 35',6 N. 9° 57',7 E.

*Detaller.* Ankring og Fiskeri i *Hirtshals Havn* er forbudt.

(N. f. S. Nr. 43/2161. Berlin 1944).

(Se Tillæg.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller  
Bogs Nr.

#### Tyskland:

- R D. 3 Die Weser vom Dwars Gat bis Wremer Loch.  
T 1. Nachtrag 1944 zum Nautischen Funkdienst 1944.  
T 1. Nachtrag 1944 zum Nautischen Funk-Sprechdienst 1944.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1479. Danmark. Fakse Bugt. Rødvig S. Vrag afmærket.

*Position.* c. 55° 13',7 N. 12° 22',8 E., c. 1½ Sm S. for *Rødvig*.

*Detaller.* Vraget af et mindre Skib, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket to Master rager op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m NNE. for Vraget. Vraget vil snarest yderligere blive afmærket med en elektrisk Blinklanterne.

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

1480. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort W. t. N. Vragvager flyttet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 42/1455 1944.

*Position.* 55° 43' (22") N. 12° 39' (19") E., c. 0,5 Sm 284° fra *Middelgrunds Fort Fyr*.

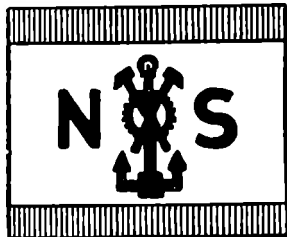
*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er flyttet i Retning af *Middelgrunds Fort* og ligger nu c. 275 m E. ½ S. for Vraget, som er ved at blive fjernet.

**1481. Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Nyt Fyr opført.***Tidligere E. f. S.* Nr. 16/776 1944 udgaar.*Position.* Københavns Yderhavn E. Bagfyr: 55° 41' 18" N. 12° 36' 19" E.*Detaller.* c. 30 m 14° fra Københavns Yderhavn E. Bagfyr er nedrammet en Duc d'Albe, der danner Fundament for et nyt Københavns Yderhavn E. Forfyr, som viser rødt, fast Lys. Fra Duc d'Alben er bygget en Løbebro til Hønsbroen.*Kort* Nr. 134, 133 og 130.*Publikationer.* Havnelods, Side 123 og 133. Fyr.-Fort. Nr. 424 b.**1482. Danmark. Lille-Bælt. Als Sund S. Østerhage Lystønde atter tændt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 15/758 1944.*Position.* c. 54° 53',6 N 9° 47',3 E.*Detaller.* Østerhage Lystønde er atter tændt.**III. [Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1483. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr E. 1/2 S. Vrag.***Position.* c. 56° 03 1/2' N. 11° 34' E., c. 12 Sm E. 1/2 S. for Sjællands Rev Fyr.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Enden af en Lossebom rager noget op over Vandoverfladen, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads i c. 20 m Vand.**1484. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 41/1436 1944 udgaar.*Position.* Schultz's Grund: c. 56° 10' N. 11° 11' E.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa Schultz's Grund, er fjernet.**1485. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr ESE. Vrag.***Position.* c. 56° 52',6 N. 10° 46',5 E., c. 12 1/2 Sm 112° fra Hals Barre Fyr.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket en Mast rager c. 5 m op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.**1486. Danmark. Kattegat. Læsø E. Vragrester fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1399 1944 udgaar.*Position.* Kobbergrund N. hvide To-Kost: c. 57° 14',7 N. 11° 14',1 E.*Detaller.* Resterne af Vraget, der var sunket tæt ved ovennævnte Plads, er fjernet.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok. » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.



### *Scandinavian Shipowners* AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.  
SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALFØEN STRANDGADE 4  
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

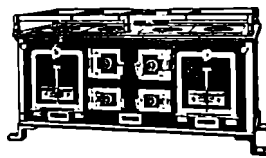
DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR.CYLINDER

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s**

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

ASSENS

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

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

FAABORG

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

FAABORG

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 606

KØGE

**CARL MÜLLER**

Statsautoriseret Skibsmægler

KØGE

Telegr.-Adr.:  
„MÜLLER“Telefoner:  
Køge 710-1485

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLERLLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAET 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Box Code, New & Old. Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.

Privat 10%

Telegr.-Ad.

»Hude»

Svendborg

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TELEGR. ADR.  
SCHULTZ**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOX CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 44

FREDAG 10. NOVEMBER 1944

51 AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Forholdene paa de oversøiske Markeder er stadig uden større Ændringer. Den Tonnage, som kontrolleres af de Allieredes Skibsfartsmyndigheder, frigives saa godt som udelukkende til Transporter af krigsvigtig Natur, og Befragterne af de mere civile Varekategorier er derfor i Realiteten henvist til de faa Baade, der i Ny og Næ faar Lov til at tage en Last paa det aabne Marked. Der findes ganske vist stadig et Begreb, der hedder neutral Tonnage, men de faa Skibe af denne Slags, der findes, kommer meget sjældent officielt paa Markedet, idet de sluttet underhaanden til Rater, der ligger betydelig over de officielt noterede Fragtsatser. Under disse Forhold bliver Vanskelighederne ved at oplagre de store Mængder Gods, der stadig strømmer til de store Udskebningscentre, større og større, og det til Trods for, at der stadig bygges nye Lagerhuse.

Om Udviklingen paa de enkelte Markeder er der ikke meget Nyt at fortælle. Amerikanerne har frigivet et betydeligt Antal Skibe for Kul fra Hampton Roads til de forskellige Destinationer i Vestindien, Sydamerika og i Europa, og som Følge heraf har Befragtningsvirksomheden af f. Eks. Malm fra Brasilien og Salpeter fra Chile til Northern Range og Golfen ogsaa været særdeles livlig. Ogsaa Sukkerfarten fra Cuba til Northern Range og Golfen har faaet en ikke ubetydelig Tonnagemængde tildelt. Flere Baade, der har losset Krigsmateriel i Middelhavet, er sluttede ballastende igennem Suez for Malm fra Indien til Northern Range. Der synes ikke at have fundet nogen Ændringer Sted i Raterne for de her nævnte Laster. Fra New York meldes endvidere om livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Korn, Kul og Stykgods fra Northern Range til Portugal, men det synes vanskeligt at finde Skibe for disse Laster.

Fra England foreligger Melding om Afslutningen af forskellige Baade i Kulfarten fra Wales og Østkysten til Azorerne, Middelhavet o. s. v. til uforandrede Rater. Endvidere skal der stadig bruges adskillige Skibe for Fosfat fra Casablanca til Cape Town til 59/6d., Option Durban Losning til 3/- mere. Fra Kosseir er Fragten for lignende Last henholdsvis 40/- og 27/6d. Salt Aden/Calcutta søger Tonnage til 35 Rupees.

Fra River Plate Markedet meldes, at et spansk Rederi har sluttet en stor Kontrakt med portugisiske og svejtsiske Befragtere om Transporten af Korn fra Buenos Aires til Lissabon til Rater, der skal ligge endnu højere end tidligere noterede. Eksakte Tal foreligger dog ikke, derimod melder andre svenske Kilder, at Fragten fra Buenos Aires til Lissabon nu kun ligger omkring \$55, men om dette nu er en Fejltagelse, eller om Aarsagen til dette Fald i Rateniveauet med omkring \$15 à \$20 er et Resultat af, at det mest paatrængende Behov er dækket ved ovennævnte store Kontrakt, er et aabent Spørgsmaal. Hvede fra Buenos Aires til Callao noteres nu i 115 à 120 Papirpesos.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene ligeledes uden større Ændringer. Der er sluttet en Del Tonnage for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne til de sædvanlige Fragnævnsrater. Salpeterfarten fra Skiensfjorden til danske Havne er et temmeligt fast

Marked. Til god dansk Havn ligger Raten omkring Kr. 24 for 2000 Tonnere, til Limfjorden er Raten Kr. 1 à Kr. 1.50 højere. Svensk Tonnage er sluttet for Træ fra Nordsverige til danske Havne, bl. a. skal 900 Stds. Baad være sluttet 3 Pladser Piteå/Umeå range til København til Kr. 77.50 pr. Std.

### TO NYE MEDLEMMER I »MYREN«S BESTYRELSE

Under en Aktionær-Aktion i Foraaret i Dampskibsselskabet »Myren« var et af Hovedargumenterne, at der i Bestyrelsen for Tiden var to ubesatte Pladser. Efter Anmodning fra gamle Aktionærer har Bestyrelsen derfor besluttet at supplere sig med to Medlemmer. De to nye Kommitterede er Højesterets-sagfører N. J. Gorrissen og Grosserer Aage Hartel.

I Bestyrelsen sidder i Forvejen Direktionen, Skibsmæglerfirmaet Holm & Wonsild ved dets Indehaver, Skibsreder H. A. Hansen, samt fire Kommitterede, nemlig Generalkonsul Christian Holm, Direktør Emil C. Hertz, Hofjægermester Greve Kai Ahlefeldt-Laurvig og Direktør M. Suenson.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I APRIL KVARTAL

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal af Statistisk Departement, meddeles følgende Oplysninger om Skibsfarten paa danske Havne i April Kvartal i Aar.

#### Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 t.	Ud-losset Gods 1000 t.	Ind-ladet Gods 1000 t.
April Kvartal 1944	13.900	1.621	2.087	1.081
Januar — —	10.800	1.480	1.888	1.036
Oktober — 1943	14.800	1.740	2.178	1.235
Juli — —	16.000	1.739	2.015	1.269
April — —	15.200	1.794	1.995	1.375

Af ovenstaaende Oversigt fremgaar, at det samlede Antal Anløb i April Kvartal 1944 androg 13.900. Netto Reg. Tonnagen udgjorde 1.621.000, og der udlossedes 2.087.000 Tons Gods og indladedes 1.081.000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, April Kvartal 1943, er Antal Anløb og Registertonnagen formindsket noget; det samme gælder i endnu stærkere Grad den indladede Godsmængde, medens der har været en mindre Stigning i udlosset Godsmængde.

Af følgende Oversigt fremgaar Rutearten paa danske Havne i April Kvartal 1944 og i de nærmest foregaaende Kvartaler.

#### Ruteart paa samtlige Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 t.	Ud-losset Gods 1000 t.	Ind-ladet Gods 1000 t.
April Kvartal 1944 ..	2.200	302	140	138
Januar — — ..	2.200	273	122	131
Oktober — 1943 ..	2.000	275	131	132
Juli — — ..	2.500	325	137	132
April — — ..	2.500	346	157	139

### KAPTAJN PRIP DØD

En af den danske Sømandsstands kendteste Mænd, Kaptajn *Svend Prip*, der i en Aarrække var Formand for *Københavns Skipperforening*, er pludselig død af en Hjertelammelse.

Kaptajn Prip, hvis Fader var Tømrermester i Hornbæk, kom som 17 Aars ung Mand til Søs, og i en Del Aar sejlede han med danske og udenlandske store Sejlskibe paa Langfart. I 1897 afsluttede han sine nautiske Eksaminer ved Københavns Navigationsskole, og han blev derefter knyttet til Rederiet *Heimdal* som Styrmand. Senere traadte han ind i *Det østasiatiske Kompagni*, hvor han allerede i 1910 blev udnævnt til Skibsfører. Da Kaptajn Prip i 1922 gik i Land var det som Kaptajn paa Motorskibet *Selandia*, der som bekendt ti Aar før var støvnet ud som Verdens første oceangaaende Dieselmotorskib.

For tolv Aar siden valgtes Kaptajn Prip til Formand for *Københavns Skipperforening*, og han har i de forløbne Aar med stor forretningsmæssig Dygtighed ledet hele det vidtforregnede Velgørenhedsarbejde, der er knyttet til denne hæderkronede Forening, som i Kaptajn Prips Formandstid — det var i 1935 — fejrede sit 300 Aars Jubilæum, en Begivenhed, der markeredes ved Udsendelsen af et Værk om Foreningens Historie.

Det var ogsaa i Kaptajn Prips Formandstid, at Skipperforeningen undergik en gennemgribende Forandring, idet man fra den gamle Ejendom i Holmens Kanal, der var solgt til Landmandsbanken, flyttede til det nye Hus i Østbanegade.

Paa Søfartens Omraade beklædte Kaptajn Prip en Række Tillidshverv. Han var saaledes Medlem af Bombebøssens Direktion, af Søfartsraadet og Sø- og Handelsretten. Endvidere var han et aktivt Medlem af Bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme. Han var Medlem af Bestyrelsen for Søfartens Bibliotek og endelig Kasserer for Etatsraadinde Kofoeds Legat. Kaptajnen, der blev 68 Aar, var Ridder af Dannebrog.

#### Mindeord om Kaptajn Prip

I Anledning af Kaptajn *Prips* Død skriver Næstformanden for *Københavns Skipperforening*, Kaptajn *H. Rosfeldt* til *Dansk Søfarts Tidende*:

Københavns Skipperforening har den 30. Okt. d. A. haft den store Sorg at miste sin dygtige og afholdte Formand.

Kaptajn Sv. Prip blev Foreningens Formand i 1932 og har igennem Aarene udført et stort og fortjenstfuldt Arbejde baade for Foreningens Medlemmer og Stiftelsens Beboere paa Australiensvej.

Han administrerede de mange Legater, der er underlagt Foreningen, med stor Samvittighed og Dygtighed, samt varetog Foreningens store Formue med stor Omhu, der resulterede i Købet af Foreningens nuværende Ejendom, Østbanegade 17, hvor denne har til Huse nu.

De mange forskellige Personer, som Kaptajn Prip igennem Aarene er kommet i Berøring med, gik aldrig forgæves, naar de søgte hans Hjælp. Hans rolige Dømmekraft og stadige store Interesse for Søens Folk skaffede Kaptajn Prip mange store Tillidshverv indenfor danske Søfartskredse, saaledes Medlem af Sø- og Handelsretten, af Bombebøssens Direktion, af Foreningen til Søfartens Fremme, af Søfartsraadet og i Bestyrelsen for Kofoeds Legat.

En Mand er gaaet bort, som Foreningen vil savne.

#### DØDSBUDSKABER FRA UDLANDET

Gennem *Dansk Røde Kors* er der til Familien paa Fanø indløbet Meddelelse om, at Kaptajn *Lauritz Nielsen Sørensen*, der havde sit Hjem i Nordby, er død

i Udlandet. Kaptajn Nielsen Sørensen har i en Aarrække været knyttet til Rederiet *J. Lauritzen*.

\*

Fisker Severin Christensen i Skagen har modtaget Meddelelse om, at hans Søn, den 27-aarige *Svend Aage Christensen* er krigsforlist i udenlandsk Fart.

#### FRIHAVNSDIREKTØR H. FUGL-MEYER FYLDER 50 AAR

I Morgen — kun to Dage efter, at Frihavnen har fejret sit 50 Aars Jubilæum — fylder Frihavnsdirektør, cand. polyt. *H. Fugl-Meyer* 50 Aar.

Frihavnsdirektør Fugl-Meyer, der er Københavner, blev Student i 1913 og blev seks Aar senere Bygningsingeniør fra den polytekniske Lærestanstalt. En ganske kort Overgang virkede han i De danske Statsbaners Tjeneste, men rejste derefter i 1919 til Shanghai, hvor han indtraadte i Firmaet Andersen, Meyer & Co.'s Jernbetonafdeling. Allerede Aaret efter blev han knyttet til Shanghai Havnevesen, og i tre Aar var han Leder af dettes Construction Departement. I 1929 vendte han tilbage til Danmark og blev knyttet til Frihavnen som Ingeniør. I 1932 — samtidig med at Direktør *O. Thielsen* blev administrerende Direktør for *Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab* — blev han Selskabets tekniske Direktør — et Hverv, han har beklædt med stor Dygtighed i de forløbne tolv Aar.

I 1934 modtog Frihavnsdirektør Fugl-Meyer en ærefuld Invitation, idet han rejste til Boston for at undersøge Mulighederne for et Frihavnsanlæg i denne nordamerikanske By.

I Forbindelse med Frihavns Jubilæum — Direktør Fugl-Meyer er jo saaledes kun to Dage yngre end selve Havnen — skrev han i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* en interessant Artikel om Havnens tekniske Udvikling fra Aabningen og op til vore Dage.

#### DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE

Den svenske Handelsflaade mistede i September Maaned en Damper paa 1.348 BRT. paa Grund af Krigen, og desuden forliste et Sejlskib med Hjælpe-maskineri paa omkring 68 BRT. I Registeret slettedes en Motorsejler paa 41 BRT. Samtidig paaførtes Registeret fem Motorskibe paa 19,084 BRT., saaledes at den svenske Handelsflaade i Maanedens Løb blev forøget med to Skibe og 17.627 BRT. til ialt 2.112 Skibe med en samlet Tonnage af 1.505.332 BRT.

#### SVERIGE SKAL BYGGE FISKERBAADE TIL ISLAND

En stor Kontrakt for Bygningen i Sverige af Fiskerbåde for Islands Regning ventes i Løbet af den nærmeste Tid at blive undertegnet af Islands Chargé d'Affaires i Sverige, Finsen. Ifølge Oplysninger fra Sverige, vil Værfter ved Vestkysten komme i Betragtning ved Udførelsen af Bestillingerne til ialt 8 Mill. Kr. Baadene skal forsynes med Motorer fra Atlas-Diesel, ialt 54 Stkr., og hele Bestillingen inklusive Baadenes Udrustning opgives at komme paa 12,5 Mill. Kr. Islands Regering siges allerede at have stillet Midler til Disposition for Betalingen, af hvilken en Femtedel skal erlægges ved Kontraktens Underskrift.

#### DE ALLIEREDES KONTROL MED SKIBSFARTEN

I det engelske Underhus meddelte Parlamentssekretæren i Ministeriet for Krigstransporter *Noel-Baker* for nogle Dage siden, at otte Lande havde underskrevet den Overenskomst, der foreskriver, at en fortsat Kontrol overfor Søfarten skal finde Sted i Overgangstiden mellem Krigen og Freden.

Som bekendt, sagde *Noel-Baker*, har denne nye Overenskomst til Hensigt, at den nuværende Kontrol over de Allieredes Søfart skal overføres til en inter-



national Kontrol, som skal virke i Overgangsperioden. Som Følge af denne Ordning vil Forholdene blive ens for alle de deltagende Stater, men Aftalen rummer dog store Fordele for hele Verdensskibsfarten og ikke mindst for Storbritannien.

Men Henblik paa den amerikanske Overskudstonnage udtalte Noel-Baker, at han ikke kan udtale sig om, hvordan dette Spørgsmaal endelig skal løses, men ved Forhandlinger med De Forenede Stater er der allerede løst vanskelige Problemer, hvor Interesse har staaet imod Interesse. Han følte sig overbevist om, at det skulde lykkes at naa til en Overenskomst vedrørende Søfartsspørgsmaalene, naar Krigen er til Ende. Fra engelsk Side er man fast besluttet paa at tage al mulig Hensyn til de amerikanske Synspunkter, og Parlamentssekretæren stode fuldt og fast paa, at Amerikanerne vilde vise de britiske Synspunkter samme Hensyn.

Fra forskellige Sider, fortsatte Noel-Baker, er den engelske Søfarts Fremtid blevet tegnet i mørke Farver. Han var ikke i Stand til nu at give Oplysninger om noget Tal for Handelstonnagen, men han kunde dog forsikre, at Stillingen i Sammenligning med 1939 ikke bliver nær saa ugunstig, som man har fryglet. De føleligste Mangler falder i Øjeblikket paa de store Passager- og Lastskibe, og det er af den største Betydning, at disse nu bliver erstattet.

I Underhusdebatten blev den svenske Værftsindustri draget ind i Diskussionen. Et Medlem erklærede, at Sverige nu to Gange var forblevet neutral og havde draget stor Fordel af at handle med de Allieredes Fjender. Sverige har i Dag første Klasses, moderne udrustede Værfter, der har billig Arbejdskraft — billigere end Englands. Naar der bliver Tale om Ordre fra Spanien og Portugal, vil de svenske Værfter kunne slaa Englænderne ud. Videre udtalte det paagældende Underhusmedlem, at man naturligvis ikke ønskede at slaa den svenske Værftsindustri ud, men det vilde dog ikke være af Vejen at minde den om, at den nu to Gange har lukreret paa engelsk Bekostning. Fra engelsk Side ønsker man, at Sverige skal have Del i Skibsbyggeriet, men det skal ikke have Lov til at torpedere den engelske Værftsindustri.

Et andet Underhusmedlem fastslog, at man fra engelsk Side maatte lade Svenskerne forslaa, at England har til Hensigt at genoprette sin tidligere Stilling indenfor Værftsindustrien.

Videre under Debatten fremhævede Marineminister *Alexander*, at England i Tidsrummet fra Krigens Begyndelse og til December i Fjor havde bygget 634 større Krigskibe paa 1.183.501 Depl. Tons. Endvidere har Storbritannien under de fire første Krigsaar bygget Handelsskibe paa tilsammen 4½ Million B.R.T. Fra September til December 1939 byggedes 56 Handelsskibe paa tilsammen 243.000 Tons, i 1940 byggedes 182 Skibe paa 810.000 Tons, i 1941 236 Skibe paa 1.158.000 Tons, i Aaret 1942 259 Skibe paa 1.302.000 Tons og i 1943 237 Skibe paa 1.204.000 Tons.

Som Svar paa Underhusdebatten understreger man fra svensk Side, at den svenske Værftsindustri stort set har klaret sig godt under Krigen, men det er sket som et Led i en stadig Udvikling og ikke som et Resultat af Krigen. Sammenlignet med Værfternes øvrige Produktion har Skibsliverancerne til Tyskland været ubetydelige sammenlignet med Værflernes øvrige Produktion. De største Produktionstal under Krigen har fundet Sted med Hensyn til Erstatning af den krigsforliste svenske Tonnage.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

**K**almar Varv har leveret sit Byggenummer 346, Motorskibet *Tessy* til Rederiaktiebolaget Skansholmen i Vä-

stervik. Nybygningen er en af Værftets Standardtyper paa Motorsejlere paa omkring 550 Tons d.w. Det er bygget af Staal med Isforstærkning til Bureau Veritas højeste Klasse og med følgende Hoveddimensioner: Længde 42,60 Meter, Bredde 9 Meter og Dybde 4,20 Meter.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en Nohab-Dieselmotor, Type MG 6, paa 390 Hestekræfter ved 325 Omdrejninger i Minuttet.

#### FLYVERUTE SKANDINAVIEN—U.S.A.

**I** følge en Udtalelse fra Civilluftfartsstyrelsen i Washington foreslaar man, at der oprettes en Flyverute mellem U.S.A. og de skandinaviske Lande, som opretholdes af Norge, Sverige og Danmark i Forening.

Vicepræsidenten i U. S. Midnight Sun Airlines, Fr. Melchier, udtalte i denne Forbindelse, at han ikke troede, at de amerikanske Luftfartsselskaber vilde udsætte sig for Konkurrence fra udenlandske Selskaber med lave Driftsomkostninger. Melchier meddelte endvidere, at Direktør Norlin fra det svenske Selskab Silas har ført Forhandlinger med det amerikanske Udenrigsdepartement om en svensk Linie til U.S.A., og at Udenrigsdepartementet gerne saa en skandinavisk Flyverute til U.S.A. men ikke tre forskellige. Man foreslog derfor, at Sverige, Norge og Danmark i Fællesskab oprettede en Linie, og denne Plan arbejdes der nu paa.

Billetprisen New York—Stockholm antages at blive 350 Dollars, idet det, som Transcanada Air Lines' Vicepræsident Larsen udtalte paa Flyvekonferencen i Montreal, ikke vil være teknisk muligt for Tiden at sætte Billetprisen over Atlanten saa lavt som 100 Dollars, der tidligere har været nævnt. Det vilde være tre eller fire Aar før Billetprisen kunde blive saa billig.

#### NEDSATTE KRIGSRISIKOPRÆMIER

**E**fter at War Risks Insurance Office i Slutningen af September har nedsat Krigsriskopræmierne for bl. a. transatlantiske Rejser, har Joint War Risks Rating Committee for Lloyds og Søassuranceselskaberne nu ogsaa foretaget tilsvarende Reduktioner i deres Tarif, saaledes at disse Selskabers Rater mellem Storbritannien & Eire og Amerika nu er:

Nordamerikas Atlanterhavskyst Nord om Cap Hatteras 0,75 pCt. imod tidligere 1,25 pCt.

Nordamerikas Atlanterhavskyst Syd om Cap Hatteras samt Centralamerikas Atlanterhavskyst 1 pCt. imod tidligere 1,5 pCt.

Pacifikkysten af Nord- og Centralamerika 1,25 pCt. imod tidligere 1,729 pCt.

Præmierne i det aabne Marked er saaledes stadig forskellige hvad angaar Nord og Syd for Cap Hatteras, medens War Risks Insurance Office noterer 0,5 pCt. for saavel Nord som Syd for Cap Hatteras.

#### FREMSTILLINGEN AF SYNTETISK GUMMI

**F**remstillingen af syntetisk Gummi har i Løbet af de tre sidste Aar undergaaet en revolutionerende Udvikling, konstaterer Direktør *Thure Molander*, der er Chef for de svenske Goodyear-Fabriker. Denne Udtalelse har Direktøren fremsat efter at være vendt tilbage fra en Rejse i De Forenede Stater.

De amerikanske Fabrikers Fabrikation for i Aar beregnes til 836.000 Tons, hvilket er et bemærkelsesværdigt Resultat, naar man tager i Betragtning, at Førkrigstidens Import svingede mellem 550.000 og 650.000 Tons pr. Aar. Paa denne Maade er De Forenede Stater blevet selvforsynende, hvad den syntetiske Gummi angaar, og man regner til og med at være i Stand til uden Vanskeligheder at kunne afstaa visse Kvantiteter til Eksport.

## FRANSKE TILGODEHAVENDER I DE FORENEDE STATER

De franske Tilgodehavender, som har været spæret i De Forenede Stater, beløber sig efter tilgængelige Oplysninger til 1.594 Millioner Dollars, hvoraf de 900 Millioner er i Guld.

Kun omkring 510 Millioner Dollars tilhører Privatpersoner eller Firmaer, hvilket altsaa vil sige, at Halvdelen tilhører den franske Stat. Frankrig indtager saaledes Andenpladsen blandt de Lande, som har

indefrosne Tilgodehavender i De Forenede Stater. Holland fører med 1.600 Millioner Dollars.

## DEN TRANSATLANTISKE LUFTFART

**T**ranscontinental & Western Air Inc. i De Forenede Stater har ansøgt om Tilladelse til at drive Lufttrafiklinier med fire daglige Ture mellem Amerika og Europa. Biletprisen for en enkelt Rejse til London beregnes til 205 Dollars.

Iøvrigt kan det oplyses, at samme Selskab ogsaa søger om Tilladelse til at aabne Lufttrafik mellem Washington og Calcutta.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### For 40 Aar siden

Den 10. November 1904 skriver »Dansk Søfarts Tidende«:

I det norske Statsraad den 2. ds. er der for udvist hæderligt Forhold ved Emigrantskibet »Nor-ge's Forlis den 28. Juni d. A., ved at have taget Kommandoen over en af Skibets Redningsbaade og ved sit Mod og sin energiske Optræden at have bragt denne Baad med de om Bord værende 32 Mennesker i Sikkerhed efter 6 Dages Ophold paa det aabne Hav, tildelt Sejlmager Jørgen Hansen fra Larvik en Æresgave.

### For 25 Aar siden

Den 13. November 1919 skriver »Dansk Søfarts Tidende«:

*Bygning af Skibe i U.S.A.:* Af en Oversigt over Bygningen af Handelsskibe i U.S.A. i Aarene 1917—1919, der er indsendt til Udenrigsministeriet fra Washington, fremgaar det bl. a. at der fra 1. September 1918 til 31. August 1919 blev bygget 4.187.670 BRT., og at der i Maj-August 1919 byggedes gennemsnitlig 400.000 BRT. pr. Maaned.

Det er at forudse, at med denne uhyre Nybygning vil den britiske Handelsflaade snart blive overfløjet.

### Skibssalgsmarkedet i Oktober

Af Firmaet Suenson & Jespersens Maanedsoversigt fremgaar det, at heller ikke Oktober Maaned bragte noget større Udsving paa Købs- og Salgs-Markedet, og nogen livlig Handel har der overhovedet ikke været Tale om, skønt der har været flere Ordre fremme, og ret betragtelige Reduktioner i Prisfordringerne har fundet Sted i flere Tilfælde.

Af Forretninger bragt til Afslutning har vi modtaget Rapport om følgende:

Galease »Almec«, ca. 150 Tons d.w. Pris: Kr. 105.000.—, Galease »Bølg«, ca. 90 Tons d.w. — Galease »Helle«, ca. 54 Tons d.w. Pris: Kr. 23.000.—, Jagt »Prøven«, ca. 45 Tons d.w. Pris: Kr. 25.000.—.

Endvidere har Firmaet solgt m.s. »Libra«, ca. 150 Tons d.w. i havareret Stand. Dette Skib er bragt til Værft, hvor det skal istandsættes og forlænges, saaledes at det kommer til at laste ca. 180 Tons d.w., samtidig bliver Skibet forsynet med en 135/150 H.K. Diesel Motor.

### »Gamma« atter i Fart

Det vil erindres, at den 3-mastede Motorskonneret »Gamma« af København for en Tid siden blev ødelagt ved en Ildebrand. Skibet kom til København, hvor det nu ved Grøn & Eriksens Skibsværft i Kalkbrænderihavnen har gennemgaaet en gennemgribende Reparation. Der er indsat ny Fokkemast, indlagt nyt Fordæk og Bov og foretaget praktiske Ændringer i Apterengen.

»Gamma«, der tilhører Rederiet »Hetland«, Skibsreder T. Basse, laster 250 Tons d.w. og er udstyret med en Olie-motor paa 120 H.K. Dette Skib, der oprindeligt er bygget under Navnet »Carla« paa Chr. P. Jensens Værft paa Taa-

singe, blev i sin Tid benyttet af Eigil Knuth til hans videnskabelige Grønlandsekspedition.

I Løbet af denne Uge vil »Gamma« atter være klar til at gaa i Fart.

### To Mand slaet over Bord fra Esbjerg-Kutter

Under Fiskeri paa Vesterhavet blev Esbjergkutteren »Laurette« E 390 forleden ramt af en Braadsø, der væltede Kutteren om paa Siden og fyldte dens Maskinrum med Vand, saa Motoren gik i Staa.

To Mand af Kutterens Besætning, der befandt sig paa Dækket, blev slaet over Bord og druknede. Det var den 37-aarige Carl Knipp og den 20-aarige Kaj Werner Sørensen.

Skipperen fik ved Hjælp af den tilbageværende Mand af Besætningen Motoren i Gang og naaede ind til Esbjerg Havn. Carl Knipp var gift og havde flere Børn, medens Kaj Werner Sørensen var ugift.

### Dansk Tidsskrift-Index

I Kommission hos »Nyt Nordisk Forlag — Arnold Busck« har Statens Bibliotekstilsyn under Redaktion af Th. Døssing og Robert L. Hansen udsendt 29. Aargang af *Dansk Tidsskrift-Index*, der som sine Forgængere indeholder en skematisk Fortegnelse over henved 260 danske og en Del udenlandske Tidsskrifter.

### Ny Dybdedykningsmetode

Teknologen A. Zetterstrøm i Stockholm har udarbejdet en ny Metode for Dybdedykning, der gaar ud paa ved Dykning paa Dybder udover 40 Meter at ombytte Luftens Kvælstof med Brint. Ved Karolinske Institutets fysiologiske Afdeling er der sidste Sommer udført omfattende Forsøg, som udviser gunstige Resultater. Marinens Dykkere har fornylig sat ny Rekord i 86 Meters Dybde, men ved den nye Metode kan man komme ned paa endnu større Dybder.

### Motorkursus for Fiskere

Som i tidligere Aar arrangerer »Dansk Fiskeriforening« ogsaa i Aar Motorkursus for Fiskere paa Teknologisk Institut i København. Der begyndtes i Lørdags den 4. og sluttes den 16. December.

### Lemvig Havn

Til Fortsættelse af Ombygning af resterende 21 Meter Mole og Bolværk i den gamle Havn har man bevilget et Beløb paa 18.950 Kr. De samlede Udgifter bliver 26.000 Kr.

### Christiansø

En af den lille Klippeø's karakteristiske Bygninger, det gamle Sprøjtehus, er fornylig blevet restaureret. I Bygningen er indrettet Opbevaringsrum for Redningsvæsenets Raketmateriel samt for Øens Slukningsmateriel.

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10. Rue des Indes  
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07

## FRA SØRETTEN

I Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Søforhør i Anledning af Motorsejleren »Afrodite«'s Forlis den 27. Oktober.

Kaptajnen forklarede, at »Afrodite« den 26. Oktober var afgaaet fra Sakskebøing til København. I Bøgestrømmen kom man ud for haardt Vejr, og Dækslasten forskubbete sig, saaledes at Skibet fik stærk Slagside. I Nærheden af Rødvig kæntrede Skibet, og »Afrodite« sank paa 16 Meter Vand. Det lykkedes Besætningen at redde sig i Jollen.

\*

Ved Sø- og Handelsretten havde Den Gensidige Søassurancesforening i Kolding og Kaptajn Hans Andresen Hansen, Aarø, krævet Krigsforsikringen for danske Skibe dømt til at betale 66.213 Kr. i Erstatning for Udlæg til Bjærgning og Reparation af Motorgaleasen »Svalen«, der den 10. Februar 1943 ved Indløbet til Mariager Fjord var sunket efter Kollision med et Vrag.

Krigsforsikringen krævede Frifindelse, da man mente, at Aarsagen til Forliset var manglende Agtpaagivenhed fra Kaptajnens Side, men Sø- og Handelsretten fastslog, at Hovedaarsagen til Forliset maatte søges i Forhold, bestemt af Krigen, og at Skaden derfor bør dækkes af Krigsforsikringen.

Sø- og Handelsretten gav Krigsforsikringen Medhold i, at den blotte Omstændighed, at Kollisionen er sket med Vraget af et under Krigsforhold minesprængt Skib, ikke er tilstrækkelig til at anse Skaden ved Forliset som Følge af Kollisionen som Krigsskade. Men de ved Krigen bestemte Forhold, derunder det stærkt forøgede Antal Vrag ogsaa i de danske Farvande og særlig det Tilfælde, at det paagældende Vrag endnu ikke ca. 3 Uger efter dette Skibs Forlis var afmærket, findes dog at have øget Faren paa Søen i væsentlig Grad, og saaledes at have været stærkt medvirkende til »Svalen«s Kollision med Vraget.

Paa den anden Side finder Retten ikke, at der kan bebrejdes Kaptajnen saadanne Fejl med Hensyn til Navigation eller iøvrigt, at han maa anses ved forsømmeligt Forhold at have afgørende Indflydelse paa Forliset. Retten henviser til, at Rapporten om Vragets Position ikke indeholder en udtrykkelig Bemærkning om, at Vraget ikke er afmærket, og peger endvidere bl. a. paa, at Vragets virkelige Plads var i ikke ringe Afstand fra det Sted, hvor det efter Rapporten omtrentlig skulde ligge.

Under disse Omstændigheder finder Retten, at Hovedaarsagen til »Svalen«s Forlis maa søges i Forhold bestemt af Krigen, og at Skaden derfor bør dækkes af Krigsforsikringen. Der blev derfor givet Dom efter Paastand, og foruden 66.213 Kroner skal Krigsforsikringen for danske Skibe betale Sagsøgerne 2500 Kr. i Sagsomkostninger.

\*

M/S »Erna« af Odense har paa Rejse til København med Briketter i en Kanal uden for Lastepladsen den 19. Oktober d. A. været i Kollision med en større Motorlægt og derved faaet betydelig Skade paa Forskibet. Skaden var dog over Dækket og medførte ingen Lækage, saa Skibet kunde fortsætte Rejsen.

Føreren, Kaptajn V. Nygaard, forklarede i Søretten, at der var Lods om Bord i »Erna«, der holdt sig i den rigtige Side af Farvandet og iøvrigt fulgte Lodsens Anvisninger. Da Motorlægteren kom i Sigte, blev der straks givet Advarselssignal fra »Erna«, hvis Maskine samtidig blev stoppet. Fra Lægteren hørtes ingen Signaler, og den fortsatte sin Fart, saaledes at det nærmest var en Paasejling, »Erna« var ude for.

I Sø- og Handelsretten blev der forleden afgivet Forklaring i Anledning af Kollisionen den 20. f.M. mellem M/S »Kastor« af Løgstør og D.F.D.S.' Damper »Yrsa« udenfor Indsejlingen til København, hvorved »Kastor« sank i Løbet af faa Minutter.

Føreren af »Kastor«, Kaptajn P. Sørensen, forklarede, at Skibet Kl. 7.30 i Nærheden af Middelgrunden pludselig kom ind i stærk Taage. Der mindskedes straks Fart, og samtidig blev Taagehornet benyttet med reglementerede Mellemrum. Ca. 6—7 Minutter senere hørtes en Dampers Taagesignal rel forude, og Skruen blev straks koblet fra. Kort efter dukkede Damperen »Yrsa« frem en Skibslængde forude. Om Bord i »Kastor« forsøgte man at undgaa Kol-

lisionen ved at dreje Styrbord over, men Afstanden var for kort, og »Yrsa«s Stævn ramte »Kastor« i Bagbords Side lige agten for Stævnen. »Kastor« fik flere Planker i Vandlinien slaaet ind, og Skibet begyndte straks at synke. Jollen blev sat i Vandet. Efter at man havde reddet Skibspapirerne, gik Besætningen i Jollen. Fra »Yrsa« var der ogsaa sat Baad ud, og denne holdt sig paa Siden af Jollen, men Besætningen blev optaget af M/S »Albatros« af Aalborg, der ogsaa kom til.

Føreren af »Yrsa«, Kaptajn A. Goth, forklarede, at »Yrsa« ogsaa havde haft Taage lige fra Kvæsthusbroen, hvorfor der sejlede med mindsket Fart og afgaves Taagesignal. Molerne passeredes Kl. 7.08, og det havde været Kaptajnens Agt at ankre, men i det samme varskoedes »Sejler forude«. Der blev straks slaaet fuld Kraft Bak med midtskibs Ror, og samtidig gaves 3 Stød i Flojten, men Kollisionen var uundgaaelig. Bagbords Redningsbaad blev sat ud, da man blev klar over, at »Kastor« vilde synke, og holdt sig paa Stedet. Der var ikke om Bord i »Yrsa« hørt Taagesignal fra »Kastor«.

\*

I Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Søforhør i Anledning af en Kollision, som har fundet Sted i Sorte Rende ved Kalveboderne i Københavns Sydhavn den 4. Oktober. Slæbchaaden »Thora« var for Udgaende med en Pram paa Slæb, da Motorgaleasen »Saturn« af Horsens, der ligeledes var for Udgaende, paasejede Prammen, saaledes at dens Rorstamme blev knust.

»Saturn«s Fører, Skibsfører Aage G. Nielsen, og »Thora«s Fører, Skibsfører Julius Goth, afgav Forklaring, men den Mand, der har staaet til Rors paa »Saturn«, var ikke mødt, da han er afmønstret. »Saturn« var tom og laa højt med Stævnen, og det ser ud til, at Normanden ikke har set Prammen.

## PERSONALIA

### 70 Aar

I disse Dage kan Fisker *Christoffersen* i Esbjerg fejre sin 70 Aars Fødselsdag. Han var i mange Aar bosat i Hanstholm, og her var han indtil for seks Aar siden Medlem af Redningsbaadens Mandskab. Ialt har Christoffersen været med til at redde ikke mindre end 90 Menneskeliv — i 1916 deltog han saaledes i 16 Ture til strandede Skibe. De sidste to Redninger, han har været med til, har han gennemført i sin egen Baad. Den første Gang var han alene i Baaden, anden Gang havde han sin 17-aarige Søn med, og for denne Daad fik han og Sønnen tildelt 800 Kr. fra Carnegiefondet.

### 60 Aar

En af de kendte Maskinmestre ved Storebæltsoverfarten, Maskinmester *J. Pedersen*, fyldte i Onsdags 70 Aar.

### 50 Aar

Underdirektør ved Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri, Civilingeniør *Otto Lund* fyldte i Onsdags 50 Aar. Direktør Lund, der er Københavner, blev Student i 1913 og tog seks Aar senere Afgangseksamen fra Polyteknisk Læreanstalt. I 1923 blev han ansat hos B. & W., hvor han allerede i 1927 forfremmedes til Afdelingsingeniør. I 1930 blev han Overingeniør, og han virkede i denne Stilling, indtil han i 1939 udnævntes til Underdirektør.

### Officielt

Officielt meddeles i Statstidende, at Godsejer, Skibsreder *E. Reimann* er udtraadt af Bestyrelsen for *Navitas A/S*.

### Fyr- og Vagervæsenet

Efter derom indgivet Ansøgning fratræder Fyrskibsfører *Hans Schaarup Jensen* paa Grund af Alder sin Tjenestestilling som Fyrskibsfører i 5. Lønningsklasse b fra Udgangen af December Maaned 1944.

### Vandbygningsvæsenet

Efter derom indgivet Andragende har Ministeriet under 6. November 1944 meddelt Havnebetjent under Vandbygningsvæsenet *Herman Julius Bernhard Jensen*, Esbjerg, Afsked fra Vandbygningsvæsenets Tjeneste paa Grund af Alder med Pension fra Udgangen af Januar Maaned 1945.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLE

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværfte«

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedamp-turbiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone«

Telefon Central 12057

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

A/S

## EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195\*

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstøt for Træskibe  
Patent Menje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn-K.  
Telefon: Central 13779.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 9. November 1944.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstaade i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonetterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1487. Danmark. Fakse Bugt. Rødvig SE. t. S. Oplysning om Vrag Afmærkning. Tidligere E. f. S. Nr. 43/1479 1944.

Position.  $55^{\circ} 13' (50'')$  N.  $12^{\circ} 24' (30'')$  E., c. 1,6 Sm  $143^{\circ}$  fra Rødvig Havn.

Detaller. Vraget, der er sunket i 14 m Vand paa ovennævnte Plads, er nu afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m NNE. for Vraget, samt med en elektrisk Blinklanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, anbragt paa Vragets Mast.

1488. Sverige. Kalmarsund. Bergkvara. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.

Positioner. *Dalskär*  $56^{\circ} 23' 26''$  N.  $16^{\circ} 05' 36''$  E.

*Garpen*  $56^{\circ} 23' 25''$  N.  $16^{\circ} 07' 52''$  E.

Detaller. Et Stærkstrømskabel er udlagt mellem *Dalskär* paa Fastlandet N. for *Bergkvara* og *Garpen* Fyr og 10—50 m S. for det mellem nævnte Pladser udlagte Telefonkabel, der er afmærket med Kabelbaaker saavel ved *Dalskär* som paa *Garpen*.

Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Kablet.

(U. f. s. Nr. 44/2111. Stookholm 1944.)

1489. Sverige. Kalmarsund. Garpen Fyr elektrificeret.

Position. c.  $56^{\circ} 24'$  N.  $16^{\circ} 08'$  E.

Detaller. *Garpen* Fyr er blevet elektrificeret, hvorved Fyrets Lysstyrke er blevet forøget.

(U. f. s. Nr. 44/2110. Stookholm 1944.)

1490. Sverige. Ålandshavet. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 30. Oktober—11. November 1944, hver Dag Kl. 0900—1700.

Position. Skydepladsen c.  $59^{\circ} 56',4$  N.  $18^{\circ} 55',5$  E.

Detaller. Skydeøvelser foretages i ovennævnte Tid fra *Vaddö* Skydeplads paa Pynnten 1,4 Sm E. for *Rangarnö* og 500 m NW. for *Måsgrund*.

Fareomraadet er en Cirkelsektor med Radius 8,7 Sm, med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af Radier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis  $350^{\circ}$  og  $120^{\circ}$ .

(U. f. s. Nr. 44/2168. Stookholm 1944.)

**1491. Tyskland. Pillau. Pillauer Rinne. Oplysning om Somærkers Plads.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1705 1943 og 16/772 1944.

*Positioner.* Rødmalet Lystønde *B* c. 54° 37' 24" N. 19° 54' 07" E.

Sort Spidstønde *4* c. 54° 37' 31" N. 19° 54' 11" E.

*Detaller.* Efter Afslutning af Oprensingsarbejder ved S.-Kant af *Lausangels*, er den rødmalede Lystønde *B* og den sorte Spidstønde *4* atter udlagt paa ovennævnte Pladser.

(N. f. S. Nr. 44/2248. Berlin 1944.)

**1492. Tyskland. Kolberg NW. Skydeøvelser.**

*Positioner.* a) 54° 10',2 N. 15° 30',3 E. c) 54° 13',8 N. 15° 28',5 E.

b) 54° 12',2 N. 15° 26',2 E. d) 54° 11',5 N. 15° 33',5 E.

*Detaller.* Skydeøvelser afholdes indtil 31. Januar 1945 i et Omraade, der begrænses af Linien gennem ovennævnte Punkter.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag *B* lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Indløbet til *Kolberg* Havn samt fra Baaken paa E.-Molen. Om Natten vises samme Steder 3 Lys lodret for hinanden, det øverste rødt, de to nederste hvide.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalfag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

(N. f. S. Nr. 44/2188. Berlin 1944.)

**1493. Tyskland. Darsser Ort NNW. Vrag.**

*Position.* c. 54° 37',6 N. 12° 25',7 E.

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Overbygningen rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads. Et Patrouillefartøj er midlertidigt udlagt ved Stedet.

(N. f. S. Nr. 44/2189. Berlin 1944.)

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

**1494. Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev S. Skibsfartshindring fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 23/1002 1943 udgaar.

*Position.* 55° 20' 32" N. 11° 05' 40" E., c. 1,1 Sm 306° fra *Korsør Baake* Fyr.

*Detaller.* Skibsfartshindringen paa ovennævnte Plads er fjernet. Den ved Hindringen udlagte Vragvager er inddraget.

**1495. Danmark. Lille-Bælt. Trelle Næs S. t. E. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 38/1350 1944.

*Position.* 55° 35' 11" N. 9° 52' 31" E., c. 2,3 Sm 171° fra *Trelle Næs*.

*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.

*Kort* Nr. 114, 151 og 150.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1496. Danmark. Kattegat. Hundested N. t. E. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 13/726 1944.

*Position.* 56° 05' 00" N. 11° 53' 17" E., c. 7 Sm 11° fra *Hundested* Havn.

*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vragafmærkningen vil snarest blive inddraget.

*Kort* Nr. 116, 130, 102 og 100.

**1497. Danmark. Kattegat. Sejersø Fyr N. Undervandshindring rapporteret.**

*Position.* c. 56° 01',5 N. 11° 04',3 E., c. 6½ Sm N. for *Sejersø Fyr*.

*Detaller.* Et Skib rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa ovennævnte Plads. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

**1498. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr ESE. Vrag afmærket.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1485 1944.

*Position.* c. 56° 52',8 N. 10° 47',0 E., c. 12½ Sm 110° fra *Hals Barre Fyr*.

*Detaller.* Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads i 12,2 m Vand, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m E. t. N. for Vraget, samt med en elektrisk Blinklanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>; anbragt paa Vragets Mast.

*Kort* Nr. 102 og 100.

**1499. Sverige. Kattegat. Stora Pölsan W. Vrag.**

*Position.* c. 57° 46',5 N. 11° 22',0 E.

(N. f. S. Nr. 44/2204. Berlin 1944.)

**1500. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1400 1944.

*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.

*Detaller.* I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: I *Sælhundeholm Løb*: 4,0 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,4 m, i *Svanholm Løb*: 1,3 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden 4,0 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(Se Tillæg.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****1501. Sverige. Strandingsgods.**

1. I *Varberg Tolldistrikt* er indbjærget:

Et Fartøj med 1 Redningsbælte, mærket *Erling Lindöe*, samt 16 kolti Smør, mærket *Danish Butter*.

2. I *Lysekil Tolldistrikt* er indbjærget:

28 Dritler Smør, mærket *Danish Butter Lur Brand*, div. Numre, samt 3 Baller Raagummi, uden Mærke.

(U. f. s. Nr. 44/2174. Stokholm 1944.)

## Tillæg.

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

**1502. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort Fyr W. t. N. Vragvager flyttet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1480 1944 udgaar.

*Position.* 55° 43' (22") N. 12° 39' (19") E., c. 0,5 Sm 284° fra *Middelgrunds Fort Fyr.*

*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er atter flyttet og staar nu c. 50 m NE. for Vraget.

**1503. Danmark. Sundet. Stevns Fyr NE. Oplysning om Afmærkning af Vrag.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1412 1944.

*Position.* c. 55° 22',8 N. 12° 35',5 E., c. 7 Sm 41° fra *Stevns Fyr.*

*Detaller.* Under Arbejdet med Bjærgning af det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er Vragets Mast med den elektriske Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, brækket. Vraget er saaledes for Tiden ikke afmærket.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1504. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NNW. Vrag.**

*Position.* c. 56° 37',8 N. 10° 46',2 E., c. 6½ Sm 340° fra *Gerrild Fyr.*

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Masten med Sejl rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads.

**1505. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. t. S. Vrag afmærket.**

*Position.* 56° 53' (47") N. 10° 30' (04") E., c. 4,3 Sm 145° fra *Hals Barre Fyr.*

*Detaller.* Et Vrag, af hvilket en Mast rager c. 6 m op over Vandet, er sunket i 9,3 m Vand paa ovennævnte Plads. Vraget er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 40 m NE. for Vraget, samt med en elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, anbragt paa Vragets Mast.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1506. Norge. Vestfjord. Henningsvær. Mineomraade.**

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* Man advares imod at besejle Omraadet, der begrænses, som følger:

Mod Syd af Breddeparallel	68° 09',5 N.
— Øst - Meridianen	14° 16',0 E.
— Vest - —	14° 14',4 E.
— Nord - Kysten.	

Omraadets N.-ligste Del kan passeres, hvis man holder sig i en Afstand af mindre end 100 m fra Kysten.

(N. f. S. Nr. 44/2235. Berlin 1944.)



**1507. Norge. Vestfjord. Mineomraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at besejle Omraadet, der begrænses, som følger:

Mod Syd af Breddeparallellen  $68^{\circ} 06',0$  N.  
 — Vest - Meridianen  $13^{\circ} 46',0$  E.  
 — Nord - Breddeparallellen  $68^{\circ} 06',9$  N.  
 — Øst - Meridianen  $13^{\circ} 47',9$  E.

(N. f. S. Nr. 44/2236. Berlin 1944.)

**1508. Norge. Vestfjord. Buksnesfjord. Mineomraade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Man advares imod at besejle Omraadet, der begrænses, som følger:

Mod Syd af Linien, der forbinder følgende Punkter:

a)  $68^{\circ} 04',4$  N.  $13^{\circ} 34',4$  E.      d)  $68^{\circ} 02',5$  N.  $13^{\circ} 43',0$  E.  
 b)  $68^{\circ} 04',1$  N.  $13^{\circ} 35',1$  E.      c)  $68^{\circ} 04',7$  N.  $13^{\circ} 43',0$  E.  
 c)  $68^{\circ} 02',5$  N.  $13^{\circ} 35',1$  E.

Mod Nord af Linien, der forbinder følgende Punkter:

f)  $68^{\circ} 05',1$  N.  $13^{\circ} 35',2$  E.      h)  $68^{\circ} 04',6$  N.  $13^{\circ} 40',2$  E.  
 g)  $68^{\circ} 04',6$  N.  $13^{\circ} 38',2$  E.      i)  $68^{\circ} 05',0$  N.  $13^{\circ} 42',5$  E.

*Ann.* Omraadet kan passeres paa Ruten gennem følgende Punkter:

c)  $68^{\circ} 02',5$  N.  $13^{\circ} 35',1$  E.      k)  $68^{\circ} 04',1$  N.  $13^{\circ} 38',3$  E. eller  
 j)  $68^{\circ} 03',5$  N.  $13^{\circ} 35',1$  E.      l)  $68^{\circ} 04',8$  N.  $13^{\circ} 39',6$  E.

(N. f. S. Nr. 44/2237. Berlin 1944.)

**1509. Norge. Mifjord. Luftledning fjernet.***Position.* a)  $62^{\circ} 38' 27''$  N.  $6^{\circ} 32' 20''$  E.b)  $62^{\circ} 37' 14''$  N.  $6^{\circ} 33' 05''$  E.*Detaller.* Kablet, der var udspændt over *Mifjord* fra *Øen Drønen* til Fastlandet mellem ovennævnte Punkter, er fjernet.

(N. f. S. Nr. 44/2214. Berlin 1944.)

**1510. Norge. Ulvesund. Vaagsø NE. Lystønde genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1408 1944 udgaar.*Position.*  $61^{\circ} 56' 11''$  N.  $5^{\circ} 08' 03''$  E.*Detaller.* Den grønmaalede Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er atter udlagt paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 44/2213. Berlin 1944.)

**1511. Norge. Byfjord. Bergen. Vrag afmærket.***Position.*  $60^{\circ} 23' 40''$  N.  $5^{\circ} 18' 21''$  E.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragtønde.

(N. f. S. Nr. 44/2212. Berlin 1944.)

**1512. Norge. Rogaland. Haugesund. Vrag.**

*Position.* 59° 24' 17" N. 5° 16' 04" E., c. 500 m 325° fra *Vestre Storesundflu* Fyr.

*Detaller.* Et Vrag er sunket i *Haugesund* Havn paa ovennævnte Plads. Dybden over Vraget er 40 m. Vraget ligger midt i Havnens Ankringsomraade.

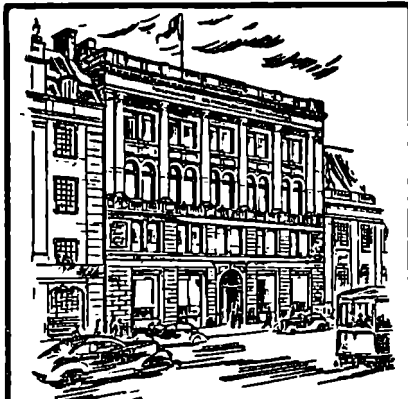
(E. f. S. Nr. 21/772. Oslo 1944.)

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



*Tegn Deres  
Forsikringer*

**SKANDINAVIA**

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 1377B  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**

*damp- og elektrisk drevne*

**Fødevandsforvarmere**

**Fødevandsfiltre**

**Evaporatorer**

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



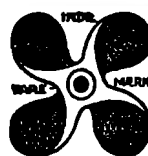
HAMMÆRENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13  
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

DAMPKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang III. Katalog

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 45

FREDAG 17. NOVEMBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den stigende Aktualitet, der tillægges Østersøen som Krigsomraade, understrogedes kraftigt i den forløbne Uge af den fra tysk Side udstedte Erklæring. Allerede ved den tysk-russiske Krigs Udbrud blev en betydelig Del af Østersøen erklæret for Krigszone, men som Følge af Krigsudviklingen kunde Tyskerne i en Erklæring af 10. Febr. 1942 indskrænke det farlige Omraade til den finske Bugt. Den militær-politiske Stilling har jo imidlertid forandret sig ganske væsentlig siden da, og den nu fra Berlin udsendte Erklæring er kun Konsekvenserne heraf. Hvorledes Forholdene for Skibsfarten i Østersøen vil udvikle sig i de kommende Maaneder vil Tiden vise. Efter Finlands Udtræden af Krigen og den svenske Regerings Forbud mod alle fremmede Skibes Anløb af de østsvenske Havne, er en stor Del af Østersømarkedet faldet bort, saa fra et beskæftigelsesmæssigt Standpunkt betyder den nye tyske Deklaration næppe ret meget, men helt uden Gene vil denne nye Foranstaltning dog alligevel næppe være, bl. a. maa det forudses, at Dampere, der skal laste Kul i Danzig, vil faa noget længere Rejse, da en Del af Vejen skal tilbagelægges indenfor Krigszonen. Den politiske Side af Spørgsmaalet er derimod ikke uden Interesse. Som det vil erindres, lovede Sverige ved Afslutningen af den finsk-russiske Vaabenstilstand at sende betydelige Kvantiteter Levnedsmidler til Finland som Erstatning for de Leverancer, der bl. a. kom fra Danmark, og den svenske Protest i Berlin kunde tyde paa, at Svenskerne ikke er indstillede paa at ophøre med disse Levnedsmiddelforsendelser.

Som ovenfor nævnt har der i den sidste Tid kun været ringe Aktivitet paa Østersømarkerne. Svenske Skibe har helt været henvist til Kystfart og Mulighederne her har naturligvis været begrænsede. Dansk Tonnage kan stadig hente Kul og Koks i de tyske Østersøhavne til Fragtnævnets Rater. De andre Nærmarkeder har været jævnt aktive. Der er saaledes Underhandlinger i Gang om Tonnage for Kartofler fra Danmark til Norge til Rater omkring 30/35 norske Kroner, ligesom der ogsaa ventes forskellige Ladninger Sukker, Smør o. s. v. fra danske Havne til Norge. Salpeterfarten fra Norge til Danmark viser stadig god Aktivitet og Raten har været stigende. En 2000 Tonner skal være sluttet til Kr. 25 til een Lossehavn, men idag kan der antagelig opnaas noget mere.

Paa de oversøiske Markeder er Forholdene uden nævneværdige Ændringer. De amerikanske Markeder har som sædvanlig faaet visse Tildelinger til Præferencelaster, saasom Kul fra Hampton Roads til de vanlige Destinationer i Vestindien, Brasilien o. s. v., kombineret med Sukker eller Malm tilbage til Northern Range, men Befragterne klager stadig over, at Tildelingerne er for ringe, og Efterspørgslen efter fri Tonnage er derfor lige stor.

Englænderne søger stadig Skibe for Kul fra Wales og Østkysten til Frankrig, Spanien, Portugal og Middelhavshavne til uforandrede Rater, ligesom ogsaa de sædvanlige Saltlaster fra Aden til Calcutta og Kullasterne fra Durban til Colombo og Flaadestationerne i Middelhavet figurerer paa Spisesedlen.

Paa de frie Markeder er det stadig den voldsomme Efterspørgsel fra River Plate, der er den dominerende Faktor. Der søges Tonnage til Eire, Portugal og Spanien for Hvede til nominelt uforandrede Rater, ligesom der er en lang Række Stykgodslaster i Markedet fra Buenos Aires til forskellige Destinationer i det karibiske Hav og Sydamerika og ogsaa Raterne herfor er nominelt uforandrede, men der kan antagelig opnaas betydeligt højere Fragter end de officielt noterede.

### TO DANSKE DAMPERE FORLIST I ØSTERSØEN

To danske Dampere er sunket i Østersøen.

Det ene Forlis overgik den danske Damper »Stockholm«, Kaptajn H. Petersen, København, tilhørende Rederiet »Pacific« i København. Besætningen forsøgte ved Hjælp af Pumperne at holde Skibet flydende, men det lykkedes ikke. — Hele Besætningen, 18 Mand, er kommet i Land i Skibets egne Baade. Den ene gik ind ved Gedser Fyr, og den anden i Gedser Havn.

»Stockholm«, der var paa 1,596 BRT., blev bygget i 1930 paa Frederikshavns Værft og Flydedok.

\*

Den anden forliste Damper er D.F.D.S.s Dampskib »Svanhild«, paa Rejse til tysk Østersøhavn efter Kul til Danmark, der sank som Følge af en Kollision med et andet Skib. Hele Besætningen reddedes om Bord i det kolliderende Skib og vil snarest blive hjemsendt.

»Svanhild« som er bygget i Oslo 1919, var paa 2,147 BRT.

### DØDSBUDSKABER FRA UDLANDET

Kaptajn *Emil Mosebo*, Turø, er død i Udlandet K efter et Ulykkestilfælde.

Kaptajn Mosebo, der blev 50 Aar, var ved Krigens Udbrud Fører af Dansk-Fransk Dampskibsselskabs Damper »Bornholm« i Oversøisk Fart. Han efterlader Hustru og to Børn, der gennem Udenrigsministeriet har faaet Underretning om Dødsfaldet.

\*

Til Familien i Esbjerg er der indløbet Meddelelse om, at den 45aarige Fiskeskipper *Andreas Frederiksen*, Søn af forhenværende Fisker N. P. Frederiksen, Nørvang 89 i Esbjerg, er forulykket i Udlandet den 20. September i Aar.

\*

Til Familien i Kolding er indløbet Meddelelse om, at den 21aarige Sømand *Kaj Andersen*, Søn af Byrådsmedlem, Typograf N. C. Andersen, Kolding, har mistet Livet under Krigsbegivenheder i Udlandet den 28. Februar.

\*

Havnearbejder J. M. Madsen, Esbjerg, har gennem Udenrigsministeriet faaet Meddelelse om, at hans Søn, Matros *Bjørn Vald. Madsen*, er omkommet ved Krigsforlis i Juli Maaned.

### FORAN AFGØRELSE I SPØRGSMÅLET OM SØMANDSUDDANNELSEN

I Søfartsministeriet har der været afholdt et Møde, hvor Spørgsmaalet om Sømandsuddannelsen, der for et Aars Tid siden rejstes af »Foreningen til Søfartens Fremme«, stod paa Dagsordenen.

I Mødet deltog Departementschef H. Jespersen og Kontorchef Ove Nielsen samt andre af Søfartsministeriets Embedsmænd. I Drøftelsen af Spørgsmaalet del-

tog Repræsentanter for Foreningen til Sofartens Fremme med Formanden, Kommandørkaptajn, Baron Niels Juel-Brockdorff i Spidsen, Dansk Dampskibsrederiforening, Det Østasiatiske Kompagni, Dansk Sejlskibsrederiforening og Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe samt de to nautiske Foreninger, Skibsførerforeningen og Styrmandsforeningen. Mødet var af orienterende Art og fra alle Sider blev der givet Udtryk for Interesse i Sagens Løsning. Man drøftede endvidere Formnen for den fortsatte Behandling af Forslaget, blandt andet fordi Sømændenes Forbund ikke havde ladet sig repræsentere ved Mødet.

#### REPARATION PAA 5 MILLIONER KR.

Storebæltssærgen »Sjælland«, der led stor Brandskade efter en Bombeeksplosion, ventes efter endt Reparation at kunne indsættes i Overfarten til næste Efteraar. Omkostningerne ved Reparationen kommer op paa henimod 5 Mill. Kr.

#### JULEPAKKER TIL SØMÆNDENE

Trods mange Vanskeligheder afholder Indenlandsk Sømandsmission som hidtil ogsaa i Aar rundt om paa sine Sømandshjem i alle danske Havne Julefester for Søfolk. Man vil gerne, saavidt det er muligt, at enhver dansk Sømænd, der er i Havn i Julen, faar en Hilsen og en Gave. Derfor beder man alle Venner af dette Arbejde huske »Julepakken«. Julegaver til Søfolk kan sendes til Sømandshjemmet »Bethel«, Nyhavn 24, København K.

#### OLIETILDELINGEN TIL 150 SMAASKIBE STANDSET

Fragtnævnet har i disse Dage standset Olietildelingen til 150 Smaaskibe. Indehaverne til disse Skibe har undladt at indsende maanedlige Rapporter om deres Olieforbrug, og Tildelingen af Brændstof er derfor standset, indtil disse Rapporter foreligger.

Man regner dog med, at Skibsførerne ret hurtigt vil bringe Forholdene i Orden, saa Olietildelingen kan genoptages.

Myndighederne har i Tiden siden den 19. September paa forskellige af Erhvervslivets Omraader konstateret en Tendens til at tage det mindre højtideligt end tidligere m. H. t. at svare paa Myndighedernes Breve med Ønsker om Oplysninger. Denne Erfaring skal saaledes bl. a. Prisdirektoratet og Direktoratet for Vareforsyning have gjort.

De forskellige Myndigheder er derfor slaaet ind paa den Praksis at udtrykke et »Svar udbedes« paa en temmelig bestemt Maade, idet de oplyser de alt for længe tøvende om, at der kan være en betydelig Risiko forbunden med ikke at svare paa Myndighedernes Forespørgsler — i saa Fald vil de spørgende Institutioner nemlig eventuelt indstille til Handelsministeriet, at Varetildelingerne tages fra de paagældende Erhvervsdrivende, indtil de ønskede Svar foreligger.

#### DEN ENGELSKE »LUFTLINER« TYPE

Det forlyder, at den projekterede store britiske Flyvemaskine Hermes, som efter alt at dømme skal være Standardtypen for »Luftliner« til Englands civile Luftlinier efter Krigen, i konstruktionsmæssig Henseende er baseret paa den berømte Halifax Bombe-maskine.

Hermes skal bygges i to Typer, en Passagermaskine, der kan tage fra 20 til 50 Passagerer afhængig af Ruten og Godsmængde, samt en Transportmaskine, der kan laste 7,25 Tons Last. Hermes er helt bygget af Metal, har fire Hercules Motorer paa hver 1650 H.K., der kan give en Maximum Fart af 545 km i Timen, medens den økonomiske Fart er 385 km.

#### STORE VANSKELIGHEDER I DET AMERIKANSKE REKORD-SKIBSBYGGERI

Det har vist sig, at nogle helsvejsede Liberty-Skibe knækkede over og sank i rum Sø. I et enkelt Tilfælde rapporteredes der endog om Tab af ti Menneskeliv. Dette har selvsagt foranlediget en Masse Rygter i Forbindelse med den amerikanske Masseproduktion af Skibe, og Resultatet blev, at der for nogen Tid siden blev nedsat en Kommission, der skulde undersøge Konstruktions- og Bygningsspørgsmaal angaaende de helsvejsede Skibe. Fra denne Kommission, der blandt sine Medlemmer talte Admiralerne *Johnson*, *Vickery* og *Cochrane* samt Viceformanden i American Bureau of Shipping *Arnott*, der ogsaa er Chefinspektør i Bureau of Shipping, foreligger der nu en Rapport, hvoraf det fremgaar, at det amerikanske Skibsbyggeri mødte meget store Vanskeligheder i de forløbne Aars Rekordproduktion af helsvejsede Skibe. De mange Fejl og de dermed forbundne Problemer kan i Virkeligheden ikke alene henføres til selve Svejsningen, hedder det, men ogsaa til de specielle Omstændigheder ved Masseproduktion, som er affødt af selve Krigen og den deraf betingede forenkede Konstruktion af Skibene. Det har endvidere ogsaa vist sig vanskeligt at disponere over et tilstrækkeligt kvalificeret Personale.

I Rapporten hævdes det, at af 2.993 helsvejsede store Handelsskibe, bygget efter U. S. Maritime Commissions Program indtil den 1. April i Aar, var der paa 2.256 Skibe efter Søsætningen ikke konstateret nogen Revnedannelse. Paa de 432 Skibe indtraf der alvorlige Revnedannelser paa Skroget af 95 Skibe, hvoraf seks Revnedannelser førte til direkte Tab af Skibet.

Kommissionen har ogsaa foretaget en Analyse af Revnedannelsen, og denne antyder visse betydningsfulde Fænomener i den svejsede Skibskonstruktion. Man savner endnu en langvarig Erfaring til Bedømmelsen, men man kan se, at Fænomenet skyldes Krympninger i Skroget ved Svejsningen, Staalets Paaavirkning ved lavere Temperaturer, samt Spændings- og Strækningsmomentet i og med lokalt set mere stive Konstruktioner.

Paa de 432 Skibe er Hoveddækket (Styrkedækket) i 20 Tilfælde blevet sprængt, og af disse 20 Tilfælde er 5 Skibe fuldstændig knækket over.

Revnedannelser til Søs mener Kommissionen enten kan skyldes lave Temperaturer eller de Braadsøer, som Skibet udsættes for.

Man ser, at der stadig optræder nye Revnedannelser, men de Oplysninger, man har fra Skibe i Fart, er endnu for utilstrækkelige til, at man klart kan udtale sig om Virkningen af de Modforholdsregler, man har truffet.

Efter Kommissionens Betænkning synes det at være givet, at Revnedannelserne i nye Skibe paa Bedding er blevet betydelig formindsket.

En statistisk Analyse viser, at praktisk talt alle Revnedannelser stammer fra Uregelmæssigheder, som er foraarsaget af Konstruktionsdetaljer og Brud, som Følge af mangelfuld Svejsning. I Modsætning til den almindelige Opfattelse er Revnedannelser ikke begrænsede til Liberty-Skibene, men kan ogsaa fremkomme paa andre Skibstyper.

Kommissionen har truffet en Del Modforholdsregler, og for Liberty-Skibenes Vedkommende har man udfærdiget Bestemmelser om, at der skal være 4 Langskibs nittede Forbindelser i Hoveddækket (Styrkedækket) gennem Skibets Midtparti.

Af de 20 Skibe som knækkede, eller hvor Styrkedækket revnede, sejlede de 16 i Ballast og 2 var lastede. For de øvrige tos Vedkommende opdagedes Fejlene allerede paa Værftet.

**DIREKTE DAMPSKIBSLINIE SVERIGE—ISLAND?**

Samfundet Sverige-Island i Stockholm har iflg. den Svenske Presse henvendt sig til Handelsministeren med Begæring om, at der maa blive foretaget Undersøgelse vedrørende Forudsætningen for en direkte Dampskibslinie mellem Sverige og Island.

I Henvendelsen fremhæver man, at der ikke synes at være Muligheder for at faa oprettet en saadan svensk Linie uden Hjælp fra Statens Side. Endvidere fremhæver man, at Sverige er det eneste nordeuropæiske Land, som vil være i Stand til at imødekomme Islands Importbehov straks ved Krigens Afslutning, samt at Island paa sin Side befinder sig i en særdeles god økonomisk Stilling, saaledes at alle Forudsætninger for at oplage en livlig Handelsforbindelse mellem de to Lande forefindes. Men uden en direkte Forbindelse mener man ikke, at Vareudvekslingen vil kunne blive større, end den var for denne Krigs Udbrud.

**ARBEJDSLØSHED BLANDT SVENSKS SØFOLK**

Som nærmere behandlet i *Dansk Søfarts Tidendes* Fragtberetning har den fuldstændige Standsning af den svenske Skibsfart paa Østersøen haft væsentlige Konsekvenser. Hertil kommer endvidere, at et meget stort Antal svenske Søfolk og Havnearbejdere nu er blevet arbejdsløse.

En ringe Hjælp er det, at en Del af disse Søfolk og Havnearbejdere har kunnet finde Beskæftigelse ved Vedligeholdelsesarbejder paa de mange oplagte svenske Skibe.

**FINSK SKIBSFART PAA RUSLAND**

Efter den lange Stilstand, der var foraarsaget af Krigens, er der nu efter Fredsslutningen ved at komme Gang i Skibsfarten mellem Finland og Sovjetunionen. Det kan saaledes oplyses, at en Del finsk Tonnage er blevet beskæftiget med at transportere en Række Maskiner og lignende, der i lang Tid har ligget oplagret i Sverige for russisk Regning, til Sovjetunionen.

**FRA SVENSKS VÆRFTER**

For nogle Dage siden har der fra Kockums Værft i Malmö været Søsætning paa et Motorskib, som Værftet bygger til Rederiaktiebolaget *Gylfe* — Gorthonkoncernen i Helsingborg. Det nye Skib, der i Daaben fik Navnet *Ada Gorthon*, skal dels erstatte det ældre Skib af samme Navn og er dels det første i en Serie paa syv Skibe, som Rederiet har bestilt hos Kockum. Nummer to af samme Serie, der er omtrent halvt færdigt, faar en Lasteevne paa henvend 6,000 Tons, medens Nummer tre blev kølstrakt paa den Bedding, der blev ledig, da *Ada Gorthon* blev søsat. Tre af de øvrige bliver noget mindre, nemlig paa 3,400 Tons d.w. Det er i denne Forbindelse værd at notere, at Rederiet yderligere har bestilt et Skib paa omkring 6,000 Tons d.w.

*Ada Gorthon* er paa 6,000 Tons d.w. Gorthonkoncernen har under Krigen mistet ialt syv Skibe paa tilsammen 22,800 Tons d.w.

\*

Øresundsvarvet har i disse Dage leveret et nyt Skib til Rederiaktiebolaget *Svea*, nemlig Damperen *Birka*. Samtidig søsattes et Søsterskib, som fik Navnet *Belos*, som er det fjortende Svea-Skib, der er søsat fra Værftet. *Birka* og *Belos* er stort set af samme Størrelse og Type, som Værftets tidligere Nybygninger til Rederiet, blot er de mere moderne og komfortabelt indrettet.

De to nye Skibe er beregnet paa Trafik paa Nord- og Østersøen. Ved Prøveturen opnaaede *Birka* en Fart af 13 Knob.

\*

Som tidligere omtalt udbetaler Götaverken et Udbytte paa 8 pCt. og en Bonus paa 2 pCt. paa en Fortjeneste

af 3,340,000 Kroner, indtjent i Finansaaret fra 1. Juli til 31. Juni i Aar. Omsætningen androg 73,900,000 Millioner Kr. mod 57,400,000 Millioner Kr. Aaret forud. Denne Omsætning er den højeste, Værftet overhovedet har haft.

I Aarets Løb har Værftet leveret 9 Motorskibe til svenske Redere, med en samlet Tonnage af 69,000 Tons d.w. Yderligere er der leveret to Destroyers til den svenske Marine paa 1,200 Deplc. Tons, samt en Række Motorer og Jernkonstruktioner. Den 1. Juli laa Værftet inde med Ordre paa 35 Skibe til svenske og udenlandske Redere.

**FORBEREDELSE TIL GENAABNING AF TRAFIKEN GÖTEBORG OG TILBURY DOK**

Svenska Lloyd er begyndt at træffe Forberedelse til Genaabningen af den regelmæssige Passager- og Godstrafik mellem Göteborg og Tilbury i England.

Trafikken vil blive genaabnet, saa snart Forholdene tillader det. I Begyndelsen vil Ruten blive besjlet af Rederiets to kendte Skibe *Suecia* og *Britannia*, som for Tiden er oplagt i Sverige. Man regner med, at Skibene vil kunne gøres rede til Fart i Løbet af en Maaned.

Tidligere har det heddet sig, at Selskabets nye Motorskib *Saga*, der blev søsat fra Götaverken i 1940 og siden har været oplagt, skulde sættes ind i denne Fart, men det er ikke rigtigt. Det skyldes blandt andet, at *Sagas* Assurancesum er paa omkring 9 Mill. Kr., og Assurancepræmierne vilde blive for betydelige, saa længe Minefaren er saa stor. Man vil næppe begynde Fuldendelsesarbejderne før næste Foraar.

Man regner med en stærkt forøget Passagerfart mellem Sverige og England efter Krigen — tidligere befordredes aarligt 30,000 Passagerer paa Svenska Lloyds Englands-Rute.

**DEN SVENSKS UDENRIGSSØFART**

Den svenske Udenrigssøfart er gaaet meget betydeligt tilbage. Hvis man ser bort fra Færgefarten med Danmark og Tyskland, er den egentlige Udenrigssøfart gaaet ned fra 1.192.000 Tons i Juli til 919.000 Tons i August og til kun 574.000 Tons i September. Nedgangen fra August til September var størst for den svenske Tonnage — fra 339,000 til 165.000 Tons, hvad den ankomne Tonnage angaar og fra 258.000 til 95.000 Tons for den afgaaede. For Oktobers Vedkommende kan man vente en yderligere Tilbagegang.

De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken, inklusive Færgefarten, dalede fra 46,9 pCt. i August til 30,2 i September og bortset fra Færgefarten fra 51,7 til 29,7 pCt. De tyske Skibes Andel, bortset fra Færgefarten, steg fra 21,7 pCt. til 48,0 pCt., medens de danske Skibes Andel dalede fra 14,1 til 7,1 pCt.

Hvad Lejdeskibstrafikken angaar ankom der i September fem Skibe og afgik fire. Desuden ankom og afgik tre Skibe, hvoraf et udenlandsk, i Krigsfangeudvekslingen. Fire Skibe ankom i Røde Kors-Farten, hvoraf to medførte Last, der skulde viderebefordres til Krigsfanger.

Den svenske Handelstonnages Totaltab siden Krigens Begyndelse udgjorde den 20. Oktober inklusive 23 Fiskerbaade paa 1.216 BRT. samt 25 beslaglagte Skibe paa 45.678 BRT., 249 Skibe paa 592.805 BRT.

**INGEN LODSTVANG VED LILLEBÆLTSTRØMBROEN OG STORSTRØMSBROEN**

Marineministret har ved en Bekendtgørelse ophævet den ved en tidligere Bekendtgørelse paabudte Lodstvang ved Lillebæltstrømbroen og Storstrømsbroen.

Det tilføjes dog, at Lodsning gennem Lillebæltstrømbroen fremdeles vil kunne foretages for Skibe og Baade, der ønsker det, og uden Udgift for de paagældende.

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## FRA SØRETTENE

### »Stockholm«s Forlis skyldes Kollision med Vrag

I Søretten i København har der været holdt Søforhør i Anledning af Pacifics Damper »Stockholm«s Forlis Syd for Gedser den 9. ds. lidt før Midnat.

Føreren, Kaptajn Hans Petersen, forklarede i sin Rapport følgende: Damperen var 9. November afsejlet fra Stettin med Kul til Odense. Samme Dags Aften Kl. 23,24, da Damperen havde Kurs midt imellem to afmærkede Vrag, der laa paa hver Side af den anviste Sejlroute, varskoede Matros Kristiansen, der var paa Udkig, at der laa et Vrag ret forude. Kaptajnen og den vagthavende Styrmand saa derefter ogsaa Vraget og lagde straks Roret haardt bagbord, samtidig med at der blev slaaet fuld Kraft bak paa Maskinen for at tage Farten af Damperen i Tilfælde af Kollision med Vraget. Et Minut senere tændte Damperen med Styrbords Bov mod Vraget. Der blev straks slaaet Stop til Maskinen, og en Undersøgelse viste, at Forpeaken var læk, men Bundtanke og Rendestene var læns. Maskinen blev varskoet om at pumpe, og man besluttede at fortsætte Rejsen.

Vraget, man var stødt paa, laa midt i den opgivne Sejlroute, men var ikke afmærket hverken ved Bøjer paa Stedet eller i Sejlanvisningen. Ti Minutter over Midnat viste det sig, at Vandet var steget i Forskibet til ca. 7 Fod og stadig steg, skønt Pumperne var i Gang. Det besluttedes derfor at ændre Kurs for at forsøge at sætte Skibet paa Grund, men Kl. 1,45 sank Skibet saa meget med Forskibet, at Vandet stod ind i »Druknehullet«. Maskinen blev derfor stoppet, og Maskinfolkene blev beordret op fra Maskinrummet; derefter salttes Skibets to Baade ud, og hele Besætningen, 18 Mand, gik i Baadene og roede bort. Kl. 2,30 sank Skibet, der krængede helt over til Styrbord med Skorsten og Master i Vandet. De to Baade naaede ind til Gedser Kl. 7 Morgen.

Kaptajnen fastholdt under den mundtlige Afhøring, at det var et uafmærket Vrag, han var stødt paa, og dette blev bekræftet af den øvrige Besætning. En Repræsentant for Krigsforsikringen for danske Skibe havde stillet en lang Række specielle Spørgsmaal, som Kaptajnen besvarede i Overensstemmelse med foranstaaende.

### Motorsejleren »Freya«s Forlis

Sø- og Handelsretten afholdt ligeledes Søforhør i Anledning af Motorsejleren »Freya«s Forlis ved Ystad den 6. November.

Kaptajn Willy Nielsen forklarede, at »Freya« var paa Rejse fra Rønne til København med 60 Tons Bloksten. Mod Aften friskede Vinden. Kl. 21,30 knækkede Storsejlsgaflen, og Sejlet maatte bjerges. Søen tiltog, og Skibet arbejdede haardt. Det viste sig, at det var blevet læk i Agterenden. Ungmanden og Kokken pumpede, men det blæste op til Storm med voldsomme Søer, og Vandet fossede ind i Skibet. Man besluttede at søge Nødhavn og satte Kurs mod Ystad.

Vandet steg uopholdeligt. Der opsendtes Raketter og blinkedes med Lys for at tilkalde Hjælp, og senere tændtes Blaalyt samt afgaves Knaldsignaler. Nødflaget var hejst. Folkene iførtes Redningsveste. Da man naaede Kysten, firedes Ankrene ud, men Skibet tog alligevel Grunden.

Den næste Morgen kom en Fiskerbaad ud og tilbød Assistance. Vandet stod da over Lønningen. Mandskabet gik ombord i Fiskerbaaden, og kort Tid efter sank »Freya«, der var hjemmehørende i Rønne.

\*

### Tre danske Smaaskibe forlist

Motorskonnert »Elly« af Vejle er forlist under Sejlads i Kattegat.

Forliset fandt Sted Nord for Fornæs Fyr og skyldtes haardt Vejr. I den stærke Søgang sprang Skibet læk, Lugerne blev slaaet ind, og Skibet begyndte at synke.

Den 5 Mand store Besætning udsendte Nødsignaler, som blev observeret af et forbi-sejende Skib, der kom til Hjælp og reddede hele Besætningen. Kort efter gik »Elly« til Bunds.

Den reddede Besætning er blevet landsat i Aalborg. Skibet var lastet med 165 Tons Jernspaaner til Cementjern-konsortiet i Aalborg. Rederen er Ove Grau, København.

\*

Den bornholmske Skibsflaade er atter blevet ramt af et Skibsforlis. Telegrafisk er det fra Ystad blevet meddelt, at Motorgaleasen »Freya« af Rønne som Følge af en Læk er forlist i Ystadbugten paa Sveriges Sydkyst.

Skibets Fører, Willy Nielsen, og den øvrige Besætning, bestaaende af 2 Mand, som man ikke kender Navnene paa, er reddet ind til Ystad. Skibet tilhører Skibsfører Axel Jensen, Rønne.

\*

Motorgaleasen »Almee« af Kolding (143 Tons d.w.) paa Rejse fra Bornholm til jysk Havn med Klinker er, da den befandt sig i Farvandet Syd for Skaane, sprunget læk og sunket paa ti Minutter. Besætningen reddede sig i Skibets Baad og roede ind til Land.

»Almee« ejedes indtil for kort Tid siden af Skibsreder Folling, København. Den forliste paa sin første Rejse efter at være solgt til Kolding.

### Nakskov Havn

Nakskov Byraad har behandlet Havnens Regnskab for Aaret 1943—44. Sammenlignet med Budgettet er Indtægterne vokset fra 345,000 Kr. til 378,000 Kr. og Udgifterne fra 543,000 Kr. til 547,000 Kr., saaledes at Driftsunderskudet er ca 28,000 Kr. mindre end budgetteret. Forbedringen i Forhold til Budgettet skyldes navnlig, at Indtægten af Havne- og Bropege har været 331,000 Kr. imod budgetteret 297,000 Kr. Havnens Gæld er i Aarets Løb nedbragt med 81,000 Kr.

### Tilbygning til Havnemolen i Tisvildeleje

Vejby-Tibirke Sogneraad har vedtaget at anvende 62,000 Kr. til Udførelsen af en projekteret Tilbygning til Havnemolen i Tisvildeleje og Bygning af en mindre Mole, saa der kan indrettes et Hyttefadsbassin. Arbejdet skal udføres som Nødhjælpsarbejde. Det er særlig foranlediget af den stærke Tilsanding af den nybyggede Mole. Et af Sogneraadsmedlemmerne stemte imod Bevillingen, mens tre undlod at stemme, alt med den Begrundelse, at der savnes Garanti imod ny Tilsanding.

### Reparationen af M/S »Thurø«

Paa Skibsbygmester Edv. Hansens Værft i Marstal har man allerede i nogen Tid har været i Gang med Reparationen af M/S »Thurø«, der efter Bjergningen af Krigsforsikringen for danske Skibe blev solgt til Skibsreder Emil Saucant, Skaarup.

»Thurø« skal gennemgaa en meget omfattende Reparation — det drejer sig næsten om Bygningen af et nyt Skib. Skibet vil faa indsat en 120—140 HK »Vølund«-Dieselmotor med Koldstart. Skibet beregnes at faa en Lastevne paa 220 Tons og ventes færdigt fra Værftet hen paa Foraaret.

Naar det atter er sejlklart, vil det ifl. »Natt.« blive underlagt Skibsreder E. B. Kromann, Marstal, som korresponderende Reder.

»Thurø«, der er bygget i 1919 paa Ring Andersens Værft i Svendborg, skal ved Ombygningen gennemgaa Bureau Veritas Klasse.

### Vrag repareret og moderniseret

Skibsreder C. P. Jensen, Rudkøbing, der i Fjor købte Vraget af den hollandske Motorsejler »Cosmopolite«, har nu faaet Skibet repareret og moderniseret ved Marstal Skibsværft. Skibet, der har faaet indsat ny Motor paa 180 HK., er saa vidt færdigt, at Prøveturen kan foregaa om kort Tid. Skibsreder Jensen har forleden solgt »Cosmopolite« til et Konsortium i Aarhus med »Aarhus Shipping Company« som korresponderende Reder.



## Rednings-Kranse

Vi har endnu et mindre Parti at tilbyde.

**Mazantis Værft,**  
Odense. Tlf. 670.

### Indstillet Rute fart

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 indstiller sin Passagerfart paa Ruten Rønne—København fra i Onsdags til 24. ds., fordi Ruteskibet Dpsk. »Østersøen« skal i Dok og gennemgaa en grundig Kedel-Reparation. Til at besørge Godstrafiken i det nævnte Tidsrum har Selskabet chartret Motorskibene »Ella« og »Cornelia«.

### Dødsfald

Pensioneret Skibskaptajn *Fr. Jul. Hansen*, Hjerding ved Esbjerg, er død, 66 Aar gammel. Han havde i mange Aar virket indenfor D. F. D. S. og har bl. a. ført Skibene »Dronning Maud« og »Frigga«. Ved sin Død var han Indehaver af flere lokale Tillidshverv.

Pensioneret Havnemester *J. N. Kromann*, Sønderho, er afgaaet ved Døden, 69 Aar gammel. Den afdøde var i en Aarrække Fører af forskellige af Vandbygningsvæsenets Sandpumpere. Han blev i 1927 Havnemester i Esbjerg og i 1931 i Frederikshavn, hvor han virkede, indtil han tog sin Afsked.

\*

Skibsbygger *Jens Otto Dolmer*, Læsø, er afgaaet ved Døden 74 Aar gammel. Dolmer, der var født i Randers, sejlede i sine unge Dage paa Verdenshavene, men slog sig i 1897 ned paa Læsø, hvor han oparbejdede et Skibsbyggeri, der navnlig har beskæftiget sig med Bygning af Fiskekuttere, som fra Værftet bl. a. leveredes til Norge og Sverige.

\*

Direktør *Louis Rosenberg*, Akts. A. Heegard-Hansen, Balten paa Samsø, er død, 55 Aar gammel. Direktør Rosenberg var Medlem af Bestyrelsen for Aarhus—Samsø Dampskibsselskab.

### Tre Sømænd kvæstet ved Galeases Forlis

Galeasen »Freja« af København, ført af Kaptajn A. Thomassen, Vinkelager 20, Vanløse, er sunket i Køge Bugt. De ombordværende tre Mand blev bjergede af Sandpumperen »Storebjørn«. De var alle lettere saaret og blev af »Storebjørn« bragt ind til Køge Havn, hvorfra de i Ambulance blev ført til Køge Sygehus. De to, Kaptajn A. Thomassen, og Kok Niels Jørgensen, Bastrup pr. Vamdrup, kunde forlade Sygehuset efter at være forbundet, hvorimod Jungmand E. Lyng Poulsen, Møllegade, Horsens, maatte indlægges med Brud paa Overkæben og forskellige mindre Læsioner.

### Maskinistundervisningen

Til den Haandværksprøve, som har været afholdt i indværende Maaned, var indstillet 21 Eksaminander, som alle bestod Prøven.

### Forretningsovertagelse

Skibshandler P. Saxberg, Skagen, har overdraget sin Forretning til sin Søn, Købmand Paul Saxberg.

### Storebæltsskibene bør tage Lagner med i Kufferten

Det hænder jævnligt, at Erhvervskontoret i Nyborg maa skaffe 3—400 Rejsende Tag over Hovedet, fordi disse bliver nødt til at overnatte i Byen. Endnu er det lykkes at skaffe Værelser, men da det kniber med Sengetøj, kan man snart forvente en Begrænsning i Værelse-Udbudet. Det bliver derfor sikkert nødvendigt for Storebæltsskibene, at de medbringer et Par Lagner for det Tilfælde, at de skulde blive forhindret i at komme over Bæltet.

### Casablancas Havn genaabnet

Til det svenske Udenrigs Departement er der tilgaaet en Meddelelse, hvoraf det fremgaar, at Myndighederne i Rabat har offentliggjort en Bekendtgørelse om, at Casablan-

cas Havn atter er blevet aabnet for neutrale Skibe. De Trafikforbud, der hidrører fra Januar Maaned 1932, er imidlertid stadig gældende.

### Et Frihavnsminde fra den japansk-russiske Krig

I Anledning af Frihavnens Jubilæum kan der mindes om en Episode, der nu ligger næsten 40 Aar tilbage i Tiden.

Under Krigen mellem Rusland og Japan i 1905 blev den russiske Krigsflaade, der bestod af ca. 30 Skibe, deraf 12 Panserskibe paa op til 14,000 Tons, udrustet med Proviant og Stores af M. B. Cohn Akts. fra Frihavnen, før Flaaden sejlede sin Undergang i Møde i Slaget ved Tsushima. Kejseryachten »Polarstjernen« fik ogsaa sin Udrustning fra M. B. Cohns Lager i Frihavnen under sine aarlige Besøg i Danmark, og talrige er de Erkendtligheder, som Pakhusets Forvaltere fik overrakt som Tak for den Service, der kunde ydes gennem Frihavnen.

### Søretsmedlemmer paa Bornholm

Der er for Bornholms Amt udpeget følgende Søretsmedlemmer:

Skibsmægler Chr. Pedersen, Rønne, Gasværksbestyrer Jens K. Pedersen, Hasle, Havnefoged Vilhelm Maribo, Allinge, Maskinmester Jens P. Pedersen, Sandvig, Fhv. Dampskibsfører Hans Peter Hjorth, Svaneke, Fhv. Dampskibsfører, Sparekassedirektør J. Jørgensen, Svaneke, Lods C. Lerche, Nekse, Havnebetjent, fhv. Dampskibsfører Oscar Madsen, Nekse, Tømremester M. J. Larsen, Stenbrudsvej, Nekse, Havnefoged P. Djernæs, Ibskervej, Nekse, Havnefoged Vald. Andersen, Rønne, Førstelods Knud A. Schou, Rønne, Skibsbygmester Chr. Lind, Rønne, Navigationslærer Christian Andreas Holm, Rønne, Lods Karl Gunnar Nielsen, Rønne, Maskin konstruktør Karl Anker, Hasle, Havnefoged Carl Chr. Pedersen, Hasle, Fisker Niels Kristian Holm, Hasle, Fyrmester, fhv. Maskinmester J. P. Jensen, Svaneke, Fhv. Kaptajn Emil Hansen, Nekse, og Skibsfører Asger Kure, Nekse.

### Nyt fra Indenlandsk Sømandsmission

Den 1. November oprettede »Indenlandsk Sømandsmission« et Kontor i Jens Kofodsgade 4, København K. Kontoret er aabent fra 9—16. Foruden Sekretæren, Sømandspræst *Eilschou-Holm*, er Bestyrer *Aage Rasmussen* fra Sømandshjemmet i Gasværkshavnen ansat som Sekretær ved Kontoret. Tlf. Palæ 6735.

Bestyrer *P. Wessel*, Sømandshjemmet, Rønne, er fra 1. November ansat som Bestyrer af Sømandshjemmet i Gasværkshavnen, København.

Fisker *Hans Konrad Christoffersen*, Tejn, er fra 1. November ansat som Bestyrer af Sømandshjemmet i Rønne.

Sømandshjemmene i Hundested og Aalborg er overtaget til andet Formaal i Oktober Maaned. Foruden disse to Sømandshjem er Sømandshjemmene i Rødvig, Haderslev og Fredericia lukket paa Grund af Overtagelse til andet Formaal.

Den 4. November udkom Sømandsmissionernes Julebog »Jul i Havn og paa Hav« og en Samling Fortællinger af Maskinmester Ange J. Chr. Pedersen: »Alt vel«. Omslaget efter Maleri af Fyrdirektør Sinding.

### Sømandshøjskolen i Svendborg

Sømandshøjskolen i Svendborg begyndte den 1. November sit Vinterhold med 58 Elever. Der undervises paa 3 Hold. Øvelsesskibet »Arken« er blevet kølhalet og staaer rede til at modtage de mange vordende Sømænd.

### Han vilde vædde

En Dampere vilde paa Atlanterhavet prøve paa at overhale et konkurrerende Selskabs Skib, og Kaptajnen gav derfor Ordre til at sætte Farten op.

En Amerikaner, der stod paa Promenadedækket, nærmede sig en anden Passager:

— Vil De vædde med mig? Jeg holder paa, at vi indhenter det Skib.

— Nej, jeg vædder aldrig.

— Vil De da modtage et Væddemaal om, at vi springer i Luften?

— Jeg har jo sagt Dem, at jeg ikke vædder.

I det samme indtraf Eksplosionen, og idet Amerikaneren for til Vejrs, raabte han:

— Jeg vædder, hvad De vil, paa, at jeg flyver højere end De.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon \*Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frhavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langelliekkajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m. i Gasværkshavnen 6,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnesiden 5,6-7,5 m. Nord for Frhavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværk (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Psele eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrændheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjede med 25 pCt. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Loaning og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Loaning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d b a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stovedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 12.600 Tons. Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frhavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 6 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## ESBJERG

Dybd ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Breddes 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækken 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8-8,8 m, i Flskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Loaning og Lastning: Loaning og Lastning besørger af berørende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet: 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m. I Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 20 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 500 R.T. 12 Kr., over 500 — 20 Kr. Selskibe 20-50 T. 2 Kr., 50-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere frl. Naar Lods henyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Loaning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er frl. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunds«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Loaning og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 60 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodakraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Selsk. 14 Øre, Selsk. med Hjælpekrus 22 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for ber hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsering uformodt. Ingen Lodstaf, naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan- og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølbassingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 16. November 1944.

Nr. 45.

---

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

---

## Danmark.

### 1513. Danmark. Bekendtgørelse om Ophør af Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/3 1944 udgaar.

*Detaller.* Marineministeriet har under den 13. November 1944 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 11, Stk. 2 i Lov Nr. 131 af 17. April 1916 om Lodsvæsenet bestemmer Marineministeriet følgende:

Den ved Marineministeriets Bekendtgørelse Nr. 233 af 4. Maj 1940 paabudte Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstrømsbroen* ophæves.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

## I. Østersøen.

### 1514. Danmark. Gedser Fyr E. t. N. Vrag.

*Position.* c. 54° 33',0 N. 12° 06',5 E., c. 5 Sm 80° fra *Gedser* Fyr.

### 1515. Danmark. Stevns Fyr E. t. N. Vrag.

*Position.* c. 55° 15' N. 12° 43' E., c. 9 Sm 74° fra *Stevns* Fyr.

*Detaller.* Et Vrag rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads, hvilken imidlertid er meget usikker.

### 1516. Tyskland. Darsser Ort NNW. Vrag afmærket.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 44/1493 1944.

*Position.* c. 54° 37',6 N. 12° 25',7 E.

*Detaller.* Vraget, af hvilket Overbygningen rager op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med følgende 2 Vraglystønder:

- a) N.-lige Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>; den er forsynet med N.-Topbetegnelse og er udlagt c. 50 m N. for Vraget.
- b) S.-lige Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>; den er forsynet med S.-Topbetegnelse og er udlagt c. 60 m S. for Vraget.

Det ved Vraget udlagte Patrouillefartøj er inddraget.  
Kort Nr. 187, 186 og 188.

(N. f. S. Nr. 45/2251. Berlin 1944).

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

1517. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort Fyr W. t. N. Elektrisk Lanterne paa Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 42/1455 og 44/1502 1944.

Position. 55° 43' (22") N. 12° 39' (19") E., c. 0,5 Sm 284° fra *Middelgrunds Fort Fyr*.

Detailer. Den elektriske Lanterne, der viste rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, paa det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er fjernet.

1518. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Oplysning om Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 44/1503 1944.

Ny Position. c. 55° 26',3 N. 12° 30',5 E., c. 9,2 Sm 230° fra *Drogden Fyr*.

Detailer. Det i ovennævnte E. f. S. nævnte Vrag paa c. 55° 22',8 N. 12° 35',5 E., er fjernet fra denne Plads, men atter sunket i 14,5 m Vand paa den under *Ny Position* anførte Plads. Vraget er nu afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 40 m E. for Vraget.

1519. Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Lods.

Tidligere E. f. S. Nr. 45/1513 1944.

Position. c. 55° 31' N. 9° 43' E.

Detailer. Under Henvisning til ovennævnte E. f. S. meddeles, at Lodsning gennem *Lillebæltsbroen* fremdeles vil kunne foretages for Skibe og Baade, som ønsker dette, og uden Udgift for de paagældende.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1520. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr midlertidigt slukket.

Position. 56° 09' (29") N. 10° 13' (24") E.

Detailer. *Pier II Fyr*, paa E.-Enden af *Pier II*, er midlertidigt slukket.

1521. Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Skøngaard Bagfyr flyttet.

Ny Position. 57° 03' (02") N. 9° 57' (35") E., c. 440 m 228° fra *Skøngaard*.

Detailer. *Skøngaard Bagfyr* er blevet flyttet c. 80 m i Retning 204° (Fyrliniens Retning) hvorved Fyrets Terrænhøjde er forøget med 3 m.

Kort Nr. 106 og 104.

Publikationer. Danske Lods II, Side 90. Havnelods, Side 26. Fyr-Fort. Nr. 157 a.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... og  
**Pilsner**  
*det er*  
**HOF**



AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR.CYLINDER

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

•

**5/-, post free**

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. •JANBY•



KJØBENHAVN K.  
TOLDBOGDGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

---

**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## 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

## DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN  
BUGSERING OVERALT I EUROPA

## NORDHAVNS-VÆRFTET $\frac{A}{S}$

KØBENHAVN

### DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

## AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

KOLDING

## A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1870—1811

BANDHOLM

## ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

MARIAGER

## P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

## P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RANDERS

## CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

## CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

## A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 46

FREDAG 24. NOVEMBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

De foreliggende Rapporter om Udviklingen paa de oversøiske Markeder i den forløbne Uge viser praktisk talt ingen nye Træk i det gammelkendte Billede. Tonnageknapheden er stadig lige stor paa alle Markeder; i de kontrollerede Trades er Raterne uændrede, hvorimod Tendensen i de faa frie Markeder er stigende.

De amerikanske Markeder har været noget livligere i sidste Uge, da Skibsfartsmyndighederne har frigivet betydeligt mere Tonnage end i de sidste Uger. Kul-eksporten fra Hampton Roads har saaledes faaet væsentlig større Tonagemængder stillet til Disposition, hvilket igen indvirker paa de forskellige hjemgaende Trades fra Vestindien, Brasilien o. s. v., idet udgaende Kulforretninger i Reglen kombineres med hjemgaende Laster af Sukker fra Cuba, Malm fra Brasilien og lignende Transporter. Fra Vestkysten af Sydamerika sluttedes flere Skibe for de sædvanlige blandede Malmlaster fra Chile/Peru til Northern Range, og ogsaa Salpeterfarten fra Chile til Golfen og U. S. Atlantic viste større Aktivitet, da U.S.A. i Chile har indkøbt et Parti Salpeter paa 850.000 Tons, der skal fordeles til det amerikanske Landbrug i Foraaret 1945. Det har derfor været nødvendigt for Skibsfartsmyndighederne at frigive temmelig store Tonnagemængder til denne Transport. De fra New York foreliggende Rapporter taler endvidere om livlig Virksomhed i Intercoast Farten, men der foreligger stadig ingen Oplysninger om Rater og Betingelser. Fra New Foundland noteres de sædvanlige Malm og Papirlaster til Northern Range til uændrede Rater. Flere amerikanske Skibe, der har losset Forsyninger i Middelhavet, er sluttede for Salt fra Suez til Calcutta og derefter for Malm fra Forindien til Northern Range til den uændrede Rate af \$15 plus 35 pCt. Fra Sydafrika rapporteres ligeledes adskillige amerikanske Skibe sluttede for Malm til Northern Range til uændrede Rater.

For engelsk Regning noteres de sædvanlige Kul-laster fra Østkysten og Wales til Azorerne, Frankrig og Middelhavshavne. Raterne er uden Ændringer. De ovenfor omtalte amerikanske Skibe, der er sluttede for Salt fra Suez til Calcutta, betalles med 53/9d. Sydafrika melder om øget Aktivitet i Kuleksporten. Flere Skibe er sluttede fra Durban til Port Said eller Alexandria til 90/.

I de frie Trades har Aktiviteten været noget mere fordelt paa forskellige Markeder. Der er saaledes sluttet adskillige Skibe for Kul fra Sydafrika til Spanien og Portugal, hvilket er noget helt nyt. Desværre meldes der intet om Raterne, der er betalt herfor. Endvidere er adskillige spanske og portugisiske Skibe sluttede for Kul fra Hampton Roads til Spanien og Portugal, men Betingelserne foreligger der intet om. Sukker fra Cuba til Lissabon indikerer stadig \$50, men det synes umuligt at faa Tonnage til denne Rate. River Plate Markedet viser stadig meget stor Interesse for Tonnage, men Befragtningsvirksomheden har været minimal paa Grund af manglende Tonnage-tilgang. Korn fra Buenos Aires til Lissabon indikerer nu igen \$70, og Hvede i Sække Buenos Aires/

Callao noterer atter Rater, der ligger omkring \$40. Linfrø fra Rosario til Peru indikerer 210 Pesos.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større Ændringer. Efter nogle Dages Stilstand har der atter været noget Liv i Kul- og Koksarten fra Tyskland til danske Havne, men iøvrigt er Aktiviteten paa Østersøen praktisk talt indstillet. Salpeter fra Norge til danske Havne har betalt Kr. 26.50 for 3000 Tonnere til to danske Havne. Kartoffler fra Danmark til Norge indikerer nKr. 35 fio. for 1000 Tons Partier. For forskellige Partier Smør til Sydnorge indikeres nKr. 40.

### BUGSERBAADEN »DAN« ATTER SUNKET

De forenede Bugsererselskabers Bugserbaad »Dan« er forleden sunket ud for Vedbæk. »Dan« havde en Lægter paa Slæb fra Sverige og skulde til København. I den haarde Storm gik der en Del Sø, hvorved »Dan« fyldtes med Vand, og Mandskabet, ialt seks Mand, maatte tage Redningsbælter paa og svømme i Land. De kom alle ind ved Vedbæk, ret forkomne efter den haarde Svømmetur. »Dan« sank ud for Vedbæk Havn, og Lægteren strandede paa Middelgrunden. Lægterens to Mands Besætning reddede sig ind paa Middelgrundsforlet.

### FÆRGEFARTEN KØBENHAVN—MALMØ

Trafikken mellem København og Malmø skal, efter hvad der oplyses, antagelig genoptages den 26. ds. Færgen »Malmö« kan da igen indsættes paa Ruten.

Færgefarten blev indstillet den 5. November.

### DEN SVENSKKE TRÆLASTEKSPORT

Forholdenes Udvikling har medført, at Danmark for Tiden ikke kan indføre Trælaster fra Finland, der tidligere i Følge den dansk-finske Handelsaftale leverede os store Kvanta Trælaster, — mere end vi fik fra Sverige.

I Øjeblikket er Sverige det eneste Land, hvorfra vi kan importere Trælaster.

Det svenske Træindustri-Tidsskrift »Svensk trävarutidning« berører i sit sidste Nummer en Række af de Forhold, der med Hensyn til Trælasteksporten fra Sverige har gjort sig gældende, efter at Sverige fra den 27. September spærrede hele sin Østersøkyst for Trafikering af udenlandske Skibe — en Foranstaltning, der bevirkede et saa godt som fuldkomment Ophør af al Eksport fra Sveriges Østkyst, og som efterfulgtes af Foranstaltninger, der skulde forhindre Overførsel af Varer fra den spærrede Østkyst til de ikke-spærrede Havne i Øresund og paa den svenske Vestkyst.

Det svenske Tidsskrift beskæftiger sig ogsaa med Eksportmulighederne for svensk Trælaster til Danmark og skriver derom, at til Danmark kan Eksport af Trælaster søværts og med svenske Skibe fortsat finde Sted fra hele Sverige, hvor der er Tale om Varer direkte til Danmark. Eksporten pr. Banevogn til Danmark har hele indværende Aar igennem været ganske minimal paa Grund af Knapheden paa Jernbanevogne — aabenbart er Knapheden paa Godsvogne ikke alene et dansk Fænomen, men det kendes lige saa vel i Sverige.

Der tilføjes i det svenske Tidsskrift, at det i det sidste Par Maaneder har været praktisk talt ugørligt at faa Banevogne, og dette har bevirket meget alvorlige Leverance-Vanskeligheder for de svenske Ind-

lands-Savværker, der har sluttet Kontrakt med danske Importører om Leveringer af Trælast.

Det vil ses gennem disse svenske Udtalelser, at Situationen med Hensyn til at faa svensk Trælast frem her til Landet stadig er meget alvorlig. Det svenske Tidsskrift oplyser, at der fra adskillige Sider i Udlandet nu begynder at indløbe Henvendelser til de trælasteksporterende svenske Kredse om Leverancemuligheder for Trælast, naar Forholdene efter en Afslutning paa Krigen gør saadanne Leverancer mulige. Men det tilføjes samtidig forsigtigt, at Forhandlinger derom i alt Fald ikke lattes derved, at Problemet om en Betalings-Ordning som Regel først skal debatteres og bringes i Orden.

#### SVERIGE OG SØFARTSPOOLEN

Generalkonsul *Gunnar Carlsson*, Formand for »Svegriges Redareförening«, tilligemed Kontorchef *Ihre* i det svenske Udenrigsministeriums Handelsafdeling opholder sig for Tiden i London for paa Statens Vegne at indhente Oplysning om Detaillerne vedrørende de forenede Nationers Søfartspool, der skal træde i Kraft umiddelbart efter Vaabenstilstanden.

#### SVENSK FLYVERUTER

Den svenske Delegation ved den internationale Luftfartskonference i Chicago fremlagde forleden et Forslag om et omfattende svensk Flyverutenet med Trafik ikke alene over hele Skandinavien og Europa, men ogsaa paa New York og Rio de Janeiro.

For Linien til New York foresloges to alternative Ruter, den ene over Island til Newfoundland eller Labrador og den anden via Skotland til Newfoundland eller over Eire, Azorerne og Newfoundland. Rio-Ruten skulde gaa over København, Paris og Lissabon samt derefter enten over Salöen (Cap Verde) eller via Dakar-Natal.

Delegationen foreslog endvidere følgende svenske Flyveruter:

Stockholm—Warszawa—Belgrad—Athen—Kairo.  
 Stockholm—Gøteborg—London.  
 Stockholm—København—Amsterdam—London.  
 Stockholm—Malmø—København—Hamburg—Amsterdam.  
 Stockholm—København—Bryssel.  
 Stockholm—København—Paris—Madrid—Lissabon.  
 Stockholm—København.  
 Stockholm—Oslo.  
 Stockholm—Berlin.  
 Stockholm—Berlin—München—Rom.  
 Stockholm—Oslo—Stavanger—Dublin.  
 Stockholm—Berlin—Zürich—Marseilles.  
 Stockholm—Helsingfors.  
 Stockholm—Åbo—Helsingfors.  
 Malmø—København—Warszawa—Bukarest—Istanbul.  
 Malmø—København—Berlin—Prag—Wien—Budapest.  
 Malmø—København—Amsterdam.  
 Gøteborg—København—Berlin.  
 Gøteborg—Oslo.

Den portugisiske Delegation insisterede paa portugisiske Flyvelinier mellem Portugal og samtlige portugisiske Besiddelser tillige med et Antal andre Linier.

#### FRA SVENSK VÆRFTER

Trelleborg Ångfartygsaktiebolag har kontraheret tre hurtigtgaaende motordrevne Frugt- og Passagerskibe hos Kockum Værftet i Malmø og Eriksberg i Gøteborg.

Skibene, af hvilke Kockum skal bygge et og Eriksberg to, bliver paa c. 4.000 Tons d.w. og skal leveres henholdsvis Sommeren og Efteraaret 1946. Skibene vil faa et Frugtlastrum paa 210.000—220.000 Cbf., og Farten bliver 18 Knob. Der vil blive Plads til 12 Passagerer.

Malmrosrederiets samlede Tonnage vil med disse tre Nybygninger komme op paa over 90.000 Tons d.w.

Kockums Værft har i forrige Uge leveret et nyt Skib til Rederiaktiebolaget »Soya«, nemlig Tankmotorskibet »Soya«.

Det nye Skib, der er helsvejset og bygget til højeste Klasse i Bureau Veritas, er paa 16.450 Tons d.w. Hoveddimensionerne er Længde 500 Fod, Bredde 63 Fod og Dybde til Hoveddæk 38 Fod 6 Tommer. Dybgangen paa fuld Last er 29 Fod 10½ Tomme. Maskineriet, der er placeret agter, bestaar af en 8-cylindret, dobbeltvirkende to Takts Kockum-Man Dieselmotor paa 5.500 Hestekræfter ved 120 Omdrejninger pr. Minut, og som skal give Skibet en Fart af 14½ Knob.

\*

Ved Götaverken søsattes i Begyndelsen af November et Motorskib paa 9.000 Tons til Rederiaktiebolaget Transatlantic. Det nye Skib er det 30te, som Værftet har bygget til Transkoncernen. De 30 byggede Skibe repræsenterer sammenlagt 272.850 Tons d.w., hvilket er den største Tonnage, et skandinavisk Skibsværft nogen Sinde har bygget til et og samme Rederi.

Værftet har for Tiden yderligere 6 Skibe paa tilsammen ca. 70.000 Tons d.w. i Ordre til samme Rederi.

Det nye Skib er bestemt til Transatlantics Australienrute og blev døbt »Wangaratta«. Det er et Søsterskib til »Baranduna« og »Mattawunga«, hvilke Skibe Værftet tidligere har bygget til Transatlantic.

»Wangaratta« har en Længde overalt af 144,6 Meter, Bredde 17,8 Meter og Dybde 11,6 Meter. Skibet er bygget efter Götaverkens System med korrugerede, svejsede Skodder. Skroget er delvis helsvejset, og paa Grund af den lette svejsede Konstruktion er Skibets Lasteevne blevet forøget.

»Wangaratta« har som alle Skibene i Transatlantics Flaade et slankt Skrog med lange ubrudte Linier, faldende Stævn med »soft nose«, Krydselhæk og Dækshus i modereret Strømlinieform etc.

Skibet skal kunne medtage et mindre Antal Passagerer, og Bekvemmelighederne for disse bestaar af en større Spisesalon, Opholdssalon etc. Til hver Passagerkahyt hører eget Baderum. Dæks- og Maskinofficererne faar et smukt indrettet Dagopholdsrum med Veranda midtskibs, hvor Officererne ogsaa har sine Lukafer. Besætningen bor i En- eller Tomandskahytter agterude. To Messer staar til Mandskabets Disposition, og desuden findes en særskilt Messe for Køkkenpersonalet.

Paa den ledige Bedding lagdes Kølen til et 12.000 Tons Tankmotorskib til Rederiaktiebolaget Transoil, Transkoncernen.

#### TO NYE THORDÉN-BAADE INDREGISTRERET I UDDEVALLA

Forskellige Rygter har fra Tid til anden villet vide, at Skibsreder *Gustav Thordén* skulde have til Hensigt at overføre en større eller mindre Del af sin Flaade til Uddevalla, hvorved denne By vilde blive en betydningsfuld Søfartsby. Disse Rygter er nu delvis blevet bekræftede, idet to af de nyeste Motorskibe i den Thordén'ske Flaade er blevet registreret med Uddevalla som Hjemsted.

Det drejer sig om *Selma Thordén* og *Kristina Thordén* paa hver 3.888 BRT., bygget henholdsvis i 1942 og 1943 hos Crichton-Vulcan i Åbo; Skibene har endnu ikke været i Fart og heller ikke været indført i det finske Skibsregister. Da de desuden er Skibsreder *Gustav Thordén*'s personlige Ejendom, og han er svensk Statsborger med Stockholm som Hjemsted, har Indregistreringen i det svenske Skibsregister kunnet finde Sted uden at Skibssalg var nødvendigt.

#### EFTERKRIGSTIDS-SALG AF AMERIKANSKE SKIBE

U.S.A.s Regering har til Kongressen fornylig fremsat Forslag om til udenlandske Købere efter Krigen at sælge den under Krigen for 10 Milliarder Dollars byggede Handelsflaade paa over 4000 Skibe. Salgsprisen skal, oplyses det, baseres paa Førkrigstidspriser minus Værdiforringelse tilligemed en Reduktion paa yderligere 25 pCt. Betaling over 20 Aar.



# Planerne om Københavns Havn.

Saaledes som tidligere berørt i *Dansk Søfarts Tidende* kan man indenfor en overskuelig Fremtid fra et af Borgerrepræsentationen nedsat Teknikerudvalg vente en Betænkning, hvori Københavns Havns Fremtid vil blive behandlet indgaaende.

Det er derfor af Interesse at læse en Artikel, som Civilingeniør R. Høeg-Hansen har skrevet i »Dansk Ingeniørforening«s Medlemsblad *Ingeniøren*. Civilingeniøren opfrisker de Retningslinier baade for det første Teknikerudvalgs Betænkning af 1928, og de Retningslinier, der muligvis kommer til at gøre sig gældende for det nye Udvalg, der i Parentes bemærket blev nedsat i 1940.

Spørgsmaalet om, hvorvidt en Tunnel vil løse Trafikvanskelighederne mellem Sjælland og Amager, besvaredes benægtende af det første Udvalg med 11 Stemmer mod 1 efter en længere og indgaaende Motivering, hvori blandt andet henvistes til Byer som New York og Chicago.

## Østhavnen

Hvad angaar Spørgsmaalet om Østhavnen henviser Civilingeniøren til Stadsingeniørens Redegørelse, hvori det bl. a. hedder:

»Østhavnen ligger ogsaa ved dybt Vand med gode Besejlingsforhold, men Skibe fra Østersøen med større Dybgaaende end 8 m kan ikke besejle den, uden at Drogden opmudres til større Dybde, hvilket vil blive meget kostbart.«

Konklusion: »Altsaa den nuværende Havn ved det nordre dybe Vand, den nye Havn ved det søndre dybe Vand.«

Endvidere pointeres, at en Østhavn paa Nordøst-Siden af Amager absolut vil forøge Trafikken over Broerne.

## Sydløbet

Om Sydløbet udtales bl. a., at hvis der skal opnaas en Formindskelse af Skibsfarten gennem Broerne, saa maa det ske ved Etableringen af et Sydløb, saaledes at Skibe til og fra Havnen Syd for Langebro henvises til at skulle benytte dette Løb.

De Skibe, som er saa store, at de ikke kan passere dette Løb, og de Skibe, som losses i den ene Del af Havnen og lader i den anden Del, maa vel foreløbig passere Broerne, men man har dog den Mulighed en Gang i Tiden ogsaa at kunne udelukke disse Skibe fra Passage gennem Broerne.«

Et lignende Standpunkt indtog Havnebygmesteren, men nogen Indstilling om et Sydløbs Etablering fremkom ikke fra Udvalget, vel blandt andet p. Gr. a. Modstand fra anden Side.

Og det bør gøres rationelt, hverken et Skib fra Nord til Havnen syd for Langebro eller et Skib fra Syd til Havnen nord for Langebro bør kunne slippe igennem. Kan Havneledelsen ikke haandhæve det ene, vil heller ikke det andet kunne klares. Derfor bør Langebro straks efter Sydløbets Gennemførelse gøres til en fast Bro; Landtrafikkens Vilkaar er samtidig løst paa bedste Maade.

Gennemførelsen af et Sydløb blev først aktuelt et Tiaar efter, at Fællesudvalget af 1928 havde afsluttet sit Arbejde. Da blev det besluttet at flytte de militære Skydebaner paa Amager til et tørlagt Areal i Kalvebodstrand. Det skulde være saa stort som muligt og saa isoleret som muligt, derfor var det naturligt, at Afgrænsningen blev den ved Sjællandssiden liggende »Sorte Rende« dog med Udretning af dens største Krumning.

Af flere Grunde har Militærvæsenet opgivet Anven-

delsen af Arealet, og vi staar nu overfor Beslutningen om at bruge dette til Bebyggelse. Den kommende Befolkning her vil ikke komme til at tjene sine Leveindtægter paa Amagers sydvestre Del, men paa Sjællandssiden. Forbindelsen hertil maa derfor være den letteste og mest direkte, d. v. s. det tørlagte Areal skal være en integrerende Del af Sjælland, og Sydløbet for den dybtgaaende Skibstrafik skal derfor ligge heltovre ved Amagersiden. Denne Beliggenhed bliver tillige den korteste og mest direkte Vej fra Drogden til den nuværende Sydhavn. Sydløbets Amagerside bør i et bredt Bælte være fri for Bebyggelse af enhver Art. Alene dets Sjællandsside maatte efterhaanden, som der blev Brug derfor, kajsættes. Vor Tid har den Pligt og tillige den Magt at befri denne nye Storby for den Slags trafikale Planer og store økonomiske Byrder, som Forbindelsen mellem Amager og Sjælland i den nordre Havn har givet Anledning til.

## Halvhøje Broer

Videre i Artiklen henvises bl. a. ogsaa til, at Fællesudvalgets Arbejde resulterede i Forslag om Bygningen af en interimistisk Langebro, en hævet Knippelsbro og Langebro — denne sidste Del af Forslaget er endnu ikke kommet til Udførelse.

Foruden de Fordele, de stærkt udvidede Kørebanelbredder, hurtigere arbejdende Bromaskineri o. l. gav, skulde en Fordel opnaas ved i nogen Grad at hæve Broerne over tidligere Niveau; men den man betales dyrt med Trafikhæmningen ved de kunstige Bakker, der i saa overordentlig Grad griber ind i det omgivne Terræn. Naar Forholdene efter Krigen paany gør Langebro-Spørgsmaalet aktuelt, vil en Revision efter Erfaringerne fra Knippelsbro finde Sted.

Langebro skulde hæves 2 m mere end Knippelsbro, saaledes at Trafikken fra Kajgaderne, ogsaa Havnebansporets, kunde passere under.

Selvom Langebro forblev i Niveau, maatte det dog, hedder det videre, være rimeligt at bevare Rysenstengade som Tilkørsels-gaden fra Vestervoldgade til Vester Boulevard for Sporvejs- og anden Trafik og lade den kørende Trafik fra Christiansgade dreje gennem Vestervoldgade og Rysenstengade. Den Part heraf, der skal til Hambrosgade, føres direkte hertil ad Rysenstengade, den Part, der skal til Kalvebodbrygge, faar en Rundkørsel. Vi vilde for første Gang faa en Rundkørsel, hvor Fodgængerne ikke skulde holde den lange, yderste Periferi, men den lige Vej og den kørende tage Omvejen. Et enkelt Jernbanespor paa Kajpladsen kan udenfor Myldretimerne klare Christiansgades Havnebanetrafik.

Den faste Langebro giver Muligheder for at ordne Havnens Strømregulering her. Slusning faldt væk. Kun faa Dage om Aaret er det nødvendigt at stoppe Bugserbaadstrafikken o. a. under Broen.

## Den tredje Bro over Havnen

Efter at have omtalt Jernbaneforbindelserne og en Bybanetunnel kom Civilingeniør Høeg-Hansen ind paa den tredje Bro over Havnen. Han skriver:

Syd for Langebro foreligger kun to Muligheder nord for Spærredæmningen for en Broforbindelse, saaledes som de vidtstrakte Banearealer har udformet Byplanen her. Det er en Bro i Forlængelse af Bernstorffsgade eller en Bro i Forlængelse af Dybbølsbroen. Alene denne sidste er nærmere behandlet, og i dette Afsnit findes Betænkningens daarligst funderede Sætning, nemlig: . . . tillige give en fortrinlig Ringforbindelse fra Østerbro ad Farimagsgaderne, Reventlowsgade

forbi Hovedbanegaarden, gennem en ny Bro under Tietgensgade ad Ingerslevsgade over den nye Dybbøls-gade-Bro til Amager, . . . .«

Farimagsgade-Ringlinien gaar ad Hammerichsgade, Bernstorffsgade, Gunlaugsgade og dens Fortsættelse til Holmbladsgade. Men over Dybbølsbroen faar denne Ringlinie en radiær Afbøjning fra Tietgensgadebroen til Dybbølsbroen, hvis Forlængelse fører ud omtrent til Sundby Remise; det er noget ganske andet.

Stødet til Fællesudvalgets Nedsættelse gaves ved en Fællesskrivelse af 26. Juni 1926 til Magistraten fra *Dansk Dampskibsrederiforening, Grosserer-Societetets*

*Komitè og Industriraadet.* Heri findes følgende Passus:

»Med Hensyn til det førstnævnte Spørgsmaal, der lager Sigte paa Broforbindelsen mellem Sjælland og Amager (Christianshavn), skal bemærkes, at man i særlig Grad lægger Vægt paa Foranstaltninger, der direkte har en Forbedring af Broforholdene ved Langebro og Knippelsbro for Øje, medens man nærer den Opfattelse, at Spørgsmaalet om Tilvebringelsen af en Højbro over den søndre Havn (Gasværkshavnen) i høj Grad maa høre Fremtiden til.«

I de Aar, der er gaaet siden, er ingen Ændring sket ved de Trafikforhold, der førte til den Betragtning.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Højesteretsdom om Beskadigelse af Ladningen

Rederiet for s.s. »Odin« paatog sig i 1942 overfor Dansk Cement Central A/S som Befraglere at føre en Ladning Cement i Papirsække fra Aalborg til København. Af Ladningen skulde Lemvigh-Müller & Munck A/S have 25,000 Papirsække. Ved Losningen i København viste det sig, at en Del af disse Sække var beskadiget ved Fugl. Beskadigelsen udgjorde 2272 Kr., og Lemvigh-Müller & Munck A/S fradrog i Fragtbeløbet 2500 Kr., som blev deponeret i Landmandsbanken.

Ved Sø- og Handelsretten krævede Rederiet den fulde Fragt betalt, idet Rederiet mener at være uden Ansvar for Skaden. Det fremgaar af Sagen, at s.s. »Odin« før Rejsen med Papirsækkene havde ført Kul til Aalborg og under Losningen, som foregik i Regnvej, blev Lastrummene fugtige. Der blev derfor strøet Cement i Bunden. Under Lastningen af Cementsækkene var det Snevej og Regn.

Sø- og Handelsretten fandt, at Rederiet var ansvarlig for hele Skaden. Lemvigh-Müller & Munck A/S skal derfor betale Differencen mellem de deponerede 2500 Kr. og de med Skaden forbundne Udgifter. Sagens Omkostninger beløber Rederiet med 300 Kr.

Højesteret stadfæstede forleden enstemmig Sø- og Handelsrettens Dom og paalagde Rederiet Sagens Omkostninger for Højesteret med 400 Kr.

### Dødsfald

Kun 44 Aar gammel er en af Vestkystens kendte Redningsmænd, Sognefoged *Iver Fjord*, Hvide Sande, død efter kort Tids Sygdom. Han var Søn af den landskendte Redningsmand og Forkæmper for Hvide Sande Havnen, afdøde Opsynsmand Chr. Fjord. Iver Fjord havde i 20 Aar været Baadmand ved Redningsvæsenet og har deltaget i Redningen af 27 Skibbrudne. Han efterlader sig Enke og en lille Søn.

### Motorskonnert »Else« forlist

Under den voldsomme Storm forleden gik Motorskonnerten »Else« af Frederikshavn paa Grund ved Hals Barre. Søen var meget haard, og den tre Mand store Besætning maatte surre sig fast i Rigningen. Her sad de i to Timer, inden Lodsbaaden fra Hals naaede ud og bjergede dem. Skonnerten stod paa to Meter Vand og blev saa medtaget af de svære Søer, at den formentlig bliver totalt Vrag. Skonnerten førtes af Skipper *Olsen*, Frederikshavn.

### Stranding

Kutteren »Tovc« af Rønne, tilhørende H. P. Mortensen, er under Fiskeri fra Nexø strandet i Storm ved Sommerodde i Poulsker. Det lykkedes alle tre ombordværende at komme uskadt i Land, men Udsigterne til at bjerge Kutteren skal være meget smaa.

### Guldborg Havn

Som tidligere omtalt i Dansk Søfarts Tidende har Majbølle Sogneraad paa Nordøst-Lolland vedtaget under Forbehold af Amtsraadets Tilladelse at købe den gamle Havn i Guldborg og i Stedet at anlægge en god Fiskeri- og Handeshavn. I Raadets sidste Møde forelagde Civilingeniør H. K. Nielsen et Projekt til en saadan Havn. Gennemførelsen af Projektet vil koste 275.000 Kr., hvoraf Kommunen regner med at skulle udrede ca. 45.000 Kr. Sogneraadet var tilfreds med Projektet og haaber at kunne gennemføre det med Statens og Amtets Støtte.

### Skibssalg

Motorjagten »Roy« af Aalborg (35 BRT.) er af Speditør Aage Carstensen, Aalborg, solgt for 20.000 Kr. til Skibsfører L. S. Schwartz, Egersund.

### S/S »Juliane« sprunget læk

Dampskibet »Juliane« af Nordby (2185 Tons d.w.), tilhørende Akts. Vestjysk Dampskibsselskab i Eshjerg, er forleden sprunget læk kort efter at være afsejlet fra Rønne med en Ladning Skærver. Føreren, Kaptajn Thim Nielsen, førte Skibet tilbage til Rønne, hvor Zonen pumpede det læns. En Dykkerundersøgelse viste en Revne og en Bule i Bagbords Side. Efter en foreløbig Reparation vil »Juliane« igen afgaa til sit Bestemmelsessted.

### Damper som Hotel

Stockholm vil nu faa et flydende Hotel paa Nybroviken, idet Sveabolaget for at afhjælpe Mangel paa Hotelplads har stillet Damperen »Brynhild« til Disposition. I 1 og 2 Mands Kahytterne kan »Brynhild« tage 100 Gæster, og hvis det kniber, kan der skaffes Plads til 150 Gæster om Bord.

»Brynhild« er den tidligere Bornholmerdamper »Heimdal«, der i sin Tid, efter Indsættelsen af større Baade paa Rønne-Ruten, solgtes til Sveabolaget, som gav Skibet Navnet »Brynhild«. Baaden trafikerer normalt Ruten Stockholm-Åbo.

### Redningsbaade forsynes med Sololie

Fra Amerika foreligger der Meddelelse om, at man har vedtaget at udruste Redningsbaade med Sololie, som i paakommende Tilfælde kan benyttes af Skibbrudne mod Tropesolen. Sverige har lignende Bestemmelser, i Følge hvilke Redningsbaade og Flaader skal være forsynet med et vist Kvantum vegetabiliske Olier, som efter Behov kan anvendes til Beskyttelse mod Forbrænding i stærk Sol.

## FRA SØRETTERNE

### »Svanhild«s Forlis

I sidste Uge afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af Damperen »Svanhild«s Forlis. Kaptajn *E. H. Schmidt* forklarede, at Kollisionen fandt Sted Natten mellem den 9. og 10. November. Kl. 23,10 saa Kaptajnen og den vaghavende Styrmand en klar Lanterne en halv Streg om Styrbord. Man skønnede, at det var Agterlanteren paa et medgaaende Skib, som »Svanhild« halede ind paa. Kl. 1,17 forandredes Kursen for at overhale det fremmede Skib i god Afstand. Umiddelbart efter skimtedes Skæret af en svag rød Lanterne, og Skroget af et Skib dukkede frem. Der blev givet haardt Bagbords-Ror og to Stød i Fløjten for at markere denne Manøvre. Der kunde ikke drejes til Styrbord, da Skibene var for nær hinanden. Det andet Skib gav ogsaa to Stød i Fløjten, men drejede Styrbordover i Modstrid med dets to Stød i Fløjten.

Umiddelbart efter tornede Skibet »Svanhild«s Styrbords-side udfor Nr. 3-Lugen. Der blev straks slaet Stop paa Maskinen, og alle Mand beordredes paa Dækket, da »Svanhild« havde faaet et stort Hul under Vandlinien. »Svanhild« sank i Løbet af 10 Minutter. Begge Baade salttes ud, og Mandskabet reddedes i disse.

Kaptajnen tilføjede, at »Svanhild« sejlede med reglementerede Lanterner, der lyste med fuld Styrke, hvad der blev konstateret baade før og efter Kollisionen. Det fremmede Skib, der viste sig at være Damperen »Fortuna« af Bremen, havde afskærmede Lanterner, der lyste meget svagt. »Fortuna« optog »Svanhild«s Besætning og blev paa Stedet hele Natten for at advare andre Skibe mod Vraget. »Fortuna« fik sin Stævn havareret og Bakken trykket ind. Det lykkedes ikke at redde »Svanhild«s Papirer eller Besætningens Tøj.

**M/S »Anne«s Grundstødning**

I forrige Uge afholdtes Søforhør i Sø- og Handelsretten over Motorsejleren »Anne« af Marstals Grundstødning den 6. November. Kaptajn C. K. Jørgensen forklarede, at Skibet var paa Vej fra Nykøbing F. til København med 86 Tons Tørv. Efter at have passeret Størstrømmen, vilde man ankre ved Pedersværfts Bro. Paa Grund af Vinden kom Skibet imidlertid for langt ind paa Nordsiden af Sejl-løbet og blev staaende i blød Mudder. »Jenny« af Kallehave kom forbi og tilbød Assistance, men skulde først losse i Stege. To Dage senere vendte »Jenny« tilbage, og 3—4 Tons Tørv blev lempet over paa »Jenny«, og da Vandet var begyndt at stige, blev »Anne« taget af Grunden. Tørv-ene blev atter taget ombord, og »Anne« sejlede videre til København, da det viste sig, at Skibet var tæt.

**Motorsejleren »Almee«s Forlis**

I Sø- og Handelsretten blev der forleden afgivet Forklaring af Besætningen paa Motorsejleren »Almee« af København i Anledning af, at Skibet forliste den 11. November.

Foreren, Kaptajn H. C. Riis, forklarede, at »Almee« den 10. om Aftenen afsejlede fra Hasle til Kolding. Maskinen var ubrugbar paa Grund af daarlig Solarolie. Vinden var N.O. med Styrke 4. Kl. 21 opdagede man, at »Almee« var læk, og Mandskabet saltes til at pumpe. Kl. 23 friskede Vinden til Styrke 7, og Skibet arbejdede haardt i Søen. Næste Morgen var man klar over, at Skibet var saa læk, at Dæksumpen ikke kunde holde det læns. Kl. 3 blev Kursen ændret og Sejlføringen mindsket, saa Skibet arbejdede mindre haardt i Søen. Kl. 5 var der 7 Fod Vand i Lasten, og Vandet vedblev at stige. Noget efter drejedes der til Vinden, og Redningsbaaden gjordes klar. Der blev afskudt 4 Raketter. Besætningen gik i Baaden Kl. 5,50 og forlod Skibet, der da havde Lugerne under Vand. Kl. 6 sank »Almee« ca. 10 Sømil V.N.V. for Trelleborg. Besætningen blev senere optaget af D. F. D. S.s Dampet »Jolantha«, der landsatte den i Rødvig.

Kaptajn Riis tilføjede, at han paa Rejsen havde konstateret en Revne ved Spundingen i Stævnen i Kabelrummet, hvilken ikke kunde tættes, men udvidede sig under Skibets haarde Arbejde i Søen.

**»Skandinavia« frifundet**

Fabrikant Th. Nielsen, København, havde ved Sø- og Handelsretten krævet Forsikringsaktieselskabet »Skandinavia« dømt til at betale 9000 Kr. i Assurance for Nielsens Motorbaad »Nis«, der den 5. Maj i Fjor sammen med en Del andre Fartøjer var brændt paa Akts. Nordbjærg og Wedells Skibs- og Baadeværft. Sø- og Handelsretten frifandt »Skandinavia«, da Branden er opstaaet ved Aarsager, som Selskabet ikke hæftede for, og Nielsen dømtes til at betale »Skandinavia« 600 Kr. i Sagsomkostninger.

**Mangel i Ladningen**

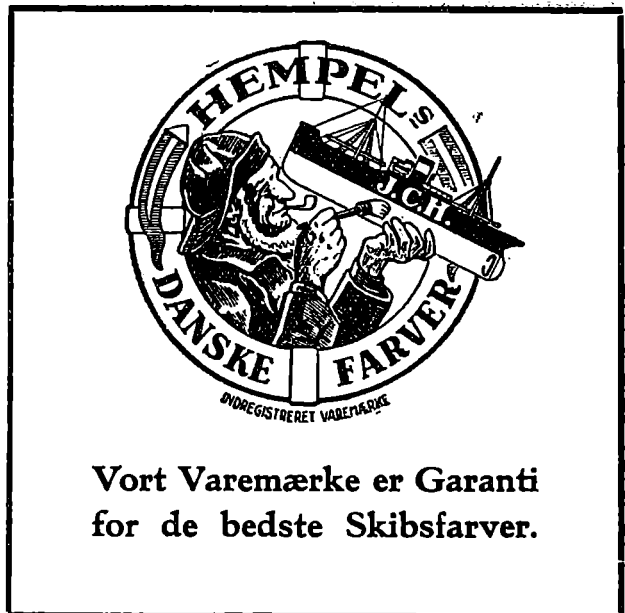
A/S Korn- og Foderstofkompagniet, Horsens, har ved Sø- og Handelsretten krævet Assuranceforeningen »Skuld«, København, dømt til som Assurandør for Dampskibet »Martin Carl« at betale 131 Kr., fordi der ved Udløsningen i Horsens i Marts d. A. af et Parti paa 7000 Sække Kalksalpeter fra Norge ifølge Kgl. Vejer og Maalers Optælling havde manglet 50 Sække à 50 kg.

»Skuld« krævede Frifindelse, da Skibets Optælling viste, at der var lossen en Sæk mere, end der skulde være, og mente iøvrigt ikke, at Skibet var ansvarlig for saadant Gods i Papirsække, da disse let gaar i Stykker og derfor er vanskelige at holde Tal paa.

Sø- og Handelsretten mente ikke at kunne tillægge sidstnævnte Omstændighed afgørende Betydning til Gunst for Skibet, og Retten fandt, at Kgl. Vejer og Maalers Optælling maatte lægges til Grund ved Sagens Afgørelse, hvorfor »Skuld« dømtes til at betale de krævede 131 Kr. og 150 Kr. i Sagsomkostninger.

**En Wire i Skruen**

Skonnert »Skjold« af Thisted har paa Rejse fra Middelfart til København været ude for et Uheld om hvilket Kaptajn M. Jacobsen forleden afgav Forklaring i Sø- og Handelsretten. Da Skibet den 11. November befandt sig i Kattegat, gav det pludselig et Ryk i Skibet. Det viste sig, at en Wire havde snoet sig om Skruen. Noget senere



Vort Varemærke er Garanti  
for de bedste Skibsfarver.

kom man dog klar af Wiren. Skibet anløb Grenaa som Nødhavn, da man ogsaa havde mistet en Pram, der laa paa Dækket. I Grenaa viste det sig, at Skruen var i Orden, og Skibet fortsatte derefter til København.

**PERSONALIA****65 Aar**

Skibsfører Chr. Jensen, m.s. »Catharinn« af Egersund, fyldte 65 Aar den 15. ds.

Tidligere Baadformand ved Redningsvæsenet, Dannebrogsmænd Jens J. Høj, Nymdegab, fyldte 65 Aar i Fredags.

**60 Aar**

Maskininspektør ved Skibs-Klassifikationselskabet »Bureau Veritas«, Niels Listow Saabye, fyldte i forrige Uge 60 Aar. Maskininspektør Saabye er en anerkendt Ekspert inden for sit Felt. Han var tidligere ansat i Svitzers Bjergnings-Entreprise og hos Burmeister & Wain, men har siden 1922 været knyttet til »Bureau Veritas«, hvor han som Paa-skønnelse for sine Fortjenester for nogle Aar siden blev udnævnt til »Principal Surveyor«.

**Guldbryllup**

Tidligere mangeaarig Skibsinspektør i Dansk-Russisk Dampskibsselskab og derefter i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn P. N. Stoltenberg og Hustru, Ordrup, fejrede deres Guldbryllup Tirsdag den 14. ds. Skibsinspektør Stoltenberg, der fylder 79 Aar om et Par Maaneder, virkede i sin Gerning indtil 1931.

**Storebæltsoverfarten**

Matroserne T. G. Carsten og K. H. Jørgensen, Storebæltsoverfarten, er efter Ansøgning forfremmet til Overmatroser samme Sted henholdsvis fra 1. December og 1. Januar.

**Fyr- og Vagervæsenet**

Marineministeriet har under 13. November 1944 ansat Maskinist i Fyr- og Vagervæsenet Hans Thomas Thomsen som Fyrassistent fra 1. December 1944.

**Officielt**

Aktieselskabet Atlas af København: I. A. Rimstad er udtraadt af og Civilingeniør Ove Holm, Charlottenlund, er indtraadt i Bestyrelsesraadet.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon »Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer



### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa      | A/S »Motortramp«, Stensved.                |
| D/S »Activ«, Korsør.                | D/S »Myren«.                               |
| D/S af 1912.                        | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.     |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | D/S »Nautic«.                              |
| D/S »Als«.                          | Navitas A/S.                               |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Bes«.                          | Alfred Olsen Transport Co.                 |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Orient«.                              |
| A/S Christiansholms Fabriker.       | D/S »Orion«.                               |
| C. Clausen, Svendborg.              | D/S »Pacific«.                             |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Phønix«, Esbjerg.                     |
| D/S »Dania«.                        | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Draco«.                        | Partrederiet s.s. Runø.                    |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Samsø«.                               |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Solnæs«.                              |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.     |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Oluf Svendsen.                             |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | Hans Svenningsen.                          |
| Det Forenede Buggerselskab A/S.     | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg.                 |
| D/S »Hafnia«.                       | A/S Tankskibsrederiet.                     |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.      | Jens Toft A/S.                             |
| D/S »Heimdal«.                      | D/S »Torm«.                                |
| D/S »Hetland«.                      | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,       |
| Rhederi M. Jehsen A/S., Aabenraa.   | Odense.                                    |
| D/S »Jutlandia«.                    | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Jyden«, Esbjerg.               | D/S »Vendila«.                             |
| Rederi A/S Kosmos.                  | D/S »Vesterhavet«.                         |
| A/S Rederiet Mathille, Lemvig.      | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.             |
|                                     | D/S »Viking«.                              |

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*Den* **store Succes**

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

*Tegn Deres  
Forsikringer*

**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
**Smøreoliepumper  
Brændseloliepumper**

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftet«

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr.: »Mariusson«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 47

FREDAG 1. DECEMBER 1944

51 AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

I en Tale for nogle Dage siden oplyste de Allieredes Generalissimus, General *Eisenhower*, at de engelsk-amerikanske Hæres Forbrug paa Vestfronten beløb sig til 50,000 Tons pr. Dag, og naar man tager i Betragtning, at Vestfronten kun er en af de Allieredes Kampfronter, selv om det vel nok er den mest materielkrævende, er det forstaaeligt, at Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder stadig er meget spændt. Alt hvad de Allierede skal bruge paa Vestfronten, i Italien og paa Stillehavets Krigsskuepladser skal transporteres over Havet; for en betydelig Dels vedkommende Tusinder af miles, og til disse Transporter skal der skaffes Tonnage, saa maa de mere civilbetonede Transporter vente, og da det ligger i Sagens Natur, at enhver Befragter gerne vil have sine Varer afskibede saa hurtigt som muligt, skærpes Konkurrencen om de faa frie Baade, der er, stadig. Desværre er der ikke Lejlighed til at følge denne Udvikling i Enkeltthed, dels fordi selve Efterretningstjenesten paa Grund af Forholdene ikke fungerer som i Fredstider, men ogsaa fordi en lang Række Afslutninger, hvis de i det hele taget rapporteres, slet ikke publiceres til de Rater og Betingelser, som de i Virkeligheden er gjort til.

Af de Meldinger, der foreligger om Udviklingen paa de oversøiske Markeder i den forløbne Uge, fremgaar det, at Forholdene stort set er uændrede. Amerikanerne har atter frigivet Tonnage for Kuleeksporten fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika paa Basis af de nu i lang Tid gældende Rater. Hjemgaaende skal disse Skibe laste Sukker i Vestindien eller Malm fra Brasilien, ogsaa til uændrede Fragter. Der er iøvrigt ogsaa sluttet adskillige Baade for Kul fra Hampton Roads til Chile, hvor Baadene skal laste Salpeter tilbage til Golfen eller U. S. Atlantic. Som nævnt i vor sidste Fragtberetning har de amerikanske Myndigheder indkøbt 850,000 Tons Salpeter i Chile, og da hele Partiet skal være til Disposition for de amerikanske Landbrug i Foraarsmaanederne næste Aar, vil den kommende Tid utvivlsomt udvise stor Aktivitet i Farten paa Vestkysten af Sydamerika. De øvrige amerikansk-kontrollerede Markeder var uden større Befragtningsvirksomhed paa Grund af manglende Tonnage.

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til de sædvanlige Destinationer i Frankrig og Middelhavet. Raterne viste ingen Ændringer. Salt fra Suez til Calcutta sluttedes igen med amerikansk Tonnage, der havde løst Krigsmateriel i Middelhavet til 53/9d.

I de frie Trades søgtes der stadig Tonnage for en lang Række forskellige Laster fra River Plate. Raten for Hvede fra Buenos Aires til Lissabon laa noget svagere, efter Sigende paa Grund af Meldinger fra Portugal om at det kneb med at skaffe Lagerplads i Lissabon, men i de øvrige Trades var Tendensen uforandret fast. Der kan stadig placeres Skib for Stykgods fra Buenos Aires til forskellige Pladser i det karibiske Hav, ligesom der ogsaa er adskillige Ladninger af samme Slags i Markedet til Sydafrika. Nominelt ligger Raterne stadig omkring \$70 for La-

sterne til det karibiske Hav og omkring \$100 til Sydafrika, men antageligt kan der opnaas ikke saa lidt inere. River Plate/Callao søger stadig Tonnage for Hvede til omkring \$42.50 og for lignende Last Buenos Aires/Brasilien sluttedes flere Skibe til 25 Guldpesos.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større Ændringer. Der sluttedes nogle Skibe for Kul og Koks fra tyske Havne til Danmark paa de sædvanlige Betingelser. Salpeterfarten fra Norge til Danmark søger Tonnage til Rater omkring Kr. 26. Fra Danmark til Norge er der forskellige Laster Kartoffler, Sukker, Smør og Flæsk i Markedet. Sukker fra Nakskov til Østnorge sluttedes saaledes til n.Kr. 26.50. Raten for Kartoffler ligger omkring n.Kr. 35/36.—

### FARE-SEJLADSEN I ØSTERSØEN

Som det vil være kendt fra Dagspressen, er den Svenske Skibsfart blevet ramt af en alvorlig Katastrofe, idet Rutedamperen *Hansa* paa Rejse mellem Nynäshamn og Visby paa Gotland er sunket efter en Eksplosion. Ulykken kostede op imod hundrede Menneskeliv.

Der kan kun tænkes tre Muligheder til Søkatastrofen med »Hansa«, erklærer man fra militær Side.

Den sandsynligste er, at »Hansa« er løbet paa en Mine. Naar Efteraarstormene begynder, plejer en hel Del Miner at drive ind mod den svenske Østkyst. Østkystens Marinedistrikt har saaledes i den sidste Tid haft ikke mindre end 10 Miner at disarmere. Flere af disse, har man konstateret, er kommet fra Landsorts-Kanten.

»Hansa« kan ogsaa være blevet ramt af en Torpedo, eller Eksplosionen kan skyldes Sabotage.

Hvad der er sket, vil imidlertid næppe nogen Sinde blive opklaret. At en Kedeeksplosion skulde have foraarsaget »Hansa«s Undergang, er udelukket, idet de to eneste reddede har forklaret, at Eksplosionen skete forude, og at Skibet sank med Forstavnen først. Den kan heller ikke være blevet ramt af nogen Flyverbombe. Der menes ikke at have været nogen eksplosiv Last om Bord paa Skibet, efter hvad Politiet i Nynäshamn har konstateret.

»Hansa« gik ned paa ca. 100 Meters Dybde, saa det er ikke sandsynligt, at man vil kunne iværksætte nogen Dykkerundersøgelse. Om nogle Dage skal der holdes en større Sørehøjtidelighed i Domkirken i Visby for de mange sørgende paa Gotland. Katastrofen er den største, der gennem en lang Aarrække har ramt Sverrig. Siden Krigsudbrudet er et betydeligt Antal svenske Skibe gaaet tabt i Østersøen som Følge af Krigshandlinger, og herved er der ialt tidligere omkommet 85 Personer.

Meget tyder endvidere paa, at der er sket en ny Søkatastrofe ud for den finske Østersøkyst, idet der i Mandags Kløkken 11,17 indtraf en Eksplosion paa den finske Side af Ålandshavet. Umiddelbart forinden havde man fra Understen Sydvest for Öregrund observeret en Damper, som forsvandt fra Havets Overflade samtidig med Eksplosionen, som sendte en ca. 100 Meter høj Røg- og Vandsojle til Vejrs. Man kunde fra Understen se en Flyvemaskine kredse over Eksplosionsstedet.

Hansa-Katastrofen har selvsagt haft Indflydelse paa den danske Fart paa Bornholm. Søfartsministeriet har paabudt, at de bornholmske Ruteskibe fremtidig skal ledsages af Ledsagefartøj paa Rejsen mellem den svenske Sydkyst og Bornholm, saaledes at Besætning og Passagerer i Tilfælde af Havari kan optages af Ledsageskibene.

Ordningen praktiseredes første Gang, da Det øst-bornholmske Dampskibsselskabs Rutedamper *Carl* i Søndags gik fra Hasle til København. Den blev led-saget af Motorgaleasen *Esther* af Rønne.

#### ODE TIL HAVENES FRIHED

Paa Ejnar Munksgaards Forlag har Sekretær, cand. jur. *Knud Strandgaard* udsendt en Pjece, som han kalder »Om Skibsfart — Nogle mellemfolkelige Træk«.

I dette lille Værk fremholder Strandgaard Skibsfartens Betydning i den mellemfolkelige Funktion og søger at efterspore Aarsagerne til, at det har været saa overordentlig vanskeligt eller rettere umuligt at indordne Skibsfarten i planøkonomiske Systemer af partikulær Natur.

I første Afsnit indleder Strandgaard med at omtale de umaadelige Ødelæggelser, naar et stort Fragtskib i disse urolige Aar gaar ned. Han kommer i denne Forbindelse ind paa den Romantik, der hvilede over svundne Tidens Sejlskibe som prægtige Te-Clippere. Æstetiken paa Havene, hævder han ikke med Urette, gik tabt, da de uskønne, dampdrevne Jernskibe vandt Overtaget, men den er nu genopstaaet i Nutidens hurtiggaaende Motorskibe og ikke mindst i Frugtkøleskibene. Han behandler derefter indgaaende Køleskibenes Teknik og kommer derpaa ind paa Havenes Frihed og Internationalitet, som han i tidligere Værker har præciseret saa stærkt, blandt andet i en Bog om den store hollandske Filosof *Hugo Grotius*. Heri skriver han, at Skibsfarten ifølge sit Væsen ikke kan være europæisk-partikulær, men maa være mellemfolkelig.

Den lille Bog, der er meget læseværdig — ogsaa for Mennesker, der staar udenfor Shippingkredse — rummer en Række Citater fra amerikanske og tyske Shipping-Skribenter for til sidst at munde ud i en Hyldest til hans Yndlingsfilosof, *Hugo Grotius*, der saa tidligt som i 1608 udgav sit Værk *Mare Liberum*. Om ham skriver *Knud Strandgaard*:

— *Hugo Grotius* var i Sandhed den store frem-synte Realist. Han burde udnævnes til Handelsens og Skibsfartens Skytsengel.

#### DØDSBUDESKAB FRA UDlandet

I sit sidst udkomne Nummer oplyser Styrmandsfor-eningens Medlemsblad, at Styrmand *Emil Mosebo*, der havde sit Hjem paa Thurø, er omkommet som Følge af et Ulykkestilfælde i Udlandet.

Styrmand Mosebo var født paa Thurø den 20. December 1894.

Han gik først til Søs i 25 Aars Alderen i 1919, og efter at have gennemgaaet den praktiske Uddannelse kom han paa Svendborg Navigationsskole i 1924, hvor han i 1925—26 tog henholdsvis Styrmands- og Skibsførereksamen.

Han blev derefter ansat som Styrmand i M/S »Drogden« af København, senere i S/S »Peter Most«.

Fra Maj 1935 har han gjort Tjeneste som Styrmand og Fører i Dansk Fransk Dampskibsselskab.

Han efterlader sig Enke og to Børn.

#### DIREKTØR F. W. KRAFT FYLDER 65 AAR

Paa Tirsdag — den 5. December — fylder Direktør *F. W. Kraft*, Det Danske Petroleum-Aktieselskab, 65 Aar.

Direktør Kraft fik sin Handelsuddannelse i den kendte Nandrupske Købmandsgaard i Næstved og blev i 1900 Handelsrejsende og Kontorist i Firmaet Ed. Richter i København. Fem Aar senere blev han Prokurist i Skandinavisk-Amerikansk Petroleum-Aktieselskab, og i 1914 blev han dette store Firmas Direktør. Fra 1923 har Direktør Kraft været administrerende Direktør for Det Danske Petroleum-Aktieselskab. Han er endvidere Medlem af Bestyrelsen for Skandinavisk-Amerikansk Petroleum-Aktieselskab og for Det Danske Petroleum-Aktieselskab. Direktør Kraft, der er Ridder og Dannebrogsmænd, er tillige dekoreret med en Række udenlandske Ordner.

#### NY FLYDEDOK VED AALBORG VÆRFT

Mellem Aalborg Værft og Aalborg Byraads Havneudvalg har der i nogen Tid været ført Forhandlinger i Anledning af, at Værftet har Planer om Bygning af en Flydedok. Det er Mening, at Flydedokken skal anlægges i Sejløbet ud for Værftets Grund. Den skal være 160 Meter lang og 30 Meter bred.

Anlægget af Flydedokken er et Led i Værftets Planer om Udvidelser med Henblik paa Efterkrigstiden. Paa et Møde mellem Havneudvalget og Værftet er der opnaaet Enighed om en Del nærmere Enkeltheder med Hensyn til en tilsvarende Uddybning af Sejløbet paa Nørresundby-Siden, og Aftalen skal nu forelægges Handelsministeriet.

#### MANDSKABSRUMMENE I DANSKE SMAASKIBE

For nogle Maaneder siden, efter at det Udvalg, der med Kontorchef *Ove Nielsen*, Ministeriet for Handel og Søfart som Formand, havde afgivet sin Betænkning med Forslag til ret gennemgribende Ændringer og Forbedringer m. H. t. Mandskabsrummene paa danske Dampskibe og større Motorskibe, rekonstrueredes det paagældende Udvalg, saaledes at nogle Repræsentanter for Smaaskibsfarten indtraadte i Udvalget. Og dette fik derefter den Opgave at gennemgaa Forholdene ogsaa for Smaaskibsfartens Vedkommende og fremkomme med Forslag til Forbedringer af Mandskabsrummene der.

Udvalget har, efter hvad vi erfarer, straks efter at have indledet sit Arbejde afholdt en længere Række Møder. Derpaa har Forhandlingerne ligget stille en Overgang, bl. a. fordi der skulde indsamles og bearbejdes forskelligt Materiale.

Men just i disse Dage har Formanden, Kontorchef *Ove Nielsen*, paany indkaldt Udvalget til Møder, der skal begynde den 13. December, og derefter fortsætte med 3—4 Møder paa denne Side Jul. Man haaber gennem disse Møder at kunne føre Udvalgets Forhandlinger frem til Afslutning, saaledes at Arbejdet faktisk kan ventes afsluttet endnu inden Jul.

Derefter skal imidlertid Betænkningen udformes, og den vil ikke kunne foreligge før om nogen Tid.

Udvalget vil, efter hvad vi erfarer, inden for de Rammer, som Pladsforholdene i Smaaskibene nu en Gang tillader det, fremkomme med Forslag til forskellige Reformer og Forbedringer, men Enkeltighederne deri er endnu ikke fuldt udformede.

#### FIRE DANSKE SMAASKIBE FORLIST I NOVEMBER

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe nævner, at November Maaned har været ret alvorlig over for Smaaskibene. Der er forlist ikke mindre end 4 danske Smaaskibe. Det drejer sig om »Freya«, tilhørende Skibsreder *Schionemann*, m.s. »Kate«, tilhørende Skibsfører *Aksel Jensen*, Rønne, og fort af Skipper *V. Nielsen*, Ærøskøbing, m.s. »Almee« af Kolding. Dette Skib blev solgt til Skibsreder *Fol-*



ting, København, og endelig m.s. »Elly«, tilhørende Skibsreder Grau.

Mandskabet er dog i alle de paakommende Tilfælde blevet reddet.

#### KOMMANDØR AAGE BOJESEN DØD

I en Alder af 73 Aar er Kammerherre, Kommandør *Aage Bojesen* forleden død i København. Han var født i København og udnævntes i 1893 til Sekondløjtnant i Søofficerkorpsen. Efter et Par Aar i den siamesiske Marine vendte han hjem i 1899 og udnævntes til Premierløjtnant. I 1909 blev han forfremmet til Kaptajn og 1921 til Kommandør. De sidste fire Aar inden sin Afsked i 1931 var han Chef for Kongens Adjutantstab af Flaaden og Jagtkaptajn. Siden 1929 var han i Bestyrelsen for A/S Alfred Olsen & Co., København.

#### MALMØ HAVN

I sit Møde i Fredags besluttede Byrådet i Malmø at bevilge 4,800,000 Kr. til Udvidelser af Malmø Havn.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Lastmotorskibet *Bengal* paa 7,850 Tons d.w. var forleden Dag paa Prøvetur fra Eriksberg Værft og blev derefter afleveret til Svenska Ostasialiska-Kompagniet.

Nybygningen er i det store og hele et Søsterskib til Rederiets tidligere byggede Skibe af samme Størrelse. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse og er helsvejset. Dimensionerne er følgende: Længde 430 Fod, Bredde 58 Fod 6 Tommer, Dybde til Shelterdæk 35 Fod 6 Tommer og i lastet Tilstand har det Dybgaende paa 24 Fod. Farten er 16,5 Knob paa fuld Last.

*Bengal* har ialt 6 Luger, som betjenes af 16 almindelige Bomme og to sværere Bomme, alle med tilhørende Spil. I Dækshuset midtskibs er der Plads til otte Passagerer med Ryge- og Spisesalon, samt Beboelsesrum for Officererne. Mandskabet har en- og to-Mandskahytter agterude samt Opholdsrum. Det nye Skib er forsynet med de mest moderne Navigationsmidler og Kulsyreildslukningsapparat med »fire detector«.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en to-Takts enkeltvirkende Dieselmotor af B. & W.'s Type og Eriksbergs Tilvirkning. I Maskinrummet findes endvidere tre mindre Dieselmotorer, direkte koblet til hver sin Generator, til Drift af Dæksspil, Hjælpemaskineri og elektrisk Belysning.

\*

Götaverkens sidste Nybygning til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Lastmotorskibet *Scandinavia* paa 6.350 Tons d.w. er nu blevet afleveret til Rederiet.

*Scandinavia* er bygget til Lloyds højeste Klasse og har en Længde paa 382 Fod 10 Tommer, en Bredde paa 50 Fod og en Dybde til Shelterdæk paa 32 Fod 6 Tommer, medens Middeldybgangen paa Sommerfribord er 22 Fod 6¼ Tomme. Skibet er saa godt som helsvejset.

Maskineriet bestaar af en 6-cylindret, 2-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor paa 3,850 indicerede Hestkræfter af Götaverkens egen Konstruktion og Tilvirkning. Farten er paa fuld Last 13 Knob.

\*

Endvidere har Svenske Lloyd i disse Dage faaet leveret en Nybygning, nemlig Motorskibet *Scania*, der har været paa Prøvetur fra Lindholmens Værft.

Det nye Skib er det ottende af denne Type, som Rederiet faar leveret fra Værftet, og det svarer stort set til sine Forgængere. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse og laster 2.900 Tons. Farten er paa fuld Last 13,25 Knob.

Hovedmaskineriet bestaar af en enkeltvirkende 2-Takts, 6-cylindret Dieselmotor af Eriksbergs Fabrikal, og Nybygningen har følgende Hoveddimensioner: Længde 280 Fod, Bredde 42 Fod, Dybde 27 Fod 6 Tommer og Dybgaende paa Sommerfribord 19 Fod 3 Tommer.

\*

Fra Karlstads Værft afholdtes i sidste Uge Prøvetur paa Lastmotorskibet *Ransäter*, der derefter blev afleveret til Värmlands Rederiaktiebolag.

*Ransäter* laster 350 Tons og er forsynet med en 6-cylindret 2-Takts Dieselmotor af Nohabs Tilvirkning. Paa Prøveturen opnaedes en Fart af 10,5 Knob. Skibet er bygget til Nordsefart med Isforstærkning, og det er forsynet med Ingeniør Wærn's nye 10—12 HK Dieslaggregat med Ballastpumpe, Hjælpekompresor og Generator for elektrisk Belysning.

#### EFTERKRIGSTIDENS VALUTA-PROBLEMER DRØFTES VED INTERNATIONAL HANDELS-KONFERENCE

Den internationale Handelskonference i Rye har nu i Følge Meddelelse fra New York begyndt sit Arbejde, og der er nedsat en Del Udvalg til Behandling af forskellige Spørgsmaal. Sir *Clive Ballieu*, der repræsenterer Storbritannien, er saaledes blevet udnævnt til Formand for Udvalget for Cartel-Spørgsmaal, *Ernest Mercier*, Frankrig, er blevet Formand for det handelspolitiske Udvalg, medens *T. B. Wetherbee*, Canada, er Formand for Udvalget, der skal behandle Valutaspørgsmaal. Investeringsudvalget ledes af Dr. *J. D. Oliveira* fra Brasilien, mens Amerikaneren *Edward Riley* staar i Spidsen for Udnyttelse af nye Omraader, og endelig er Mexicaneren *Leopoldo Palazuelas*, Australieren, Sir *Frank Beaurepaire* og Polakken *Roman Kutylowski* indsat som Formænd for Udvalgene, der skal behandle Spørgsmaal angaaende privat Foretagsomhed, Raavarer og Transport.

I Diskussionens Brændpunkt finder man en Række Problemer angaaende de fremtidige økonomiske Forbindelser mellem England og U. S. A., som vil komme til at danne Grundlaget for en stor Del af Verdensøkonomien efter Krigen.

Chefen for Chase National Bank, *Winthrop Aldrich*, har fremlagt en Række Forslag med Henblik paa disse Spørgsmaal, deriblandt det meget vigtige angaaende Stabiliseringen af Pund-Dollar Kursen. Han erklærede, at en Pund-Dollar Stabilisering maatte bygge paa følgende tre vigtige Forudsætninger:

1) Løsningen af Krigsproblemet mellem U. S. A. og Storbritannien samt Afskrivning af Gælden fra forrige Verdenskrig og endelig en generøs Løsning af Leje- og Laaneoverenskomsten.

2) Formindskelse af Toldbarriererne mellem U. S. A. og det britiske Verdensrige.

3) U. S. A. burde være forberedt paa at yde et Laan paa op til 3 Milliarder Dollars til Storbritannien samt indgaa en Slags retro-aktiv Laane- og Lejeoverenskomst for at dække Storbritanniens umiddelbare Importbehov efter Krigen.

Winthrop Aldrich nærer den Opfattelse, at U. S. A. maa overvinde alle Inflationstendenser, for at Pund-Dollarkurserne skal kunne fastsættes. Naar Inflationsvanskelighederne er vel overstaaet, udtaler Mr. Aldrich, kan vi vende tilbage til Guldet paa Basis af den nuværende Dollarpris paa Guld. Saa snart man er naaet til en Stabilisering af Pund-Dollarkursen, vil vi være i Stand til at rette Opmærksomheden mod Muligheden af at stabilisere andre Landes Kurser ved at »hægte dem« til Pund-Dollaren. I sit Forslag understreger Mr. Aldrich den Kendsgerning, at tidligere Erfaring har vist, at Laan ikke kan tilbagebetales, med mindre de gældsforpligtede Lande faar Adgang til de amerikanske Markeder og saaledes kan afvikle deres Gæld gennem Vareleverancer til U. S. A.

Han pointerede endvidere, at Guldimporten i Stedet for at forøge Velstanden og bidrage til en Højnelse af Levestandarden medførte en Række vanskelige Problemer paa det penge-politiske Omraade saa vel som

m. H. t. Priskontrol, og disse Problemer krævede en øjeblikkelig Løsning.

Den amerikanske Delegation ved Konferencen har fremlagt en Erklæring, hvori den kræver, at der bliver sat en Stopper for Cartel-Systemet som »et nødvendigt Skridt paa Vej mod en ny Ekspansionsperiode i de udenlandske økonomiske Forbindelser«.

Endvidere udtaler amerikanske Forretningsmænd ved Konferencen, at Amerikas Toldtariffer bør ændres, for at Landet kan faa et Importoverskud inden for en rimelig Tid. Den amerikanske Delegation er klar over, at det er strengt paakrævet, at Told-Barriererne reduceres over hele Verden, og at ogsaa andre Hindringer for den internationale Handel fjernes.

#### 20 FINSKE SKIBE UNDER RUSSISK FLAG

De finske Skadeserstatningsbetalinger er ifølge »Dagens Nyheter« allerede begyndt. Ca. 20 Skibe, deriblandt nogle af det finske Dampskibsselskabs mest moderne, er saaledes ifølge Bladet afleveret til Sovjet, hvorefter deres Værdi afregnes i Skadeserstatningsbeløbet. En Del af Østersøtonnagen vil muligvis blive solgt. Blandt de Skibe, som Sovjet vil disponere over, er ogsaa de store finske Isbrydere.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Tidligere Grønlands-Skib skifter Ejer

Dampskibsselskabet Heland har solgt 3-mastet Motorskonerl »Gamma« til Direktør *Knud Kauffelt Nielsen*, Rungsted, der vil lade Skibet disponere af Dansk Fragtkontor.

»Gamma«, der er bygget i Thorseng 1919, maaler 137 BT. og laster 208 Tons. Skibet er udstyret med en 124—144 HK. Tuxham-Motor. Salgsprisen var ca. 175,000 Kroner.

»Gamma« har tidligere nogle Gange været anvendt som Ekspeditionsskib for Grønlandsfarere, sidst med *Ebbe Munck* og *Grev Eigil Knuth* til Østgrønland i Aarene før Krigen.

### Nordsø-Kutter bygges i Ærøskøbing

Igenem Firmaet Marstal Yacht- & Skibssalgsbureau ved Skibsmægler *Kurt Albertsen* er afsluttet Kontrakt med Ærøskøbing Skibsbyggeri om Levering af en 30 Tons Nordsøkutter til Fiskeskipper *Thorkild Thomsen*, Skagen. Fartøjet, der bliver et Søsterskib til Kutteren »Ceylon«, som leveredes til Fiskeeksportør *Georg Olesen*, Thyborøn, skal moderne udstyres.

### Dødsfald

Baadebygger *Knud Sørensen Hus*, Nordby paa Fanø, er død 65 Aar gammel. Han var en dygtig og solid Haandværker, som nød almindelig Anseelse. Han efterlader Enke og 9 Børn.

\*

Sejlmagermester *Valdemar Petersen*, Frederikshavn, er død, 58 Aar gammel. Han har været Skibskaptajn og drev derefter selvstændig Sejlmagerforretning i Frederikshavn 1915—1928, hvorefter han blev Sejlmagermester ved Frederikshavns Værft og Flydedok. Afdøde havde flere Tillidshverv, han var bl. a. Medlem af Frederikshavns Sørst.

### Kutter forlist ved Thorsminde

Under Indsejlingen til Thorsminde kæntrerede Kutteren »Deboras«. Den blev af en voldsom Sø kastet mod den nordre Mole. Kutteren blev læk og sank. Der var fire Mands Besætning ombord, men de blev alle ved tillilende Folks Hjælp bjerget ind paa Molen.

### Søsætning

I sidste Uge søsattes hos J. Laursen & Sønners Skibsværft, Struer, en 35 Tons fuldt moderne Kutter til Kutterfører *Chr. Møllerup*, Thyborøn. Baaden er forsynet med en 90—110 HK. Hundstedmotor. — Samme Firma har endnu en Kutter af lignende Størrelse under Bygning til Kutterfører *Alfr. Ruby*, Thyborøn.

### Navigationundervisningen

Den nye Ordning, hvorefter Undervisningen paa Københavns Navigationsskoles Repetitionskursus er blevet henlagt til Eftermiddagstimerne, er nu traadt i Kraft, og det

### PLUDELIGT DØDSFALD I D. F. D. S.

I Onsdags udsendtes gennem Ritzaus Bureau følgende officielle Meddelelse:

Assistent *Svend Aage Rasch*, D.F.D.S.'s Indkøbsafdeling, er blevet fundet skudt foran Gadedøren til sit Hjem, en Ejendom i Hvidovre.

Ved Assistent Raschs Død har Det Forenede Dampskibs-Selskab mistet en af sine betroede Medarbejdere. Han døde kun en Maaned for han vilde være fyldt 50 Aar. Rasch var Søn af den velkendte Kaptajn *W. Rasch*, der i en Aarrække sejlede paa Det Forenedes Englands-Rute mellem Esbjerg og Harwich. Han var meget interesseret i Sport.

Som ganske ung blev han knyttet til det store Dampskibsselskab, hvor han paa Grund af sin Dygtighed og Elskværdighed gjorde sig afholdt baade blandt Kolleger og Overordnede.

For kort Tid siden flyttede Rasch sammen med sin Hustru og Ægteparrets eneste Barn — en tyveaarig Datter, ud til en Villa paa Hvidovrevej. Den unge Pige var tilstede, da Faderen saa pludselig døde Klokkeren otte om Morgenen.

spores allerede paa Tilgangen, at de ledige Navigatorer, der som bekendt kan deltage vederlagsfrit, finder Ordningen mere tilfredsstillende end tidligere, da man havde Undervisningen som Aftenkursus.

### Hædersgave til 3 Halsfiskere

Ved en Højtidelighed hos Formanden for Hals Fiskeriforening er der blevet uddelt en Belønning til de tre Halsfiskere, som 2. Maj i Aar ved Indsejlingen til Hvide Sande under stor Livsfare reddede Fiskeskipper *Ingemann Larsen*, hvis Kutter, »Ellen Marie«, var kæntreret under Indsejlingen. De tre Redningsmænd, Fiskeskipper *Johannes Thomsen* og hans to Medhjælpere, *Ejgil Larsen* og *Viggo Hansen* var til Stede og modtog Gaverne, en Check paa 300 Kr. til *Johannes Thomsen* og en Check paa 100 Kr. til hver af hans Mænd. Desuden var der til hver af de tre Mænd en oxyderet Metalåske, hvorpaa var indgraveret den Paagældendes Navn samt »Til Minde om Redningsdaaden 2. Maj 1944, skænket af *Johan Valdemar Witthusens* Mindelegat under Kronprins *Frederiks* Fond«.

### Hvem er søgaaende Fisker?

Statens Ligningsdirektorat har indrømmet søgaaende Fiskere 250 Kr. i Selvangivelses-Fradrag for Søudstyr (Søstøvler etc.). Da imidlertid Fiskere mange Steder kun faar Lov at fradrage 100 Kr., har »Dansk Fiskeriforening« søgt om 250 Kr.s Fradrag for alle, da Kystfiskerens Søudstyr ikke er mindre.

Andragendet har mødt Afslag, men herefter opstaar Spørgsmaalet: Hvem kan egentlig betragtes som søgaaende Fisker og hvem ikke? Herpaa har Direktoratet nu resolveret, at som søgaaende Fisker betragtes den, der mere end Døgnets Halvdel er sysselsat med Fiskeri paa Havet.

## FRA SØRETTENE

### Bugserbaaden »Dan« og Lægteren »Irma«s Forlis

I Sø- og Handelsretten blev der forleden afholdt Forhør i Anledning af Bugserbaaden »Dan« og Lægteren »Irma«s Forlis i Sundet forrige Uge.

Der forelaa Rapport fra Føreren af »Dan«, Føreren af »Irma« samt fra Skibsinpektør *Topp*, De forenede Bugserelskaber, der havde været paa Vej ud med Bugserbaaden »Tyr« for at assistere »Dan«.

Af Rapporterne fremgik, at »Dan« var afgaaet fra Malmø paa Rejse til København med den tømmerlastede Lægter »Irma« paa Slæb Kl. 5,45 den 18. November. Ved 8-Tiden havde man passeret Barsebäck. Efterhaanden var den sydøstlige Storm tiltaget, og »Dan« havde sat Kurs i Retning af Taarbæk for at faa Søen mere agter. Paa »Irma« havde man paa det Tidspunkt opdaget, at Lægteren lækkede. Efterhaanden var Kahytten blevet vandfyldt, og ved 10-Tiden, da Styrehuset blev slaet over Bord, og

Dækslasten var begyndt at skride, var de to Mænd fra Lægteren gaaet i Baaden og var blevet optaget af »Dan«, Kl. 10 var det orkanagtig Storm, og »Dan« kunde ikke klare baade sig selv og Lægteren. Inden man fra Bugserbaaden lod Slæbetrossen gaa, havde man gjort et Anker fast i denne, for at »Irma« skulde kunne ride for denne Forankring.

»Dan«, der havde en Fod Vand i Maskinrummet, satte Kurs mod Vedbæk for at søge Havn der. Lidt Nord for Vedbæk Havn tog den imidlertid Grunden.

Kaptajn E. Christensen fra »Dan« forklarede, at han Dagen forud var kommet til Malmø, men da var Vejret daarligt. Det blæste stærkt, og han besluttede at vente. Natten til den 18. November var det stille, og Lodserne mente, at Vejret var gunstigt. Han var derfor ikke betænkelig ved at stikke til Søs.

Lægterfører Wollesen forklarede, at han havde 72 Standard Træ om Bord, deraf 30 Standard paa Dækket.

Man havde ikke lagt Luggedæksler eller Presenninger over Lugerne, da Dækslasten var stuvet tæt over Lugerne i en Højde af 5—6 Fod over Dækket. »Irma« havde ingen Skanseklædning, men i hver Side fandtes en Række ca. 1,40 m høje Støtter. Dækslasten havde været surret med Tovværk.

#### Druknet i Tankhavnen i Hellerup

Der blev forleden i Sø- og Handelsretten afgivet Forklaring i Anledning af en Drukneulykke i D. D. P. A. S Tankhavn i Hellerup. Den 16. November savnede man om Bord i »Esso Nyborg« den 57-aarige Maskinassistent Niels August Andersson og fandt senere hans Kasket drivende i Havnen. Man lod Falcks Redningskorps og en Dykker foretage Eftersøgninger. Dykkeren fandt senere paa Dagen hans Lig i den nordvestlige Ende af Havnen.

Det oplystes, at Andersson led af Sukkersyge og havde et svækket Syn, hvorfor hans Spisevært hver Aften fulgte ham til Tankhavns Port i Hellerup. Han havde ogsaa gjort dette den 15. om Aftenen og taget Afsked med ham Kl. ca. 20 ved Tankporten. Portneren, der havde lukket Andersson ind, havde vekslet et Par Ord med ham om Vejr og Vind. Det var regnfuldt og stormende. Siden havde ingen set ham, og det maa antages, at han i Mørket havde taget fejl af Vejen og er faldet i Havnen, uden at nogen har bemærket det.

Andersson var født i Sverige, men havde i 1932 faaet Indfødsret. Han var ugift og boede til Stadighed om Bord i Skibet, men opgav i øvrigt sit Hjemsted som Hjulby Sogn ved Nyborg.

#### 8000 Kr. Skade paa en Jernlast

Forleden blev der i Sø- og Handelsretten afgivet Forklaring af Besætningen paa m.s. »Thyra« af Odense i Anledning af, at der ved Udlosning af en Ladning Jernplader til A/S Ths. B. Thrige i Odense var fundet Skade paa disse til et Beløb af ca. 8000 Kr.

Føreren af »Thyra«, Kaptajn P. Nielsen, forklarede, at Lugerne havde været forsvarligt skalkede med to Presenninger, inden Skibet den 22. Oktober afsejlede fra København til Odense. Skibet havde paa Rejsen Storm og svær Sø, men Kaptajnen kunde ikke tænke sig, at der var trængt Vand ned i Lasten ovenfra. Derimod ansaa han det for mest sandsynligt, at det er Slagvandet i Bunden, der under Skibets haarde Arbejde i Søen er skulptet op og har beskadiget de underliggende Jernplader. Der blev paa Rejsen jævnligt pumpet, og Skibet kunde hele Tiden holdes læns.

Skibet havde været til Hovedeftersyn den 16. Juni d. A., og alle forefundne Mangler var da blevet afhjulpne.

#### Motorskade og Brand om Bord

I Sø- og Handelsretten blev der forleden afgivet Forklaring i Anledning af, at m.s. »Hans« af Ærøskøbing paa Rejse fra Kolding til København har haft Motorskade og Brand om Bord og derefter grundstødte, da Føreren søgte Nødhavn for Reparation af Motoren.

Føreren, Kaptajn A. Klausen, forklarede, at Skibet var afsejlet fra Kolding den 8. November, og da det ved Ankomsten til Sundet blæste haardt, søgte han over mod den svenske Kyst, idet han mente, at der her var Læ af Landet, hvad dog ikke var Tilfældet, idet der her var svær Sø. Ud for Mølle sprang Glødhovedet paa bagbords Motor, og man fortsatte for styrbords Motor alene, da der

i Forvejen var sprængt 3 Glødhoveder som Følge af den daarlige Solarolie.

Udfor Höganäs opstod der Ild paa styrbords Motor ved, at Olien trængte ind mellem Glødhovedet og Topstykket. Man blev ret hurtigt Herre over Ilden, men der var ikke andet at gøre end at søge Nødhavn i Höganäs for at reparere. Da Skibet kom ind i Havnen, løb det fast paa en Lerbanke midt i denne og kunde ikke komme af ved egen Hjælp, men ved Assistance af Lodsbaaden og et Lokomotiv fra et Teglværk inde paa Land blev Skibet aller bragt flot.

Skibet var tæt, men om det har taget Skade i Bunden er endnu ikke konstateret. Derimod er Dynamoen bleven ødelagt ved Branden i Motorrummet, og to Wirer blevet ødelagt under Arbejdet med at slæbe Skibet af.

## PERSONALIA

### 80 Aar

Forleden Dag fyldte en af Vestkystens gamle, veltjente Redningsmænd 80 Aar. Det var *Huns Peter A. Christensen*, Bjerregaard. I 38 Aar virkede Christensen som Betjeningsmand ved Bjerregaard Redningsstation, og gennem Aarene deltog han i adskillige Redningsforetagender. I 1927 tog han sin Afsked paa Grund af Alder.

### Ny Lods i Korsør

Til Lodsformand *Jensens Efterfølger* som Lods ved Korsør Lodseri er antaget Skibsfører *P. E. Rysz*, Korsør. Kaptajn Rysz, der er 34 Aar gammel, er født i Aalborg. Sine Eksaminer har han taget fra Københavns Navigationsskole i 1934 og 36. Han har sejlet som Styrmand i s.s. »Alsund«, indtil han blev ansat i A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, hvor han ret hurtigt avancerede til Fører.

### Aalborg-Nørresundby Lodseri

Ved Lodsformand G. G. Thostrups Afsked paa Grund af Alder fra Aalborg-Nørresundby Lodseri den 1. December er hidtilværende Lods ved samme Lodseri S. N. Sørensen udnævnt til Lodsformand.

Til den ledige Stilling ved dette Lodseri er udnævnt hidtilværende Lods ved Thyborøn Lodseri L. Christensen. Da der her er ansat 3 Lodser, og man under de nuværende Forhold mener, at Tjenesten kan udføres med 2 Lodser, vil der ikke blive udnævnt nogen Stedfortræder for Lods Christensen.

### Orlogsværftet

Fuldmægtig ved Orlogsværftet *Ella Martine Frederikke Juncker*, dekoreret med Fortjenstmedaillen i Sølv, fratræder ved Udgangen af Februar 1945 efter Ansøgning Stillingen som Fuldmægtig ved Orlogsværftet paa Grund af Alder.

### Ny Redaktør af »Under Dannebrog«

Fuldmægtig i Redningsvæsenet, Sølejtnant af Reserven *G. Honnens de Lichtenberg*, har overtaget Posten som Redaktør af Marineforeningens Medlemsblad »Under Dannebrog«.

### Marstal Navigationsskole

Styrmand *Robert Starke Kristensen*, som i Juni 1943 har bestaaet Styrmandseksamen med 182 Points, i Januar 1944 Skibsførereksamen med 140 Points og i Oktober 1944 Radiotelegrafi-Certifikat af II Kl. med Gennemsnitskarakter 7,1, har faaet tilstillet Foreningen til Søfartens Fremme's 1ste Præmie, en Prismekikkert.

### Officielt

Højesteretssagfører *Jakob E. Gelling* er valgt til Formand i Bestyrelsen for Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart.

\*  
»Jul. Nielsens Stevedoreforretning A/S i Likvidation« af København. Efter Proklama i Statstidende for 29. Januar, 28. Februar og 28. Marts 1942 er Likvidationen sluttet og Selskabet hævet.

\*  
»Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« af København. Højesteretssagfører *Nis Jørgen Gorrissen* og Grosserer *Aage Andreas Christian Hartel*, begge af København, er tiltraadt som Kommitterede.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør P. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon »Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-8,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Oasværksbavnen 6,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværksbavnen fra 6-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsøen 6,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Hasin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforudenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

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

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforudenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, for at skifte Mandskab, landsette syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lods penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodsas og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertaket.

Losning og Lading. I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18.800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Optægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,6 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods penge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertaket. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af henvørende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bæsser for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 8,5 m. I Yderhavnen 6,5 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 600 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20-50 T. 2 Kr., 50-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter 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. Havneafgift (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrakbet-Lappegrund. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besørges ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodakraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uformodt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loss. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kælbalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 6 m. Syd fra 5,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 18 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodst.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 5 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 30. November 1944.

Nr. 47.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

1554. Danmark. Langeland S. Gulstav Flak S. Vrag.

Position. c.  $54^{\circ} 39',5$  N.  $10^{\circ} 40',2$  E.

(N. f. S. Nr. 47/2375. Berlin 1944.)

1555. Danmark. Stevns Fyr E. t. S. Vrag forgæves eftersøgt.

Position. c.  $55^{\circ} 15',1$  N.  $12^{\circ} 42',8$  E., c. 9 Sm  $106^{\circ}$  fra *Stevns* Fyr.

Detaller. Et Vrag, der var rapporteret at være sunket paa ovennævnte Plads, har forgæves været eftersøgt.

1556. Sverige. Kalmarsund. Mönsterås Indsejling. Oknö. Nye Ledefyr tændt.

Position. Forfyret:  $57^{\circ} 00' 12''$  N.  $16^{\circ} 32' 12''$  E.

Detaller. Oknö övre og nedre Fyr er erstattet med to nye Ledefyr, der er opført i Nærheden af de tidligere Fyr.

1. Bagfyret viser hvidt og rødt Hurtigblink, 90 Blink hver  $1^m$ . Flammens Højde: 12,5 m. Fyrlanterne paa Baake, forsynet med hvidt, firkantet Dagmærke. Fyret lyser hvidt i Fyrliniens Retning og rødt, uforstærket Lys mellem Pejlingerne  $195^{\circ}$  og  $225^{\circ}$ .

2. Forfyret viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Flammens Højde: 5,3 m. Lanterne paa hvidt Fyrhus.

Den indbyrdes Afstand mellem Fyrene, der er overet i Pejling  $270^{\circ},5$ , er 300 m.

(U. f. s. Nr. 47/2270. Stockholm 1944.)

1557. Sverige. Sejløbet Häradskär—Storkläppen. Ljusklabb og Svartbådan Fyr forandret.

Positioner. a) *Ljusklabb* Fyr c.  $58^{\circ} 05'$  N.  $16^{\circ} 51'$  E.

b) *Svartbådan* Fyr c.  $58^{\circ} 06'$  N.  $16^{\circ} 51'$  E.

- Detaller.* a) *Ljusklabb Fyr* lyser nu, som følger:
- |                                      |                                      |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 230° til 245°. | 4. Grønt i Pejll. fra 272° til 300°. |
| 2. Hvidt i — — 245° — 248°.          | 5. Rødt i — — 300° — 4°.             |
| 3. Rødt i — — 248° — 272°.           |                                      |
- b) Ved *Svartbådan Fyr* er Grænsen mellem rødt og grønt Lys i Pejling 277° forandret til Pejling 313°.

(U. f. s. Nr. 47/2269. Stookholm 1944.)

**1558. Sverige. Slätbaken. Sejløbet Arkö—Mem. Fårholmen Fyr forandret.***Position.* c. 58° 25' N. 16° 45' E.*Detaller.* *Fårholmen Fyr* lyser nu, som følger:

- |                                      |                                    |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 247° til 254°. | 5. Grønt i Pejll. fra 54° til 84°. |
| 2. Hvidt i — — 254° — 257°.          | 6. Hvidt i — — 84° til 95°.        |
| 3. Rødt i — — 257° — 271°.           | 7. Rødt i — — 95° — 98°.           |
| 4. Hvidt i — — 333° — 349° (Uforst.) |                                    |

(U. f. s. Nr. 47/2268. Stookholm 1944.)

**1559. Sverige. Öregrunds Skærgaard. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.***Positioner.* a) W.-lige Landingssted: 60° 19' 53" N. 18° 28' 08" E.

b) E.-lige — : 60° 20' 02" N. 18° 29' 18" E.

*Detaller.* I Sejløbet mellem *Öregrund* og *Gräsö* er udlagt et Stærkstrømskabel mellem ovennævnte Punkter.

Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 150 m fra Kablet.

(U. f. s. Nr. 45/2266. Stookholm 1944.)

**1560. Tyskland. Rositten NNW. Vrag.***Position.* c. 55° 15',5 N. 20° 47',5 E.

(N. f. S. Nr. 47/2365. Berlin 1944.)

**1561. Tyskland. Pillau. Pillauer Rinne. Oplysning om Sømærkes Plads.***Tidligere E. f. S.* Nr. 44/1491 1944.*Position.* 54° 37' 25" N. 19° 54' 11" E.*Detaller.* Sort Spidstønde 4 er udlagt paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 47/2366. Berlin 1944.)

**1562. Tyskland. Rixhöft N. Vrag.***Position.* c. 55° 34',0 N. 18° 24',6 E.

(N. f. S. Nr. 47/2367. Berlin 1944.)

**1563. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Nord-Perd ENE. Oplysning om Dybde over Vrag.***Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1469 1944.*Position.* c. 54° 23',2 N. 13° 54',5 E.*Detaller.* Vragets Mast er forsvundet. Mindste Dybde over Vraget er nu 12 m.

(N. f. S. Nr. 47/2369. Berlin 1944.)

**1564. Tyskland. Darsser Ort NNW. Vrag. Gennemsejlingsaabning afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 45/1516 1944.

I. N.-lige Lystønde.

*Position.* 54° 37' 30" N. 12° 25' 51" E.*Detaller.* En Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mærke 4<sup>s</sup>, er udlagt paa ovennævnte Plads.

II. S.-lige Lystønde.

*Position.* 54° 37' 16" N. 12° 26' 08" E.*Detaller.* En Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7,0<sup>s</sup>, Blink 1,0<sup>s</sup>, Mærke 1,5<sup>s</sup>, Blink 1,0<sup>s</sup>, Mærke 3,5<sup>s</sup>.*Ann.* Afmærkningen er rettet ind efter de nye Ruter.*Kort* Nr. 186, 187 og 188.

(N. f. S. Nr. 47/2371. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

**1565. (T). Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib midlertidigt inddraget.**  
*Position.* 56° 03' (42") N. 12° 37' (31") E.  
*Detaller.* Lappegrund Fyrskib er paa Grund af Reparation inddraget indtil videre. Der udlægges intet Sømærke paa Fyrskibets Plads.

**1566. Danmark. Sundet. Kalveboderne S. Vrag afmærket.**  
*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1540 1944 udgaar.  
*Position.* 55° 29' (34") N. 12° 27' (50") E., c. 3,7 Sm 192° fra Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde.  
*Detaller.* Et Vrag, der er sunket i 13 m Vand og af hvilket to Master rager henholdsvis 5 m og 2 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 40 m S. t. W. for Vraget.

**1567. (T). Sverige. Sundet. Sejladsbestemmelser. Landskrona—Hälsingborg. Afmærkning forandret.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/990 1944 udgaar.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* I. Ved Ruten *Malmö—Kullen* er paa Strækningen *Landskrona—Hälsingborg* genudlagt følgende Sømærker:

11. Stagen paa 55° 54' 36" N. 12° 44' 30" E.
12. Lystønden — 55° 55' 33" N. 12° 43' 12" E.
13. Lystønden — 55° 59' 48" N. 12° 41' 18" E.

II. Følgende Sømærker er inddraget:

- a) Lystønden paa 55° 56' 00" N. 12° 44' 21" E.
- b) Stagen — 55° 58' 00" N. 12° 43' 06" E.
- c) Lystønden — 56° 00' 00" N. 12° 41' 48" E.

(U. f. s. Nr. 47/2317. Stockholm 1944.)

**1568. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1472 1944.

*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.

*Detaller.* Ved Opmaalingen den 24. November 1944 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,9 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 3,6 m i W.-Siden af Renden.

**1569. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Knastegrund. Sømærke atter paa Plads.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1551 1944 udgaar.

*Position.* c. 55° 02',8 N. 10° 14',0 E.

*Detaller.* Knastegrund hvide Stage med 2 Halmviske er atter udlagt paa ovennævnte Plads.

**1570. Danmark. Lille-Bælt. Trelle Næs S. t. E. Vragafmærkning inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 44/1495 1944.

*Position.* 55° 35' 11" N. 9° 52' 31" E., c. 2,3 Sm 171° fra *Trelle Næs*.

*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa ovennævnte Plads, er inddraget.

*Kort* Nr. 114, 151 og 150.

**1571. Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen W. og E. Fortøjningsbøjer inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 31/1924 1940.

*Positioner.* a) 55° 31' (13") N. 9° 41' (50") E., c. ½ Sm W. for *Lillebæltsbroen*.

b) 55° 30' (39") N. 9° 43' (40") E., c. ½ Sm E. for *Lillebæltsbroen*.

*Detaller.* De to Fortøjningsbøjer, der var udlagt paa ovennævnte Pladser, er inddraget.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1572. Danmark. Kattegat.** Hundested N. t. E. Vragafmærkning inddraget.  
*Tidligere E. f. S. Nr. 44/1496 1944.*  
*Position.* 56° 05' 00" N. 11° 53' 17" E., c. 7 Sm 11° fra *Hundested* Havn.  
*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa ovennævnte Plads, er inddraget.  
*Kort Nr. 116, 130, 102 og 100.*
- 1573. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.**  
*Tidligere E. f. S. Nr. 43/1474 1944.*  
*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.  
*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 24. November 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.
- 1574. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr E. 1/2 S. Vrag forgæves eftersøgt.**  
*Tidligere E. f. S. Nr. 43/1483 1944.*  
*Position.* c. 56° 03 1/2' N. 11° 34' E., c. 12 Sm E. 1/2 S. for *Sjællands Rev Fyr*.  
*Detaller.* Vraget, der var rapporteret at være sunket paa ovennævnte Plads, har forgæves været eftersøgt.
- 1575. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Dybde i Sejlløb midlertidigt aftaget.**  
*Position.* *Randers Fjord* Anduvning: c. 56° 37' N. 10° 24' E.  
*Detaller.* Dybden i Sejlløbet i *Randers Fjord* er midlertidigt aftaget til 6,4 m.
- 1576. Danmark. Kattegat. Als Odde NE. Vragafmærkning inddraget.**  
*Tidligere E. f. S. Nr. 42/1459 1944.*  
*Position.* 56° 46' 12" N. 10° 26' 26" E., c. 5,2 Sm 46° fra *Als Odde Bagfyr*.  
*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa ovennævnte Plads, er inddraget.  
*Kort Nr. 104, 102 og 100.*
- 1577. Danmark. Kattegat. Hals Barro. Vrag afmærket.**  
*Position.* c. 56° 58,3 N. 10° 21,5 E., c. 2 Sm 127° fra *Hals E. Fyr*.  
*Detaller.* Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 50 m SW. for Vraget.
- 1578. Danmark. Kattegat. Læsø N. Rusmandsbanke. Vrag rapporteret.**  
*Position.* *Rusmandsbanke:* c. 57° 21 1/2' N. 11° 12' E., N. for *Syr Odde Fyr*.  
*Detaller.* Et Vrag rapporteres at være sunket i Nærheden af *Rusmandsbanke*.
- 1579. Danmark. Limfjorden. Skive N. Risgaard Bredning. Skibsfartshindring rapporteret.**  
*Position.* c. 56° 45,2 N. 9° 10,5 E., c. 2,6 Sm 104° fra *Junget Kirke*.  
*Detaller.* En Skibsfartshindring rapporteres paa ovennævnte Plads. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1580. (T). Danmark. Fanø. Fanø Lo. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.**  
*Position.* 55° 27' 52" N. 8° 25' 01" E.  
*Detaller.* Afgivelse af Taagesignal med elektrisk Ventilatorsirene ved *Fanø Lo Fyr* er indstillet indtil videre.



## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1581. Rettelse til E. f. S.

*E. f. S.* Nr. 45/1518 1944, Linie 6:

Vragvageren med 2 grønne Flag er udlagt c. 40 m *NE.* for Vraget.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

## 1582. Danmark. Fakse Bugt. Rødvig SE. t. S. Vrag fjernet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 44/1487 1944.

*Position.* 55° 13' (50") N. 12° 24' (30") E., c. 1,6 Sm 143° fra Rødvig Havn.

*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.

## 1583. Sverige. Stockholms Skærgaard. Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.

*Positioner.* a) *Ornö* 59° 00' 38" N. 18° 23' 53" E.

b) *Varnö Ångsholme* 59° 00' 25" N. 18° 23' 51" E.

c) *Kullbåling* 59° 00' 17" N. 18° 23' 46" E.

d) — 59° 00' 06" N. 18° 23' 40" E.

e) *Långbåling* 58° 59' 50" N. 18° 23' 33" E.

f) — 58° 59' 14" N. 18° 22' 44" E.

g) *Järnholmen* 58° 59' 03" N. 18° 22' 16" E.

h) — 58° 59' 04" N. 18° 22' 04" E.

i) *Utö* 58° 59' 00" N. 18° 21' 57" E.

*Detaller.* 1. Et Stærkstrømskabel er udlagt fra Pladsen a) paa *Ornö* over b) *Varnö Ångsholme*, c) og d) *Kullbåling*, e) og f) *Långbåling*, *Mellankobbarna* og g) og h) *Järnholmen* til Pladsen i) paa *Utö*. Kablet er afmærket med Kabelskilte.

2. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 150 m fra Kablet.

(U. f. s. Nr. 47/2267. Stockholm 1944.)

## 1584. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Anduvning. Skydeøvelser afsluttet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1381 1944 udgaar.

*Position.* Rødkallen c. 65° 19' N. 22° 22' E.

*Detaller.* De i ovennævnte E. f. S. omhandlede Skydeøvelser er afsluttet.

(U. f. s. Nr. 47/2304. Stockholm 1944.)

## 1585. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå E. Hindersjöfjärden. Skydeøvelser afsluttet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1382 1944 udgaar.

*Position.* *Hertsölandet* c. 65° 33',9 N. 22° 23',3 E.

*Detaller.* De i ovennævnte E. f. S. omhandlede Skydeøvelser er afsluttet.

(U. f. s. Nr. 47/2304. Stockholm 1944.)

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

## 1586. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Forbudt Omraade.

*Position.* *Middelgrund Fort* c. 55° 43',2 N. 12° 40',2 E.

*Detaller.* Sejlads og Fiskeri er forbudt i et Omraade, der strækker sig 200 m ud fra *Middelgrunds Fort*.

**1587. Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb. Forbud mod Fiskeri.**

<i>Positioner.</i> a) <i>Flakfort</i>	55° 42',2 N. 12° 44',1 E.
b) <i>Saltholm NW.-Hjørne</i>	55° 40',0 N. 12° 45',0 E.
c) <i>Amager E.-Kyst</i>	55° 40',0 N. 12° 38',3 E.
d) <i>Trekroner</i>	55° 42',2 N. 12° 37',1 E.
e) <i>Middelgrund N.-ligste grønne Spidstønde</i>	55° 42',5 N. 12° 40',7 E.

*Detaller.* Alt Fiskeri er forbudt inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1588. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1541 1944 udgaar.

*Position.* c. 57° 43' N. 10° 36' E.

*Detaller.* Dybden i Indsejlingen til *Skagens Havn* er midlertidigt aftaget og er nu 3,7—3,9 m i Løbets E.-lige Halvdel og 4,1—4,6 m i Løbets W.-lige Halvdel.

**1589. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Sunket Pram.**

*Position.* c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.

*Detaller.* En 20 m lang Pram er sunket i *Tyborøn Havns Hyttefædebassin* ved Tværmolen, c. 40 m fra dennes Yderende. Overkant af Prammen er netop i Vandoverfladen ved daglig Vandstand.

**1590. Sverige. Skagerrak. Sejløbet Göteborg—Marstrand. Nyt Fyr tændt.**

*Position.* 57° 49' 02" N. 11° 37' 21" E.

*Detaller.* Et nyt Fyr, *Sälö södra Fyr*, er tændt paa ovennævnte Plads paa *Sälö SW.-Pynt*, c. 200 m S. for *Sälö Fyr*. Fyret viser rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrtaarn paa sort Fundament. Fyret lyser, som følger:

1) Grønt i Pej. fra 308° til 152°. 2) Rødt i Pej. fra 152° til 163°.

*Sejlanvisning.* Skibe, der har et Dybgaende af mere end 5,5 m, og som følger *Lekskär Fyr*s S.-lige hvide Fyrvinkel, bør under Passage af den c. 350 m N. for *Nixflu Stage* med Ballon beliggende 6,2 m Grund holde sig i Lysvinklens E.-lige Halvdel, hvor samtidigt *Sälö södra Fyr* viser rødt Lys.

(U. f. s. Nr. 47/2318. Stockholm 1944).

**1591. Sverige. Skagerrak. Askerö Fjord. Orust—L. Askerö—St. Askerö. Luftledning udspændt. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.**

*Positioner.* a) Landingsplads paa *Orust* 58° 05' 50" N. 11° 43' 44" E.

b) — — *L. Askerö* 58° 05' 41" N. 11° 44' 12" E.

c) Sundet *L. Askerö—St. Askerö* 58° 05' 35" N. 11° 45' 36" E.

*Detaller.* 1. Mellem Pladserne a) og b) er over *Risholmar* udspændt en Luftledning. Mindste Højde under Ledningen er 21,4 m.

2. Mellem *Lilla* og *Stora Askerö* er ved Pladsen c) udlagt et Stærkstrømskabel tværs over Sundet. Kablet er afmærket med Kabelskilte.

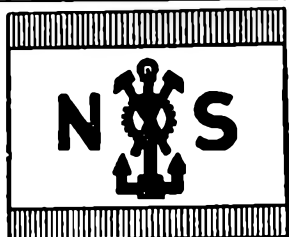
3. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 50 m fra Kablet.

(U. f. s. Nr. 47/2284. Stockholm 1944.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 1450 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

... og  
Pilsner  
det er

# HOF



### *Scandinavian Shipowners* AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

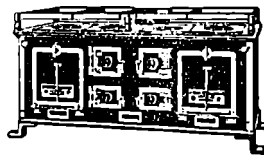
DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S**

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

ASSENS

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

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORRETNING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

FAABORG

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

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 606

KØGE

**CARL MÜLLER**

Statsautoriseret Skibsmægler

KØGE

Telegr.-Adr.:  
„MÜLLER“Telefoner:  
Køge 710-1485

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLERLLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Tlf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.

Privat 1030

Telegr.-Ad.

»Hude.  
Svendborg

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 48

FREDAG 8. DECEMBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

De i den forløbne Uge indgaaede Rapporter om Forholdene paa de oversøiske Markeder melder kun lidt Nyt. Der er stadig langt flere Laster i Markedet, end der kan skaffes Tonnage til, og Resultatet er det naturlige, at Raterendensen i de Trades, hvor den gamle økonomiske Lov om Tilbud og Efterspørgsel endnu gør sig gældende, er meget stram.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder foreligger der følgende Rapporter: Amerikanerne har frigivet et ret betydeligt Antal Skibe for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika, ligesom ogsaa enkelte Skibe blev frigivet for Kultransporter til europæiske Destinationer. Paa Grund af de ret livlige Kulafskibninger fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika var Sukkerfarten fra Vestindien og Malmfarten fra Brasilien til Golfen og Northern Range ogsaa ret aktive Markeder. Ratemæssigt set var der ingen Ændringer. Noget Nyt er Sukker fra Fort de France til USNH., for hvilket der betales den af *War Shipping Administration* fastsatte Rate af \$7.65 plus 34 pCt. Krigstillæg. — For amerikansk Regning sluttedes endvidere adskillige Skibe for Salpeter fra Chile til Golfen eller U.S. South Atlantic til uforandrede Rater. Malm fra Forindien til Northern Range fik tildelt enkelte Baade til den uforandrede Rate af \$15 plus 35 pCt., og lignende Last Durban/Baltimore betalte \$10.50 plus 30 pCt. Af andre amerikanske Noteringer skal nævnes Hørfør Santa Fè til New York til \$16.50 plus 35 pCt., Option Komplettering Buenos Aires til \$15.

Fra de engelske Markeder meldes om livlig Befragtningsvirksomhed af Kul fra Wales og Østkysten til Atlanterhavsoerne og Middelhavet til uforandrede Rater. Endvidere er der igen sluttet Salt fra Aden til Calcutta til 35 Rupees. Kul fra Sydafrika har faaet adskillige Baade saavel til Suezkanalomraadet som til Havne i det østlige Middelhav og Vestafrika. Durban/Duala sluttedes saaledes til 66/— og til Freetown betales 70/—.

I de frie Trades er Efterspørgslen efter Skibsrum stadig meget stærk, som sædvanlig med River Plate Markedet som den dominerende Faktor. Et spansk Rederi skal have sluttet en større Kontrakt med portugisiske og svejtsiske Befragtere for Korn fra River Plate til Portugal, men der foreligger ingen Oplysninger om den betalte Rate. Det menes dog, at denne ligger betydeligt højere end den øjeblikkelige nominelle Notering paa \$65. Hvede i Sække Buenos Aires/Callao indikerer stadig en Rate mellem \$40 og \$45; for Hørfør er der betalt 210 Papirpesos. De øvrige Noteringer fra Argentina er uforandrede, d. v. s. \$100 for Stykgods fra Buenos Aires til 4 Havne Cape Town/Durban range og mellem \$70 og \$90 afhængig af Lossehavnene for Stykgods til Destinationer ved det karibiske Hav.

I vore hjemlige Farvande er det Farten til og fra Norge der paakalder størst Interesse. Der er sluttet en betydelig Mængde Tonnage for Sukker, Kartofler, Smør o. s. v. fra danske Havne til Norge, ligesom mange Skibe er sluttet tilbage med Salpeter til danske Havne. Raterne er uden større Ændringer. Kul-

og Koksarten fra Tyskland til Danmark har været noget mere stille, men der er dog stadig et betydeligt Antal danske Skibe, der finder Beskæftigelse i denne Trade. — Fra Vestsverige noteres forskellige mindre Trælaster til danske Havne, ligesom der ogsaa findes enkelte mindre Masselaster, f. Eks. Göteborg/Næstved, 400 Ts. Vaadmase til sv. Kr. 20.—, fio.

### TO DANSKE DAMPERE FORLIST I AMERIKANSKE FARVANDE

Rederiet J. Lauritzen meddeler i sit sidst udkomne Nummer af *Husorganet Frivagten*:

Rederiet har for kort Tid siden faaet Meddelelse om, at S.S. »Frida« i Maj 1944 er sunket i Magellan-Strædet, sandsynligvis efter en Stranding. Skibet er totalt forlist.

S.S. »Helga« er sunket efter en Kollision i Nærheden af New York.

Der er ikke ved noget af Forlisene sket Tab af Menneskeliv.

»Frida« og »Helga« var Søsterskibe, bygget paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri henholdsvis 1936 og 1937. De maalte hver 1700 Brutto-Registertons og lastede 2900 Tons, og de var begge indregistreret i »Germanischer Lloyd«s 1. Klasse. Skønt de efter deres Størrelse og tekniske Data nærmest kunde kaldes typiske Nord-Østersøbaade, var de i Aarene før Krigen indsat i Fart mellem Sydamerikas Vestkyst og Nordamerikas Østkyst. Siden 9. April 1940 har Rederiet været uden Forbindelse med begge disse Skibe, men det lidet, der er kendt om deres Forlis, modsiger ikke den Antagelse, at de fremdeles var beskæftiget i samme Trade.

### DE LAURITZENSKES REDERIER

Af to Meddelelser i Statstidende fremgaar det, at Avedtægterne for Rederiet *Ocean A/S* er blevet ændret pr. 1. April 1944.

Det meddeles officielt, at det er Oceans Formaal at drive Rederivirksomhed eller anden Virksomhed, der har Forbindelse med Søfarten og Søneringen, samt Handel og Industri. Aktiekapitalen er, hedder det videre, udvidet med 6 Millioner Kroner, indbetalt dels kontant, dels i andre Værdier, og udgør herefter 14 Millioner Kroner.

I den anden Notits i Statstidende oplyses det, at Aktieselskabet Dampskibsselskabet *Vesterhavets* Vedtægter er ændrede. Meddelelserne er i og for sig ikke Nyheder, idet de simpelthen viser tilbage til, at Rederiet *Ocean* den 1. April i Aar overtog Dampskibsselskabet *Vesterhavets* 17 Dampere.

### DE SKATTEFRI HENLÆGSELSE

I Kredse indenfor Industri, Søfart og Handel er man i Øjeblikket i Gang med Tilrettelæggelsen af en ret vidtrækkende Plan, idet man indenfor disse Erhvervsgrupper vil søge at slaa ind paa den samme Vej, som er betraadt af andre Erhvervsgrupper med Oprettelsen af et Fond for skattefrie Henlæggelser til Fornyelse af Virksomhedernes Værktøjs-Beholdninger.

Hele Tilrettelæggelsen af denne Sag gaar gennem Erhvervsorganisationernes Fællesudvalg til Behandling af Skattespørgsmaal, og i dette Udvalg er baade Dansk Dampskibsrederiforening, Industriraadet, Fæl-

lesrepræsentationen for dansk Haandværk og Industri, Grossereretskomite og Provinshandelskammeret repræsenteret.

#### NYT MEDLEM I SØRETEN

Efter Kaptajn S. Prips Død har Søretten udpeget Kaptajn *H. L. Rosfeldt* til søkyndigt Medlem. Kaptajn Rosfeldt er født 1892. Han kom til Søs med Skoleskibet »Viking« og afsluttede sin Styrmands-eksamen i 1912. I 1917 ansattes han som Styrmand i Grønlands Styrelse. I 1932 fik han overdraget Føreren af S/S »Gustav Holm«, og han førte dette Skib og S/S »Godthaab« under Dr. Lauge Kochs 3 Aars Ekspedition og senere Ekspeditioner til Nordøst-Grønland. I en Aarrække har han bistaaet Kaptajn Prip i Ledelsen af Københavns Skipperforening, og efter hans Død er han fungerende Formand for Foreningen.

Endvidere nyvalgtes som søkyndigt Medlem med særligt Maskinkendskab Maskinmester *V. Ahrends*.

#### VIL ENGLÆNDERNE SELV TRANSPORTERE DERES TRÆ FRA ØSTERSØEN?

Engelske Shippingkredse er man for Tiden — synes det at fremgaa — stærkt interesseret i den kommende Tids Transporter af Træ, og forskellige fremsatte Udtalelser er velegnede til at vække Opmærksomhed ogsaa i danske Skibsfartskredse.

Det er saaledes værd at bemærke, at Sir *Leighton Seager*, der er Formand for *Chamber of Shipping*, fornylig har bekendtgjort, at man fra Kammerets Side har givet de engelske Redere Meddelelse om, at der kan ventes visse Lettelser indenfor Krigsregulativerne for Skibe, der er bygget til og udrustet specielt til Transport af Træ fra de skandinaviske Lande og Østersøen.

I Forbindelse med denne Meddelelse fra *Chamber of Shipping* har *John L. Baynes*, der er Formand for *Timber Trade Federation* skrevet en Artikel i *The Times*, hvori han henleder Opmærksomheden paa, at ikke mindre end 10 Millioner Tons Træ blev importeret til Storbritannien i det sidste Aar før Krigen, og af dette meget betydelige Antal blev næsten 80 Procent bragt til det engelske Marked af udenlandske Skibe. *John L. Baynes* fremhæver yderligere, at de store Lastdampere af tekniske Grunde ikke egner sig til Østersøfarten, ligesom mange af de Skibe, der i disse Aar er bygget i Amerika, er for store til denne Fart. I Artiklen gøres det endvidere gældende, at mange af de smaa udenlandske Skibe, der var beskæftiget i denne Fart, senere er krigsforliste.

*John L. Baynes* fortsætter sine Betragtninger med følgende Udtalelse:

— Hvordan end Udsigterne for de store Trampdampere maa vise sig at være i Efterkrigstiden, staar det os klart, at der vil blive en alvorlig Mangel paa Tonnage af den Størrelse, der er nødvendig til Transporten af Træ fra Østersøhavnene til England.

Hvis derfor, fortsætter han, de engelske Redere gaar ind for at bygge Skibe af den særlige Konstruktion, som er nødvendig i denne Fart, vil Træimportørerne i Storbritannien med Glæde støtte dem paa enhver mulig Maade, idet en saadan Bygge-Politik vil virke meget besparende med Henblik paa udenlandsk Valuta, og tillige vil den betyde øget Beskæftigelse for de engelske Søfolk.

*Baynes* slutter sin Artikel med følgende Ord:

— Det vil ogsaa betyde Forretning for Skibsmæglere og Præmieindtægter til de britiske Assuranceselskaber for ikke at tale om en beskedent Fortjeneste, som forhaabentlig derigennem vil tilfalde de britiske Redere.

Det er ikke første Gang, at der fra Kredse i London er blevet rørt ved dette Problem, der vil faa stor Indvirkning paa dansk og finsk Skibsfart. Den norske

Søfartskommission, der har til Huse i den engelske Hovedstad, har ved tidligere Lejlighed ogsaa rørt ved Problemet, idet man vil forsøge i forøget Grad at vække den kommende norske Skibsfarts Interesse for Træfarten paa Østersøen.

#### DE SVENSKESKIBSFARTSFORHANDLINGER I LONDON

Som tidligere berørt føres der for Tiden i London Forhandlinger, der tager Sigte paa en svensk Tilslutning til Søfartspoolen. De svenske Forhandlere forsøger i London at faa denne Tilslutning begrænset til Krigens Varighed, saaledes at Kontrollen kan ophøre, saa snart Krigen er forbi, idet Svenskerne paa dette Tidspunkt gerne vil have den fulde Raadighed over sin Tonnage. Som ligeledes meddelt ved tidligere Lejligheder skal Deltagerne i Pool'en være bundet indtil seks Maaneder efter Krigens Afslutning.

Det anføres i Forbindelse med disse Forhandlinger, at Sverige allerede siden 1940 har stillet mere end en halv Million BRT. til de Allieredes Disposition — endog til lave Fragtrater.

#### DE STORE HAVNEPLANER I MALMØ

Som omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* har Malmø Byraad vedtaget at bevilge 4.800.000 Kroner til Udvidelser af Malmø Havn.

Fra Havnedirektionens Side har man fremlagt et Forslag om betydelige Udbygninger og Udvidelser af Havnen. Saaledes skal den saakaldte Stockholmskaj ved Nyhamnsbassinets udvides til en Strækning paa 330 Meter. Endvidere skal der opføres en ny fire-etages Magasinbygning, og der skal anskaffes fire nye Kraner.

#### SVERIGES SEJLADS PAA ØSTERSØEN OG BOTNISKE BUGT

Ved Forhandlinger mellem den svenske Rederforening og Besætningernes Organisationer blev der truffet Overenskomst om, at Parterne straks skal rette Henvendelse til de paagældende Myndigheder om, at Søfarten i Østersøen og den botniske Bugt uden for svensk Territorialfarvand fremtidig skal ske i Konvoj eller under Eskorte af Orlogsskibe og saavidt muligt kun i Dagslys.

#### DEN NORSKE HANDELSFLAAGES GENOPBYGNING

I en Redegørelse for det af den svenske Stat nedsatte Genopbygningsudvalg gøres der nærmere Rede for den Genopbygningskredit, som Sverige har stillet i Udsigt ved Leverancer til de nordiske Lande. Dette Beløb er sat til 460 Millioner Kroner, og heri er indbefattet den Kredit, som er tiltænkt Skibsnbygninger.

Det oplyses fra svensk Side, at den norske Eksilregering den 13. April i Aar har bevilget en Kredit i svenske Kroner for at muliggøre norske Køb i Sverige til Levering efter Krigen, og Spørgsmaalet om den norske Handelsflaades Genopbygning har i denne Forbindelse været viet speciel Opmærksomhed.

Fra norsk Side skal man have fremlagt et tre Aars-Program for Bestilling af norske Nybygninger ved svenske Værfter. Den første Halvdel af dette Program skal, hævdes det, være godkendt, og der føres nu Forhandlinger om den sidste Halvdel.

I alle Tilfælde mener man i Sverige, at de nødvendige Skibsbygningsmaterialer maa skaffes andet Steds fra, idet Sverige selv har Knapthed paa disse Materialer.

Præsidenten i den svenske Værftsindustri-Forening, Direktør *Ernst A. Hedén* udtaler, at omkring 30 norske Skibsordrer er blevet placeret ved svenske Værfter.

## VIDTRÆKKENDE SVENSKES LUFTFARTSPLANER

Et Konsortium med Svenska Lloyd som Hovedinteressent og iøvrigt repræsenteret af Direktør *Dan Axel Broström* i Svenska Ostasiatiska Kompaniet og Direktør *Erik Wijk* i Svenska Amerika Linien har erhvervet Aktiemajoriteten i Skandinaviske Aero Aktiebolag.

For dette Selskabs Vedkommende staar man nu overfor en betydelig Forøgelse af Virksomheden, og Aktiekapitalen er forøget fra 150.000 til 500.000 Kroner, og i Bestyrelsen er indvalgt Direktør *K. B. Bökman*, Direktør *Dan-Axel Broström* og Direktør *Erik Wijk*. Direktør *Ake Forsmark* fortsætter som administrerende Direktør.

Naar Krigen i Europa ophører, vil Skandinaviske Aero Aktiebolag udvide sit Virkefelt i betydelig Grad. Taxa- og Turistflyvninger forberedes ved Indsættelsen af fler-Motors Flyvemaskiner. Man paatænker ogsaa Udvidelser af Fragt-, Reportage og Kortlægningsflyvninger ved Rationalisering af den tekniske Udrustning. Et betydningsfuldt Komplement til denne Virksomhed bliver Linietraffiken, for hvilken Selskabet har søgt Koncession hos Regeringen.

Gennem sin Repræsentant i New York har Selskabet ogsaa indledet Forhandlinger med kendte amerikanske Flyvemaskine-Fabrikanter om Indkøb af fler-Motors Aeroplaner. *Douglas'* nye Konstruktion *sky bus*, som kan tage 24 Passagerer, synes at være af særlig Interesse for Linietraffiken. Fra de Havilland-Fabrikerne i England er der kommet Forhaandsoplysninger og tekniske Data for en ny Maskintype, der synes at være velegnet for svenske Forhold.

Iøvrigt kan Skandinaviske Aero Aktiebolag i disse Dage fejre sit 5 Aars Jubilæum som Aktieselskab, og dermed er Firmaet det næstældste Firma i Sverige, der driver erhvervsmæssig Luftfartsvirksomhed. Begyndelsen til denne Luftfartsvirksomhed fandt Sted for fjorten Aar siden, da Trafikflyver *Kurt Björkvall* lagde ud med sine Flyvninger med Turister. Denne Virksomhed viste sig at arbejde med Held, og *Björkvall* kompletterede den suksessivt med sine Rund- og Taxa-Flyvninger samt med Luftfotografering.

I Aaret 1939 omdannedes Firmaet til et Aktieselskab, og det nye Selskab ramtes allerede i Starten af et meget alvorligt Slag, idet *Björkvall* i Maj 1940 omkom ved en Eksplosionsulykke.

Selskabets fortsatte Virksomhed har selvsagt været stærkt paavirket af Krigen. Civilflyvning har ikke været tilladt, og de til denne Fart beregnede Flyvemaskiner blev derefter beskæftiget for Forsvarsstabens Regning. Efterhaanden som Behovet af Maalbugsering og Maalflyvning forøgedes, anskaffede Selskabet nye Maskiner og disponerede nu over fjorten af denne Type.

Siden Virksomhedens Start naar Tallet af Flyvekilometer til 4.300.000, hvilket er mere end Jorden rundt langs Ækvator 100 Gange.

## FRA SVENSKES VÆRFTER

**J**ohnsonliniens nyeste Tilvækst til sin Flaade, Motorskibet *Venezuela* er nu blevet afleveret til Rederiet fra Götaverken.

*Venezuela* svarer til de to Skibe, *Suecia* og *Argentina*, som Værftet tidligere har bygget til Rederiet. Det er en Erstatning for Motorskibet af samme Navn, der forliste i den svenske Lejdetrafik.

Det har følgende Dimensioner: Længde overalt 455 Fod, Bredde 56 Fod 6 Tommer, Dybde 37 Fod 3 Tommer og Dybgang paa Sommerfribord 26 Fod 2 Tommer. *Venezuela* er bygget til Lloyds Registers højeste Klasse og er forsynet med Passagerkamre.

Skibet er udrustet med to sekscylindrede, enkeltvirkende, to-Takts Dieselmotorer af Götaverkens nyeste Konstruktion. Motorerne, som udvikler 8.800 indicerede Hestekræfter, kommer til at give Skibet en Fart af 16% Knob paa fuld Last.

*Venezuela* er paa 7.400 Tons d.w.

\*

**F**ra Lindholm Værft har der været Søsætning af et Motorskib, der bygges til Angbåts Aktiebolaget Ferm i Kristinehamn.

Skibet er bygget som Shelterdækker med Bak, Halvdæk og sænket poop. Indretningen for Skibsofficererne findes i Dækshuse paa Shelterdækket og Brodækket midtskibs. Mandskabet har Kamre under Poopdæk og i Dækshus Agter.

Hoveddimensionerne er: Længde 245 Fod, Bredde 40 Fod, Dybde til Shelterdæk 25 Fod 10 Tommer. Skibet er paa 2150 Tons d.w. med en Dybgang af 17 Fod 2 Tommer paa Sommerfribord.

Nybygningen har 4 Lastluger og 8 Bomme. Fremdrivningsmaskineriet er placeret midtskibs og bestaar af en 8-cylindret Polar Dieselmotor paa normalt 1310 EHK ved 250 O/M. Farten er beregnet til 12 Knob.

## LANGVARIGT SVENSK BESØG I DE FORENEDE STATER

**D**et amerikanske Tidsskrift *Business Week*, der udkommer i New York, oplyser, at flere Medlemmer af den svenske Delegation, der deltager i den internationale Handelskonference, antagelig skal blive ret lang Tid i Amerika. Der tales om flere Maaneder, og Formaålet hermed er, at Svenskerne skal besøge en Række Industricenterer.

Blandt de svenske Deltagere er den administrerende Direktør for Eriksberg Værft, *Gunnar Engberg*, og Direktør *Dan-Axel Broström* fra Svenska Ostasiatiska Kompaniet. Direktør *Broström* skal bl. a. paa en Rejse til den amerikanske Vestkyst for at bese de mange Værfter her.

## LUFTFARTSOVERENSKOMST MELLEML SPANIEN OG U. S. A.

**D**et spanske Udenrigsministerium har undertegnet den Luftfartsoverenskomst mellem Spanien og U. S. A. Overenskomsten giver tre amerikanske Luftfartselskaber Ret til Mellemlandning i Spanien paa deres Ruter til det nordlige og østlige Europa.

## TRE UNION CASTLE LINERE FORLIST

**T**o engelske Linere, som tilhørte Union Castle Linien, nemlig »*Warwick Castle*» (20.000 B.R.T.) og »*Llandaff Castle*» (10.000 B.R.T.), er, efter hvad Reuter nu meddeler, blevet sænket af tyske Undervandsbaade for over 2 Aar siden. Et tredje af Union Castle Liniens Passagerskibe, »*Windsor Castle*», blev i Marts 1943 sænket af en Torpedoflyvemaskine. Skibet sank hurtigt. »*Llandaff Castle*» blev sænket i November 1942.

## DEN AMERIKANSKE OVERSKUDSTONNAGE

**I**følge tilgængelige Meddelelser har U. S. Maritime Commission bestemt, at de Skibe af den amerikanske statslige Handelsflaade, som er i god Stand, men ikke kan sælges til Udlandet, skal oplægges som Reserve i Stedet for at hugges op.

Antallet af Liberty-Skibe, der er bygget under Krigen, beløber sig nu til 2.000.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## FOR 25 AAR SIDEN

I Nummeret for den 11. December 1919 skrev *Dansk Søfarts Tidende* bl. a.:

Det danske Millionkrav til de Krigsførende: Efter de gennem Grosserer-Societetet og Industriraadet rejste Erstatningskrav til de krigsførende Magter har Ministeriet nu paabegyndt Underhaandsforhandlinger. Kravene lyder paa over 100 Millioner Kroner som Erstatning for Tab, der er paaført vore Erhverv under Krigen.

\*

Kanaltunnelen: Officielt meddeles fra London: Premierminister Lloyd George har modtaget en Deputation, overfor hvem han udtalte, at Regeringen agtede at tage Spørgsmaalet om Kanaltunnelen op til fornyet Undersøgelse fra et militært Synspunkt, og dersom de militære Sagkyndige udtalte sig gunstigt om Planen, vilde Regeringen støtte den.

## Bornholmerbaadenes Ledsageskib

Randers Havneudvalg har vedtaget at efterkomme en Henstilling fra Fragtævnet om at stille Havnens Isbryder og Bugserbaad »Bjørn« til Raadighed for Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 for at eskortere dettes Damper »Østersøen« og Østbornholmske Dampskibsselskabs Damper »Carl« paa deres Rejser mellem svensk Territorialfarvand og bornholmske Havne. »Bjørn«, der er bygget i Bremerhaven 1908 og maaler 45 Brutto-Registertons, har en 450 HK Dampmaskine og skal føres af Styrmand *Berthelsen*, Randers.

## Ung dansk Sømand død i Udlandet

December-Nummeret af »Ny Tid« — Sømandenes Forbunds Medlemsblad — bringer Mindeord over en ung dansk Sømand, *Aage Rasmussen*, der ifølge Meddelelse gennem Udenrigsministeriet til Familien i Vejle er afgaaet ved Døden efter en Ulykke i Udlandet. Oplysning om de nærmere Omstændigheder ved dette Dødsfald foreligger ikke.

Aage Rasmussen var født i Aarhus den 6. Januar 1922 og havde været Medlem af Forbundet siden Juni 1939.

## »Røma« forbliver Skoleskib

Rederiet Lauritzens Skoleskib »Røma«, der siden Krigsudbrudet har været oplagt i spansk Havn og for et Par Aar siden blev solgt, er paa Grund af forskellige Formaliteter først den 8. Oktober blevet overtaget af sin nye Ejer, Empresa Nacional Elcano: Skibet er omdøbt til »Estrella Polar« og skal ogsaa fremtidig benyttes som Skoleskib.

## Forlængelse af Skibe ved Aalborg Værft

Aalborg Værft har i den senere Tid beskæftiget sig med Forlængelse af Skibe. I Løbet af Foraaret er saaledes Sandpumperen »Suomi« forlænget med 28 Fod, hvorved dens Lasteevne er forøget med ca. 25 pCt. I Øjeblikket staar M.S. »Mars« som Nr. 8 paa Beddingen til Forlængning. Skibet har hidtil lastet 195 Tons d.w. og vil nu komme op paa 225 Tons d.w. Alene i Aar har Værftet hermed forlænget 6 Skibe, hvilket utvivlsomt er dansk Rekord. Med Velvilje fra Skibstilsynet og Klassifikationselskaberne er der i ret vid Udstrækning anvendt elektrisk Svejsning, og da Værftet i Øjeblikket har nogle Nybygninger, hvortil samme Metode anvendes, staar det godt rustet til efter Krigen at kunne optage Konkurrencen ogsaa paa dette Feldt.

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes  
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07

## Havnereparation i Thisted

Thisted Byraad har efterbevilget Havneudvalget 6900 Kr., som er anvendt til Reparation af et af Havnens Molehoveder, der var paa sejlet af et fremmed Skib. I Byraadet oplyste Borgmesteren, at der havde været forhandlet om at faa Molehovedet gjort i Stand, og at Skadevolderen ogsaa oprindelig havde været villig til at betale, men da det kom til Stykket, vilde man ikke alligevel. Ministeriet havde derfor over for Havneudvalget erklæret, at Udgiften maatte henhøre under den Kategori af Udgifter for Kommunerne, som skulde reguleres efter Krigen (Leje m. v. af kommunal Ejendom). Reparationsarbejdet var for længst udført og havde som nævnt kostet 6900 Kroner.

## Skibssalg

Fiskeskipper Lymann Hansen, Svendborg, har solgt Fiskeskutteren »Havlitten« til Fiskeskipper Gudmund Petersen, Aarhus, og Skibet er allerede afsejlet til sit ny Hjemsted. »Havlitten« er bygget i Rantzausminde i 1943.

## Jordefærd

Under meget betydelig Deltagelse begravedes Assistent i D.F.D.S., *Svend Aage Rasch*, forleden fra det store Kapel paa Vestre Kirkegaard. Kapellet var fyldt af et Følge paa 3—400 Mennesker, og mange maatte staa op.

Kisten var dækket af Dannebrog, og midt paa Flaget var lagt en Buket hvide Nelliker. Et Væld af Kranse strakte sig fra Kistens Fod hele Midtergangen igennem. Omkring Kisten stod en Æresvagt af personlige Venner og Kolleger fra D.F.D.S.

Talen holdtes af Sognepræst *M. Ulmer*, der med Udgangspunkt i Salmelinien »Ingen kender Dagen, før Solen gaar ned« gav en Skildring af Afdøde som den gode Ægtemand og Fader, Broder og Kollega.

Kisten blev baaret ud til Tonerne af »Altid frejdig«. Efter Jordpaakastelsen takkede en Søster til Afdøde for den store Deltagelse.

## Nationalbankens Maanedsbalance steget 209 Mill. Kr.

Nationalbankens Maanedsbalance pr. 30. November er i Forhold til Balancen ved Udgangen af Oktober steget med 209 Mill. Kr. til 7258 Mill. Kr. Den største Bevægelse paa Aktivsiden er en Fremgang paa 151 Mill. Kr., som registreres paa »forskellige Debitorer«, der herefter udgør 4154 Mill. Kr. Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet er steget med 41 Mill. til 2732 Mill. Kr., og endelig er der en Stigning i Beholdningen af Aktier og Obligationer paa 20 Mill. til 94 Mill. Kr.

Seddeltirkulationen er formindsket med 23 Mill. til 1621 Mill. Kr. Paa Folio-Konto er Indskudene forøget med 90 Mill. til 2920 Mill. Kr., endvidere er Finansministeriets Indskud forøget med 37 Mill. til 621 Mill. Kr. og de forskellige Konti for ledige Penge med 111 Mill. til 1538 Mill. Kr.

## Stærkt Opsving i Spaniens Tankfart

Den spanske Handelsflaade havde, indtil Petroleumsmonopolet blev oprettet den mindste Tanktonnage i Europa, idet den kun raadede over fire Tankskibe, nemlig »Ebro«, »Tiflis«, »Zorroza« og »Remidois«. Nu er ialt 26 Tankskibe i Drift paa tilsammen 111,500 BRT, hvad der omtrent svarer til 13 pCt. af hele Handelsflaaden.

Et Tankskib paa 3365 BRT ejes af »Compania Cantabrica de Navigacion«, og to andre paa tilsammen 15,806 BRT ejes af »Compania Espagnola de Petroleos« (Cepsa). Langt den største Del af Tankskibsflaaden — 23 Skibe paa tilsammen 92.328 BRT — ejes af Petroleumsmo-

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901



polet »Compania Arrendataria del Monopolio de Petroleos« (Campsa). I Begyndelsen af Oktober Maaned i Aar blev paa Værftet Union Naval de Levante i Asturien Tankskibet »Campon« sat i Vandet til Petroleumsmonopolet. Det er af samme Type som »Campanta«, der løb af Stabelen i Februar i Cadix og »Calvo Sotelo«, der vil blive sat i Fart i Lobet af de nærmeste Maaned.

Campsa har desuden afgivet Ordre paa yderligere to Tankbåde, der vil faa Navnet »Ballen« og »Arapiles«. Med disse Skibe er man i Spanien kommet ind paa Bygningen af Standardskibe, saaledes at man kan udnytte Fordelen ved Seriebygningen.

Hvad Byggepriserne angaar, viser der sig en betydelig Fordyrelse i Sammenligning med Tiden før Borgerkrigen. Medens et Olie-tankskib i 1935 kunde bygges for ca. 17 Mill. Pesetas, ligger Byggeprisen nu paa ca. 31,35 Mill. Pesetas, men i denne Forbindelse maa man ikke se bort fra den indtraadte Forringelse af Pesetaens Værdi. Byggeomkostningerne for de ovennævnte tre Skibe til Campsa ligger paa Grund af særlige Forhold noget lavere, nemlig paa 27 Mill. Pesetas for hvert Fartøj.

#### Motorsejler »Kastor« foreløbig bjærget

Motorgaleasen »Kastor« af Løgstør, der den 20. Oktober sank paa Københavns Yderred efter Kollision med D.F. D.S.' Damper »Yrsa«, er nu blevet foreløbig bjærget indenfor Molerne, hvor den er sat paa Grund paa Lynetteflakket, indtil Bjergningsarbejdet kan fortsættes.

Det er Bjergningsentreprenør Flyvbjerg, Frederikshavn, med Motorgaleasen »Nelly«, der udfører Bjergningsarbejdet. Først blev »Kastor«s Last, der bestod af Molér, taget op ved Hjælp af Dykker. Derefter begyndte Hævningen af »Kastor«.

Dette Arbejde foregaar ved Hjælp af Pontoner, og forleden var man altsaa kommet saa vidt, at man med Forsigtighed kunde slæbe Vraget ind paa Inderreden, hvor det blev sat paa Grund paa Lynette-Flakket. »Kastor« ligger endnu med Skroget under Vand, men det er Meningen ved Pontonernes Hjælp at sætte den længere og længere op paa Grunden, indtil man kan komme i Gang med en midlertidig Tæning og faa Skibet pumpet læns.

#### Ny kvindelig Skibsreder i Mariehamn

Rederiaktiebolaget Yildum i Mariehamn har til administrerende Direktør valgt Frøken *Aslög Nylund*, som dermed efterfølger sin afdøde Fader, Konsul E. Nylund.

Imidlertid er Frøken Nylund ikke Mariehamns eneste kvindelige Reder, idet Fru Eling Engmann i nogle Aar har været Direktør i et Rederiforetagende.

#### »Hansa«s Forlis uopklaret

Den endelige Rapport angaaende Begivenhederne til Søs i Forbindelse med Gotlandsdamperen »Hansa«s Undergang foreligger nu og er af Chefen for Marinen overgivet Forsvarsdepartementet. Af Rapporten fremgaar bl. a., at det Fartøj, som Kaptajnen paa Damperen »Slite« har iagttaget og rapporteret at have »skygget« »Hansa«, med største Sandsynlighed har været den svenske Damper »Flora«, som passerede forbi Landsort efter »Hansa«. Det Fartøj, man fra »Slite« har set gøre en Bagbordsdrejning ved Landsort, var Damperen »Gute«.

Angaaende det Lysskær, som man har berettet at have iagttaget fra »Hansa« efter Ulykken, har Undersøgelsen ikke givet noget positivt Resultat. Af Rapporten fremgaar endvidere, at Ulykkesnatten har Jageren »Mjølner« og Hjælpekrydseren »Nr. 4« været ude ved Gotlandsdamprens Rute.

Man har ikke fra noget af Orlogsskibene gjort nogen iagttagelse eller kunnet give nogen Forklaring paa det skete. Alle Rapporter angaaende Aflytning eller Observation af Undervandsbaade eller andre Orlogsfartøjer har vist sig at hidrøre fra svenske Orlogsskibe i dette Farvand.

#### De svenske Lejdeskibe

Yderligere to Lejdeskibe kom forleden ind paa svensk Farvand, nemlig Johnson-Liniens Motorskib »Colombia« og Salén-Rederiernes Motorskib »Sven Salén«. »Colombia«, som har indtage Ladning i Montevideo, medfører hovedsagelig Foderstoffer, medens »Sven Salén«s Ladning for Størstedelen bestaar af Jordnødder fra Buenos Aires samt Bomuld og Tobak fra Brasilien. Desuden medfører »Sven Salén« ca. 600 kg Bananer og et Parti Gavepakker.

## FRA SØRETTENE

#### Forsat af Strømmen

Motorgaleasen »Alex« af Odense grundstødte den 17. November i Nærheden af Vejro, Kaptajn P. G. Wiik har under et Søforhør i Sø- og Handelsretten forklaret, at Strømmen havde forsat Skibet. Vandet steg, saa Skibet den næste Dag kunde slæbes af Grunden af en Fiskerbaad. »Alex« havde dog faaet en Læk og kunde ikke pumpes læns, hvorfor man anløb Nyborg, hvor Falck anbragte nogle Pumper ombord, og der foretoges en midlertidig Reparation.

#### Grundstødning i Sorte Rende

Motorgaleasen »Kirsten« af Nysted har den 26. November været ude for en Grundstødning i Sorte Rende Syd for Københavns Sydhavn. Kaptajn H. V. Hansen oplyste under et Søforhør i Sø- og Handelsretten, at Grundstødningen skyldtes, at en Wire til Skibets ene Sværd sprang, saaledes at Sværdet gik ned og fiskede Bunden. Stenfiskerfartøjet »Tove« af Odense ydede Assistance, idet den læggede en Del af Galeasens Brunkulslast, hvorefter Skibet blev slæbt af Grunden. Der er ingen Skade sket.

## PERSONALIA

#### 70 Aar

Havnemissionær *Fyrkilde*, Helsingør, fylder i Morgen 70 Aar. *Fyrkilde* har i en lang Aarrække ledet Sømandsstuen i Helsingør.

#### »Georg Stage«s nye Overstyrmand

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* er Skoleskibet *Georg Stages* Fører gennem en Aarrække, Kaptajn *Junker*, traadt tilbage og er blevet afløst af sin tidligere Overstyrmand, *Peter Svendsen*. Den saaledes ledigblevne Post som Overstyrmand er nu blevet besat med den tidligere 2. Styrmand, *Jens Peter Nørgaard*, der har sit Hjem i Slagelse.

Den nye Overstyrmand er født 1907 i Gerlev ved Slagelse og gik til Søs med »Georg Stage« i 1924. Han sejlede senere med forskellige danske Sejl- og Dampskibe samt som Værnepligtig med Inspektionsskibet »Beskytteren« i 1927—28, indtil han i 1931 gik paa Københavns Navigationsskole, hvor hans Flid og Dygtighed belønnedes med en Kikkert med Inskription. Han tog Styrmands-eksamen 1932 og de to følgende Aar henholdsvis Skibsfører- og Radioeksamen og mønstrede derefter ud som Styrmand med sit gamle Skoleskib. Senere sejlede han nogle Aar som Styrmand i Det Forenede, i Rederiet A. P. Møller og i Rederiet »Motortramp«s M.S. »Stensby«. Men »Georg Stage« drog, og inden han nu blev udnævnt til Overstyrmand, har han sejlet med Skoleskibet i tre Aar som Lærer og i tre Aar som 2. Styrmand.

#### 25 Aars Jubilæum

Chefen for Fyr- og Vagervæsenets Bygningstjeneste, Bygningingeniør og Arkitekt *Holger J. Ryge*, fejrede forleden 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse i Fyretaten. Inden han i 1919 blev ansat som Arkitekt i Fyrvæsenet, havde han taget Afgang fra Kunstakademiet og i nogle Aar drevet selvstændig Arkitekt-Virksomhed. I 1941 forfremmedes han til Fyrvæsenets Chefarkitekt.

#### Marineforeningen

En ny Lokalfdeling af Marineforeningen — den 82. — er i disse Dage blevet oprettet paa Fanø.

#### Officielt

»Esbjerg Tovværksfabrik Aktieselskab« af Esbjerg. Under 16. Oktober 1944 er Selskabets Vedtægter ændrede. Aktiekapitalen er udvidet med 500.000 Kr. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 1.500.000 Kr., fuldt indbetalt. Hvert noteret Aktiebeløb paa 1000 Kr. giver 1 Stemme, dog at ingen Aktionær kan afgive flere end 50 Stemmer. Direktør Christen Husted, Carolinevej 4, Hellerup, og Prokurist Jørgen Oluf Broegaard, Esbjerg, er indtraadt i Bestyrelsen.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon »Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

DAMPKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



## Brug Holzappel's International Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

## A/S EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg + Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Red og Grøn indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Manje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 7. December 1944.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helårsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helårsabonnement. Enkelte Numre koster for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

## I. Østersøen.

### 1592. Danmark. Møn Fyr SE. t. S. Vrag.

*Position.* c. 54° 47',7 N. 12° 42',8 E., c. 10<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Sm 148° fra Møn Fyr.

*Detaller.* 2 Vrag rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

### 1593. Sverige. Kalmarsund. Mönsterås Indsejling. Oknö. Nye Ledefyr tændt.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1556 1944 udgaar.

*Position.* Forfyret: 57° 00' 12" N. 16° 32' 12" E.

*Detaller.* Oknö övre og nedre Fyr er erstattet med to nye Ledefyr, der er opført i Nærheden af de tidligere Fyr.

1. Bagfyret viser hvidt Hurtigblink, 90 Blink hver 1<sup>m</sup>. Flammens Højde: 12,5 m. Fyrlanterne paa Baake, forsynet med hvidt, firkantet Dagmærke.
2. Forfyret viser hvidt og rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,3 m. Lanterne paa hvidt Fyrhus. Fyret lyser hvidt i Fyrliniens Retning og rødt, uforstærket Lys mellem Pejlingerne 195° og 225°.

Den indbyrdes Afstand mellem Fyrene, der er overet i Pejling 270°,5, er 300 m.

(U. f. a. Nr. 48/2320. Stockholm 1944.)

### 1594. Sverige. Öland E.-Kyst. Skärlov. Fiskerfyr opført.

*Position.* Forfyret 56° 25' 29" N. 16° 35' 06" E.

*Detaller.* Ved Skärlov Fiskerihavn er paa ovennævnte Plads opført to Fiskerfyr, Skärlov övre og nedre Fyr. Fyrene viser begge rødt, fast Lys. Flammens Højde: Bagfyret 12,2 m. Forfyret 4,9 m. Fyrlanterner paa Baaker med trekantede Dagmærker, paa Bagbaaken sort med nedadvendt Spids, paa Forbaaken hvidt med opadvendt Spids. Fyrene, der er overet i Pejling 295°, tændes kun for det lokale Fiskeri og efter Behov.

(U. f. a. Nr. 48/2321. Stockholm 1944.)

1595. Sverige. Gotland E.-Kyst. Faludden. Redningsstation nedlagt. Herrevik. Redningsstation oprettet.

*Positioner.* Faludden Redningsstation c. 57° 00' N. 18° 24' E.  
Herrevik — c. 57° 25',3 N. 18° 55',2 E.

*Detaller.* 1. Faludden Redningsstation er nedlagt.

2. En Redningsstation, forsynet med Motorredningsbaad, er oprettet i Herrevik.

*Kort* Nr. 181 og 182.

(U. f. a. Nr. 48/2378. Stockholm 1944.)

1596. (T). Sverige. Öregrunds Skærgaard. Vaddö Kanal. Afviserværk ved Elmsta Bro under Reparation.

*Position.* 59° 58',5 N. 18° 49',0 E.

*Detaller.* Afviserværket ved Elmsta Bro i Vaddö Kanal er under Reparation efter Paasejling. Medens Reparationsarbejderne foregaar, forbydes Slæbning af Pramme gennem Kanalen om Natten. Det henstilles iøvrigt til de søfarende at udvise største Forsigtighed under Passage af Broen.

(U. f. a. Nr. 48/2319. Stockholm 1944.)

1597. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvallsbukten. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

*Position.* c. 62° 18' N. 17° 38' E.

*Detaller.* Sundsvallsbukten Lys- og Fløjtetønde er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. a. Nr. 48/2388. Stockholm 1944.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1598. (T). Danmark. Kattegat S.-lige Del. Samsø SE.-Pynt. Lushage. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

*Position.* c. 55° 45',9 N. 10° 37',5 E.

*Detaller.* Taagesignalet med Nautofon ved Lushage Fyr er midlertidigt ude af Virksomhed. Signalet vil snarest blive bragt i Orden.

1599. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Samsø SW.-Pynt. Vesborg. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

*Position.* c. 55° 46',2 N. 10° 33',3 E.

*Detaller.* Taagesignalet med Nautofon ved Vesborg Fyr er midlertidigt ude af Virksomhed. Signalet vil snarest blive bragt i Orden.

1600. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 44/1500 1944.

*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.

*Detaller.* I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: I Skelhundeholm Løb: 4,0 m, i Gaaseholm Løb: 2,4 m, i Svaneholm Løb: 1,3 m og i Kobberø Løb: 2,5 m.

Der er saaledes for Tiden 4,0 m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

1601. Sverige. Skagerrak. Marstrandfjord—Hakefjord (Södra Uddevallaleden). Nye Fyr tændt. Fyr forandret. Fyr nedlagt.

*Position.* Se nedenfor.

*Detaller.* 1. Nye Fyr tændt.

a) Paa Marstrandsoen NW.-Pynt (Skallen) er paa 57° 53' 31" N. 11° 33' 06" E. tændt et nyt Fyr, Skallen Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Flammens

Højde: 13,5 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Taarn. Fyret lyser, som følger:

- |                                   |                                   |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pejł. fra 34° til 48°. | 6. Rødt i Pejł. fra 88° til 110°. |
| 2. Hvidt i — - 48° - 58°.         | 7. Grønt i — - 110° - 132°.       |
| 3. Rødt i — - 58° - 68°.          | 8. Hvidt i — - 132° - 208°.       |
| 4. Grønt i — - 68° - 76°.         | 9. Rødt i — - 208° - 250°.        |
| 5. Hvidt i — - 76° - 88°.         | 10. Grønt i — - 250° - 266°.      |

b) Paa *Södra Meholmen* W.-Pynt er paa 57° 55' 25" N. 11° 37' 32" E. tændt et nyt Fyr, *Södra Meholm* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus paa sort Fundament. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejł. fra 293° til 71°. | 4. Grønt i Pejł. fra 150° til 252°. |
| 2. Hvidt i — - 71° - 82°.          | 5. Hvidt i — - 252° - 258°.         |
| 3. Rødt i — - 82° - 150°.          | 6. Rødt i — - 258° - 293°.          |

c) Paa S.-Siden af *Norra Meholmen* er paa 57° 55' 35" N. 11° 37' 55" E. tændt et nyt Fyr, *Norra Meholm* Fyr, der viser rødt og grønt Hurtig-blink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejł. fra 211° til 301° | 2. Rødt i Pejł. fra 301° til 121°. |
|------------------------------------|------------------------------------|

d) Paa *Norra Mitholmen* W.-Side er paa 57° 58' 05" N. 11° 43' 50" E. tændt et nyt Fyr, *Mitholmarna* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7,5 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- |                                   |                                     |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejł. fra 25° til 36°. | 4) Grønt i Pejł. fra 155° til 205°. |
| 2. Hvidt i — - 36° - 41°.         | 5) Hvidt i — - 205° - 208°.         |
| 3. Rødt i — - 41° - 155°.         | 6) Rødt i — - 208° - 218°.          |

2. Fyr forandret.

Den hvide Lysvinkel mellem Pejlingerne 91° og 148° i *Marstrand* Fyr paa 57° 53' 36" N. 11° 43' 41" E. er forandret til en rød Lysvinkei.

3. Nedlagte Fyr.

Fyrene *Stora Dyrö* paa 57° 55' 32" N. 11° 36' 25" E. samt *Algö nedre* og *övre* paa c. 57° 56' 39" N. 11° 40' 18" E. er nedlagt.

4. Sejlansvisninger.

Under Indsejling fra Søen i en af *Skallen* Fyrs to W.-lige hvide Lysvinkler bør der drejes langsomt Bagbord over mod Fyrets N.-lige hvide Lysvinkel, saa snart man er kommet ind i *Lönntäcken* Fyrs N.-lige hvide Lysvinkel.

Under Udsejling gennem *Hakefjorden* bør man begynde at dreje Styrbord over ud af *Mitholmarna* Fyrs S. lige hvide Lysvinkel, saa snart man kan se *Paternoster* Fyr over *Risö* S.-Pynt.

Kort Nr. 101, 100 og 92.

(U. f. s. Nr. 48/2322. Stookholm 1944.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1602. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 65 af 10. Marts 1939 angaaende Sejlads gennem Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg.

*Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 5. December 1944 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af Bestemmelserne i § 6, Stk. 3, i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, og kgl. Anordning Nr. 190 af 8. Juli 1926 angaaende Regler til Be-

tryggelse af Sejladsen i indre Farvande, bekendtgøres herved efter Samraad med Marine-ministeriet og Trafikministeriet følgende:

§ 1.

I § 4 i Bekendtgørelse Nr. 65 af 10. Marts 1939 angaaende Sejlads gennem Jernbane-broen over *Limfjorden* ved *Aalborg* foretages følgende Tilføjelser:

„Om Dagen vises fra en paa Klappafgets Kontravægtstaarn anbragt Signalmast samtidigt med de under a, b og c nævnte Lyssignaler tillige henholdsvis 1, 2 og 3 Kugler, ligesom der samtidigt med det under d nævnte violette Lys vil blive vist et blaat Flag“.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

*Publikationer.* Danske Lods II, Side 87. Havnelods, Side 27.

---

## Tillæg.

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

**1603. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort Fyr W. t. N. Vrag fjernet.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 42/1455.

*Position.* 55° 43' (22") N. 12° 39' (19") E. c. 0,5 Sm 284° fra *Middelgrunds Fort Fyr*.

*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

**1604. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Tolkerende. Sømærke forsvundet.**

*Position.* 54° 50',9 N. 12° 13',8 E.

*Detaller.* Rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste *Tolkerende E.* er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

## Maanedsoversigt Nr. 12

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

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.  
København 7. December 1944.

### Danmark.

- 1944**
- 1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
  - 1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
  - 1/4
  - 9/576
  - 12/671 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
  - 16/760 } Farvande.
  - 17/801
  - 21/888
  - 38/1327
  - 1/5 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1943 i *danske* og nærliggende Farvande.

### I. Østersøen.

- 1944**
- 46/1522 } *Østersøen* E.-lige og mellemste Del. Operationsomraade udvidet. Advarsel.
  - 14/739 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.
  - 2/364
  - 1/8 *Danmark. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop* Havn Indsejling. Tilsanding.
  - 1/11 *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.
  - 1/13 *Danmark. Bornholm. Nekso* Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
  - 1/14 *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.
  - 1/15 *Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen.* Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.
  - 1/16 *Sverige. Karlskrona W.-lige* Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
  - 1/17 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sejladshindringer.
  - 1/18 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.
  - 1/19 *Sverige. Karlskrona S.-lige* Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
  - 1/20 *Sverige. Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.
  - 11/064 } *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Oplysning om Skydebane.
  - 11/641 } *Sverige. Öland E.* Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
  - 35/1266
  - 1/25 *Sverige E.-Kyst.* Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
  - 1/26 *Sverige. Ozelösund.* Skydeøvelser.
  - 1/27 *Sverige. Ozelösund. Marsviken.* Bombekastningsøvelser.
  - 1/28 *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
  - 41/1425 } *Sverige. Gotland. Fårösund.* Indsejling spærret.
  - 41/1426
  - 1/30 *Sverige. Hävrings—Kråkelund.* Miner udlagt.
  - 24/975 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden.* Arbejder med Dykker.
  - 1/31 *Sverige. Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Ozelösund.* Forbud mod Ankring.
  - 1/32 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko.* Lodsartøjs Plads.
  - 1/33 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär.* Forbudte Løb.
  - 1/34 *Sverige. Stockholms Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.
  - 1/35 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden.* Ankring og Fortøjning forbudt.
  - 1/36 *Sverige. Stockholms Skærgaard.* Skydeøvelser.
  - 13/699 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm* Havn og *Alvik.* Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.

- 1944
- 1/37 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan.* Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
- 11/666 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.
- 1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vazholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
- 10/633 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholmalobet.* Forbud mod Ankring.
- 1/41 Sverige. *Södra Kvarnen.* Minespærring. Advarsel.
- 10/634 Sverige. *Öregrunds Skærgaard.* Forbud mod Ankring.
- 1/42 Sverige. *Öregrunds Skærgaard.* Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
- 39/1380 Sverige. *Öregrundsgræpen.* Lodstjeneste indstillet.
- 1/43 Sverige. *Boltniske Bugt. Löfstabukten N.* Skydeøvelser.
- 1/44 Sverige. *Boltniske Bugt. Skutskär ENE.* Skydeøvelser.
- 1/45 Sverige. *Boltniske Bugt. Gävle.* Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.
- 7/534 Sverige. *Boltniske Bugt. Luleå Skærgaard.* Bombekastnings- og Skydeøvelser.
- 23/941 Sverige. *Boltniske Bugt. Luleå Havn. Tjuvholmssundet.* Uddybningsarbejder.
- 1/47 Finland. *Skärgårdshavet. Åland.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
- 1/50 } Lolland. *Riga Bugt. Dünamünde W.* Spærret Omraade.
- 8/571 }
- 38/1335 Lolland. *Windau* Indsejling. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/51 Tyskland. Signaler forbudt i *tyske* Farvande.
- 1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidigt slukket.
- 1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Lodstvang.
- 1/54 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Sejladsforskrifter.
- 1/55 Tyskland. *Warnemünde—Gedser.* Forbud mod Ankring.
- 1/56 Tyskland. *Memel* Anduvning. Sejladsforskrift.
- 1/57 Tyskland. *Memel* Anduvning. Skydeomraade.
- 9/577 Tyskland. *Memel. Seetief.* Forbud mod Ankring.
- 3/397 Tyskland. *Cranz N.* Spærret Omraade.
- 21/897 Tyskland. *Brüsterort.* Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.
- 1/58 Tyskland. *Königsberger Seekanal.* Sejladsforskrift.
- 1/59 } Tyskland. *Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/60 }
- 43/1467 Tyskland. *Pillau* Anduvning. Lodstvang.
- 1/61 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
- 1/62 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt.
- 1/63 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbudt Omraade.
- 1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
- 1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen.* Sejladsforskrift.
- 1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen.* Signal ved Passage af *Hela.*
- 1/67 Tyskland. *Danzig Bugt.* Skydeøvelser.
- 1/68 } Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning
- 21/898 } om Ankerplads. Sømærker udlagt.
- 35/1263 }
- 27/1066 Tyskland. *Putziger Wiek. Hexengrund.* Skydeomraade.
- 1/69 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Skydeøvelser.
- 38/1336 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Spærret Omraade.
- 21/899 Tyskland. *Stolpmünde W.* Skydeøvelser.
- 11/648 Tyskland. *Stolpmünde NW.* Skydeplads. Advarsel.
- 35/1241 Tyskland. *Stilo—Jershöft.* Forbudt Omraade.
- 35/1242 Tyskland. *Jershöft NW.* Forbudt Omraade.
- 39/1383 Tyskland. *Nest.* Fast Skydeomraade.
- 1/71 Tyskland. *Nest.* Skydeøvelser
- 43/1468 Tyskland. *Rügenwalde W.* Fast Skydeomraade.
- 1/72 Tyskland. *Kolberg NE.* Spærret Omraade.
- 1/73 } Tyskland. *Kolberg N.* Skydeomraade.
- 10/617 }
- 44/1492 Tyskland. *Kolberg NW.* Skydeøvelser.
- 1/74 Tyskland. *Swinemünde.* Advarsel til Søfarende.
- 1/75 Tyskland. *Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff.* Tilsanding. Sejladsforskrift.
- 35/1245 Tyskland. *Stettiner Haff. Grosses Stettiner Haff. Haffrinne E.* Forbudt Omraade.
- 35/1246 Tyskland. *Greifswalder Ois.* Forbudt Omraade.
- 25/1012 Tyskland. *Greifswalder Bodden* Anduvning. Spærret Omraade.
- 1/76 Tyskland. *Rügen E.-Kyst.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 9/583 Tyskland. *Rügen NE.* Sejladsforskrift.
- 1/77 Tyskland. *Darßer Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/78 Tyskland. *Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek.* Skydeomraade.
- 1/80 Tyskland. *Warnemünde W.* Skydeøvelser.
- 24/987 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt.* Skydeøvelser.
- 1/82 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE.* Forbudt Omraade.
- Oplysning om Afmærkning.
- 40/1396 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Bollenhagen—Rosenhagen.* Fareomraade.
- 40/1397 Tyskland. *Neustädter Bugt.* Fareomraade.
- 36/1281 Tyskland. *Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE.* Forbudt Omraade.



## 1944

- 1/83 *Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 1/84 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Bnake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.*  
 1/85 *Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*  
 1/86 *Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 1/87 *Tyskland. Kiel Havn. Holtenau Red. Forbud mod Ankring.*  
 1/88 *Tyskland. Kiel Havn. Møltenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.*  
 1/89 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*  
 1/90 } *Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.*  
 1/91 }  
 41/1435 *Tyskland. Eckernförde Bugt. Sømærke udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*

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

## 1944

- 4/464 *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. {Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.*  
 47/1565 *Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib midlertidigt inddraget.*  
 1/93 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.*  
 35/1249 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.*  
 38/1342 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret. Sømærke midlertidigt udlagt.*  
 1/95 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.*  
 19/866 *Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.*  
 1/96 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*  
 1/97 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 9/585 *Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/98 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*  
 47/1586 *Danmark. Sundet. Middelgrund's Fort. Forbudt Omraade.*  
 1/99 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*  
 1/100 *Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skakts. Fyr tændt.*  
 34/1222 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.*  
 4/465 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.*  
 1/101 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*  
 1/102 } *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 38/1343 }  
 9/586 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.*  
 1/103 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Fyr midlertidigt slukket.*  
 1/104 *Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.*  
 1/105 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.*  
 2/367 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen. Spørring udlægges.*  
 43/1471 *Danmark. Sundet. Flakfort. Forbudt Omraade.*  
 1/106 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.*  
 47/1587 *Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb. Forbud mod Fiskeri.*  
 1/107 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*  
 1/108 }  
 23/949 } *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.*  
 24/990 }  
 29/1117 }  
 1/109 *Sverige. Sundet. Sejlroute for Vintoren.*  
 1/110 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.*  
 1/111 *Sverige. Sundet. Helsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*  
 35/1273 *Sverige. Sundet. Malmöreda Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.*  
 1/112 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*  
 1/113 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*  
 23/948 }  
 30/1137 } *Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.*  
 46/1549 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom. Vandstandsbræt i Uorden.*  
 1/114 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*  
 47/1568 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
 1/117 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masned Sundbroen.*  
 1/119 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*  
 1/120 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*  
 1/121 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*

1944

- 1/122 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn.* Dybde aftaget.  
 25/1018 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn.* Dybde i Indløb aftaget.  
 1/125 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.  
 1/126 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/127 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn.* Forbud mod Ankring.  
 1/128 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn* Indsejling. Dybde.  
 1/129 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.  
 35/1274 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.  
 1/131 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Æroskobing Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/133 *Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs.* Fyr midlertidigt fjernet.  
 28/1102 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.  
 45/1519 *Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen.* Oplysning om Lods.  
 1/135 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.  
 1/136 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn.* Tilsanding.  
 14/743 } *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 23/951 }  
 9/588 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Oplysning om forbudte Omraader.  
 30/1152 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgelandskabet.* Oplysning om Dybde i Indsejlingen.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1944

- 1/139 *Danmark. Kattegat. Bostemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.*  
 1/140 *Danmark. Kattegat. Raageleje NNW.* Oplysning om Palle. Midlertidig Afmærkning udlagt.  
 41/1447 *Danmark. Kattegat. Kikhavn. Hundested.* Radiofyr midlertidigt nedlagt.  
 1/141 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.  
 1/142 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.  
 47/1573 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.  
 43/1475 *Danmark. Isefjord. Lynæs Havn* Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.  
 1/144 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.  
 1/145 *Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.  
 23/970 *Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne.* Hus ødelagt.  
 1/146 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Fyr midlertidigt slukket.  
 48/1598 *Danmark. Kattegat. Samsø SE. Pynt. Lushage.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/148 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 3/403 *Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro.* Oplysning om Brobygningsarbejder.  
 48/1599 *Danmark. Kattegat. Samsø SW. Pynt. Vesborg.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.  
 1/151 } *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro.* Dybde aftaget.  
 1/152 }  
 11/656 } *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.  
 1/153 *Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr* midlertidigt i Uorden.  
 1/154 *Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr* midlertidigt ude af Virksomhed.  
 40/1416 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.  
 42/1464 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Dybde aftaget. Advarsel.  
 1/155 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 29/1118 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr paa Kornpieren midlertidigt slukket.  
 45/1520 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr midlertidigt slukket.  
 1/156 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.  
 1/159 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/160 *Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr.* Radiofrekvens midlertidigt forandret.  
 1/161 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord* Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.  
 47/1575 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord.* Dybde i Sejløb midlertidigt aftaget.  
 43/1476 *Danmark. Kattegat. Mariager Fjord* Indsejling. Dybde over Barren aftaget.  
 1/162 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservecyfrskib.  
 1/163 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup* Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.  
 1/164 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.  
 1/165 *Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/166 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/167 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.  
 35/1259 *Danmark. Kattegat. Skagen S.* Forbudt Omraade.  
 47/1588 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.  
 1/168 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.  
 1/169 *Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev.* Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.  
 1/170 *Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn.* Dybde aftaget.  
 26/1045 *Sverige. Kattegat. Skagerrak.* Sejlads gennem minespærret Omraade.  
 26/1046 *Sverige. Kattegat. Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.

- 1944
- 26/1047 *Sverige. Kattegat. Skagerrak* Forskrifter for Sejlads inden for Mincomraadet mellem Bredeparallerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved *Sveriges W.-Kyst*.
- 1/173 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Skærgaard. Ankringsforbud.
- 1/174 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 12/674 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg.* Afmærkning midlertidigt forandret.
- 3/408 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cemenifabrik.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 22/932 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cemenifabrik.* Læmole opføres.
- 4/442 *Danmark. Limfjorden. Aalborg E.* Havnearbejder paabegyndt.
- 1/175 *Danmark. Limfjorden.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg og Nørre-Sundby*.
- 1/176 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 1/177 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen*.
- 1/178 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Duo d'Alber fjernet af Isen.
- 1/179 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 1/180 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Afmærkning midlertidigt forandret.
- 1/181 *Danmark. Limfjorden. Skive* Havn. Dybde aftaget.
- 1/182 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde* Bro. Tilsanding.
- 1/183 *Danmark. Limfjorden. Vilsund* Anlægsbro. Dybde aftaget.
- 4/443 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer* Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 1/186 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen*.
- 37/1315 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/188 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Fyr vættet.
- 48/1600 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand.
- 1/190 *Danmark. Skagerrak. Skagen* Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 47/1589 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn* Havn. Sunket Pram.
- 31/1163 *Danmark. Skagerrak. Spirbakken* Baake midlertidigt fjernet.
- 1/191 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals* Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.
- 43/1478 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 25/1020 *Danmark. Skagerrak. Svinklov* Baake midlertidigt fjernet.
- 1/192 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 13/712 *Norge. Oslofjord. Færder.* Oplysning om Lods.
- 40/1401 *Norge. Oslofjord.* Kontrol med Skibe, der anløber *Oslo* Havn.
- 30/1141 *Norge. Oslofjord. Oslo* Havn. Løbet *Lindøya—Grasholmen*. Trafikforbud.
- 37/1317 } *Norge. Oslofjord. Molen.* Sejladsforskrift.
- 38/1354 }
- 24/1009 *Norge. Oslofjord. Mejjordbåen S.* Bombekastningsomraade.
- 39/1389 *Norge. Skagerrak. Sandefjord og Tønsbergfjord.* Forbud mod Ankring.
- 39/1390 *Norge. Skagerrak. Larviksfjord.* Forbud mod Ankring.
- 39/1391 *Norge. Skagerrak. Langesunds Bugt.* Forbud mod Ankring.
- 26/1051 *Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør E.-lige* Indsejling. *Gronholmgaepet*. Afspærring.
- 1/194 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. *Vestregapet*. Forbud mod Ankring.
- 10/626 *Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord.* Sejladsforskrift.
- 2/377 *Norge. Skagerrak. Kristiansand S.* Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1944
- 2/211 *Norge. Øst-Finmark. Vardo E.* Mineomraade. Advarsel.
- 3/408 *Norge. Vardøy og Bussesund.* Forbud mod Ankring.
- 2/212 *Norge. Varangerfjord. Vadsø* SW. Forbud mod Ankring.
- 2/213 *Norge. Varangerfjord. Vadsø.* Ankringsforbud.
- 2/214 } *Norge. Færlige Omraader.* Advarsel.
- 15/754 }
- 2/215 *Norge. Kamøy Fjord.* Mineomraade.
- 2/216 *Norge. Porsanger Fjord.* Mineomraade.
- 20/879 *Norge. Vargsund.* Mineomraade.
- 2/217 *Norge. Vest-Finmark. Færligt Omraade.* Advarsel.
- 2/218 *Norge. Rognsund.* Mineomraade. Sejlads forbudt.
- 4/445 *Norge. Altafjord.* Mineomraade. Advarsel.
- 20/880 *Norge. Stjernsund.* Mineomraade.
- 2/219 *Norge. Kvalsund og Langsund.* Mineomraade. Advarsel.
- 2/220 *Norge. Lyngenfjord.* Mineomraade.
- 36/1288 *Norge. Grottsund. Tønsnes* Anduvning. Sejladsforskrift.
- 36/1289 *Norge. Tromsøysund. Tromsø.* Forbud mod Ankring.
- 2/221 *Norge. Tromsø- og Sandesund.* Forbud mod Ankring.
- 2/222 *Norge. Senja og Troms. Malangen—Grøtøydjupet.* Mineomraade. Advarsel.
- 46/1544 *Norge. Kvaløy.* Mineomraader.
- 2/223 *Norge. Troms. Finnesrenna.* Bestemmelser for Gennemsejling.
- 13/713 *Norge. Gisundet. Finnesrenna.* Trafikbestemmelser. Signaler.
- 29/1119 *Norge. Vågsfjord.* Forbud mod Ankring.

- 1844
- 2/224 Norge. *Vågefjord. Harstad.* Forbud mod Ankring.
- 13/714 Norge. *Vågefjorden. Harstad.* Natspærring.
- 34/1227 Norge. *Ojolfjord. Narvik Bugt.* Mineomraade. Sejladsforskrift.
- 2/225 Norge. *Vestfjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 13/715 Norge. *Lofoten. Svolve. Osanpollen (Leirosen).* Advarsel mod at anløbe.
- 2/228 Norge. *Lofoten. Svolve.* Alarmtilstand.
- 2/227 Norge. *Lofoten. Skråven S.* Passage gennem *Salvørsleden* forbudt.
- 46/1545 Norge. *Lofoten.* Mineomraader.
- 2/228 Norge. *Skagatadsund.* Forbud mod Ankring.
- 44/1506 Norge. *Vestfjord. Henningsvær.* Mineomraade.
- 44/1507 Norge. *Vestfjord.* Mineomraade.
- 44/1508 Norge. *Vestfjord. Buksnesfjord.* Mineomraade.
- 8/563 Norge. *Vestfjord. Grotøysund.* Forbud mod Ankring.
- 8/564 Norge. *Folla Fjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/229 Norge. *Folla.* Spærret Omraade.
- 2/230 Norge. *Bodø Anduvning.* Tvangsruter.
- 2/231 Norge. *Bodø W.* Spærret Omraade.
- 2/232 Norge. *Saltstraumen og Sundstraumen.* Sejladsforskrift.
- 8/565 Norge. *Hordalafjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/233 Norge. *Stifjord—Fugløvfjord.* Mineomraade.
- 2/234 Norge. *Vestfjord. Fugløvær—Måløy—Skarholm.* Mineomraade.
- 8/566 Norge. *Støttsund.* Forbud mod Ankring.
- 2/235 Norge. *Glomfjord.* Sejladsforskrift.
- 34/1228 Norge. *Ranenfjord.* Sejladsforskrift.
- 2/236 Norge. *Sør-Helgeland. Vefsensfjorden.* Spærret Omraade.
- 2/237 Norge. *Vikten—Vega.* Mineomraade.
- 12/675 Norge. *Nærøysund. Strøme NE.* Forbud mod Ankring.
- 9/592 Norge. *Foldenfjord.* Mineomraade. Sejladsforskrift.
- 2/238 Norge. *Namsenfjord. Namsos.* Sejladsforskrift.
- 2/239 Norge. *Sør- og Nord-Trøndelag. Smøla—Vikna.* Mineomraade. Advarsel.
- 2/240 Norge. *Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet.* Mindre Dybde rapporteret.
- 2/241 Norge. *Nord-Trøndelag. Namsensfjorden.* Spærret Omraade.
- 19/848 Norge. *Sør-Trøndelag. Trondheimsleia. Leksen S.* Ankringsforbud.
- 2/242 Norge. *Sør-Trøndelag.* Grunde rapporteret. Advarsel.
- 2/243 Norge. *Bjugnfjord. Uthaug.* Natspærring.
- 2/244 Norge. *Trondheimsleia.* Mineomraade.
- 2/245 Norge. *Trondheim Omraade.* Spæringsbestemmelser.
- 2/246 Norge. *Trondheim Fjord.* Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
- 31/1164 Norge. *Trondheim Fjord.* Sejladsforskrift.
- 2/247 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red.* Forbud mod Ankring.
- 2/248 Norge. *Trondheim Red.* Skibsfartsforskrift.
- 2/249 Norge. *Trondheimsfjorden. Gulosen.* Sejladsforskrift.
- 2/250 Norge. *Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet.* Grund.
- 2/251 Norge. *Hitteren S.* Forbud mod Ankring.
- 2/252 Norge. *Freifjord.* Forbud mod Ankring.
- 10/629 Norge. *Møre og Romsdal. Bud—Edøy.* Sejladsforskrift.
- 2/253 Norge. *Hustadviken.* Spærret Omraade.
- 2/254 Norge. *Kristiansund.* Spærrede Omraader. Sejladsforskrift.
- 2/255 Norge. *Julsund.* Forbud mod Ankring.
- 19/849 Norge. *Møre og Romsdal. Vigråfjorden.* Ankringsforbud.
- 2/256 Norge. *Ålesund. Giskø N.* Natspærring.
- 2/257 Norge. *Ålesund.* Natspærring.
- 2/258 Norge. *Ålesund.* Forbud mod Ankring.
- 2/259 Norge. *Giskøesund og Kjerringsund.* Spærrede Omraader.
- 2/260 Norge. *Møre—Romsdal. Gurskø E.* Spærret Omraade.
- 19/850 Norge. *Møre og Romsdal. Leite.* Ankringsforbud.
- 13/717 Norge. *Ulvesund.* Natspærring.
- 2/261 } Norge. *Stadlandet.* Mineomraade.
- 8/567 }
- 2/262 Norge. *Gorsen.* Sejladsforskrift.
- 2/263 Norge. *Sandsfjord. Gjerdesvika.* Indsejling spærret. Ledefyr midlertidigt slukket.
- 2/264 Norge. *Gulenfjord. Nordgulen.* Forbud mod Sejlads.
- 2/265 } Norge. *Sogn og Fjordane. Frøjsjoen og Stavfjorden.* Spærrede Omraader.
- 24/998 }
- 2/266 Norge. *Florøy Anduvning.* Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.
- 2/267 } Norge. *Florøy Anduvning.* Natspærring.
- 16/785 }
- 2/268 Norge. *Florøy Anduvning.* Vrag. Forbud mod Ankring.
- 2/269 Norge. *Florøy.* Afspæringsbestemmelser.
- 2/270 Norge. *Bue (Aspø) Fjord—Stavfjord.* Mineomraade.
- 2/271 Norge. *Granesund.* Gennemsejling forbudt.

- 1944
- 2/272 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
- 2/273 } Norge. Granesund. Natsspærring.
- 16/786 } Norge. Undelandssund. Sejladsforskrift.
- 31/1165 } Norge. Maaefjord. Løb spærret.
- 2/274 } Norge. Hjeltefjorden. Øygaren. Nordviksundet. Langsom Fart.
- 10/630 } Norge. Hjeltefjord og Byfjord. Forbud mod Ankring.
- 2/275 } Norge. Hagelsund. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 24/999 } Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.
- 2/276 } Norge. Hordaland. Herdlafjord E.-lige Indløb. Flydende Kontrolstation.
- 32/1193 } Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Solsviksund. Natsspærring.
- 16/787 } Norge. Bergen Omraade. Fyr upaalidlige.
- 2/278 } Norge. Hordaland. Bergen N.-lige Byfjord. Ask og Hegrenes. Nye midlertidige Fyr.
- 40/1410 } Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.
- 2/279 } Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
- 2/280 } Norge. Bergen Anduvning. Håøysund. Mineomraade.
- 35/1261 } Norge. Bergen S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.
- 2/282 } Norge. Samnangerfjord. Forbudte Omraader.
- 2/283 } Norge. Lerøyosen. Mineomraade.
- 2/284 } Norge. Hordaland. Korsfjorden og Hjeltefjorden. Natsspærreomraade.
- 30/1144 } Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.
- 38/1358 } Norge. Hjeltefjorden. Mineomraade.
- 2/285 } Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
- 2/286 } Norge. Grimstadfjord. Natsspærring.
- 2/287 } Norge. Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskrift.
- 2/288 } Norge. Bjornefjord og Lysefjord. Forbud mod Ankring.
- 2/289 } Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
- 2/290 } Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.
- 2/291 } Norge. Siraefjord—Sletta. Mineomraade.
- 2/292 } Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.
- 2/293 } Norge. Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.
- 2/294 } Norge. Karmøy og Storøy. Gennemsejling forbudt.
- 38/1359 } Norge. Talgefjord. Mastrafjord. Mineomraader.
- 2/295 } Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/296 } Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.
- 2/297 } Norge. Lister og Jæderen. Forbudte Omraader.
- 39/1377 } Norge. Listerfjord og Hitterøysund. Natsspærring.
- 2/298 } Norge. Farsund. Forbud mod Ankring.
- 38/1360 } Norge. Farsund. St. Håøy NW. Vrag. Ankring forbudt.
- 2/299 } Norge. Farsund. Gennemsejling forbudt.
- 30/1147 } Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
- 30/1148 } Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
- 2/300 } Danmark. Nissum Fjord Udløb. Torsemünde Skusehavn Indløb. Tilsanding.
- 2/301 } Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
- 9/596 } Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.
- 2/302 } Danmark. Fano Bugt. Spærrede Omraader.
- 35/1262 } Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
- 41/1445 } Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/303 } Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.
- 13/719 } Danmark. Fano. Fano Lo. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 47/1580 } Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
- 2/307 } Danmark. Manø W. Sømærke midlertidigt udlagt.
- 2/308 } Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 35/1275 } Lister Dyb. Romø—Sild. Forbud mod Ankring.
- 3/410 } Tyskland. Ems. Pogum—Ditzum. Forbud mod Ankring.
- 16/789 } Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
- 2/310 }

1944

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2/314 Skagerrak. Nordøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.
- 19/853 Kattegat. Skagerrak. Nordøen. Fiskeri. Advarsel.
- Danmark.
- 2/316 Indskærpelse af Bostemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
- 2/317 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
- 2/318 Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 2/319 Nødmeldinger fra Skibe.
- 2/320 Stednavne rettes i de danske Søkort.

- 1044  
 2/321 }  
 2/322 }  
 2/323 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i  
 11/663 } *danske* Farvande.  
 18/832 }  
 33/1213 }  
 2/324 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *danske* Havne til *Sverige*.  
 2/325 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.  
 2/326 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.  
 23/957 } *Jylland. Frederikshavn—Højer* Sluse. Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden.  
 Advarsel.
- 26/1057 }  
 29/1129 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Jyllands Kyst. Mineomraade.*  
 39/1378 }  
 36/1291 } *Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N.* Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.
- Norge.*  
 2/327 } Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra  
*Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.  
 2/328 } Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.  
 2/329 } Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.  
 2/330 } *Norge S.- og W.-Kyst.* Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.  
 16/790 }  
 13/721 } *Norge S.- og W.-Kyst.* Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.  
 42/1463 } Meldepligt ved Transport med Skib af visse brand- og eksplosionsfarlige Stoffer.
- Sverige.*  
 2/331 } Oplysning om Afmærkning. Advarsel.  
 2/332 } *Neutralitetsløbet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.  
 2/333 }  
 26/1068 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.  
 33/1214 }  
 2/334 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottens Len.*  
 2/335 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Om-  
 raader.  
 2/336 } *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.  
 13/722 } *Sverige. Stockholms Frihavn, Louddshamnen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron, Stads-  
 gårdshamnen, Värtahamnen og Hammarbyhamnen.* Adgangsbestemmelser.  
 2/337 } *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.  
 38/1362 } *Sverige E.-Kyst.* Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem *Öregrund Skærgaard.*  
 2/338 } Passersodler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.  
 2/339 } *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.  
 19/854 } *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.  
 24/1003 } *Falsterbokanalen.* Søfartskontrol.  
 2/341 } *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.  
 2/342 } *Falsterbokanalen N. og S.* Miner udlagt.  
 2/343 } *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk*  
 Kystfarvand.  
 2/344 } *Göteborg og Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.  
 2/345 } Midlertidige Lodsfarvande.  
 3/412 } Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrssignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.  
 29/1130 } Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
- Tyskland.*  
 2/346 } Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.  
 2/347 } Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.  
 2/348 } Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.  
 2/349 } Afstandssignal. Advarsel.  
 2/350 } Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.  
 2/351 } Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejløb i *Østersøen* og Tilgangene  
 dertil samt i *Kattegat og Skagerrak.*  
 2/352 } Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.  
 2/353 } Afmærkning. Advarsel.  
 2/355 } Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.  
 2/356 } Signal for Afmagnetisering.  
 36/1292 } Sommertid ophører.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Labore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmeen	



## Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN R.  
TOLDBODGADE 18

## Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

till INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

## TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



IVER C. WEILBACH & CO.  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 • KØBENHAVN K.

Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indebavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassettere

Forlans W. Katalog



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 49

FREDAG 15. DECEMBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Forholdene paa de uden for Blokadezonen liggende Markeder er stadig uden større Ændringer. Tonnageefterspørgslen er fortsat meget livlig paa praktisk talt alle Markeder, men det er særdeles vanskeligt at faa Forretning i Stand paa Grund af Knapheden paa Tonnage.

Fra de amerikansk kontrollerede Markeder meldes, at *War Shipping Administration* igen har frigivet Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien, Brasilien og forskellige europæiske Destinationer til uforandrede Rater, ligesom adskillige Skibe sluttedes for Sukker fra Vestindien til Northern Range eller Golfen og for Malm fra Brasilien til samme Destinationer. Heller ikke i disse Trades har der fundet nogen Ændring Sted i Raterne. Bauxit fra Trinidad til Mobile eller New Orleans sluttedes til en Rate af \$3 plus 30 pCt. Krigstillæg og til Northern Range til \$3.20 plus 29 pCt. Iøvrigt meldes om stor Efterspørgsel efter Tonnage til Salpeterfarten fra Chile til Golfen og Northern Range, ligesom der meldes om betydelige Træafskibninger fra U. S. Pacific og British Columbia til Northern Range. Der foreligger desværre stadig intet om Rater og Betingelser i sidstnævnte Trade. Malm Forindien/Baltimore sluttedes til \$15 plus 35 pCt. Iøvrigt noteres forskellige Malmlaster fra Syd- og Vestafrika til Northern Range til tidligere nævnte Rater.

Fra England meldes om ret livlig Aktivitet i Kul-eksporten fra Wales og Østkysten til Azorerne og Middelhavet. Der søges endvidere Tonnage for Salt fra Spanien og Aden til Calcutta og for Fosfat fra Casablanca til Cape Town. Raterne i de engelske Trades var uden Ændringer.

I de frie Trades er det som sædvanligt River Plate Markedet, der spiller første Violin. Der er stadig de sædvanlige Stykgodslaster fra Buenos Aires til forskellige Destinationer ved det karibiske Hav og til Sydafrika. Raterne er nominelt uforandrede. Endvidere meldes om voksende Efterspørgsel efter Skibsrum for Korn fra Buenos Aires til Lissabon for Omladning til Eire. Raterne herfor skal vise stigende Tendens, men konkrete Tal foreligger ikke. Hvede i Sække fra River Plate til Havne i Brasilien betalttes igen med 25 Guldpesos, og for lignende Last fra Buenos Aires til Callao indikeres uforandret \$40 à \$45.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større Begivenheder. Der er sluttet nogle flere Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne paa de sædvanlige Betingelser. I Farten mellem Danmark og Norge og vice versa er der stadig en Del at gøre. Sukker fra Saksøbing til Oslofjorden betalttes med omkring n. Kr. 30 for mellemstor Tonnage, hvorimod en 4500 Tonner sluttedes til 2 Havne Sydnorge til n. Kr. 26.50 i Kombination med Salpeter fra Menstad til to danske Havne til d. Kr. 24. Begge Rater er noget lavere end de sædvanligvis betalte, men det er jo ogsaa en for denne Fart meget stor Baad, det drejer sig om. Salpeterraten for mellemstor Tonnage ligger ellers omkring Kr. 26 à Kr. 27 til god dansk Havn.

### OGSAA SKATTEFRI HENLÆGGESELSER I 1944—45

I Ligningsdirektoratet forbereder man for Tiden Udsendelsen af det sædvanlige Cirkulære til Vejledning for Skatteligningen i det kommende Skatteaar.

I det store og hele kommer Cirkulæret ikke til at indeholde væsentligt nyt. Cirkulæret vil blandt andet til Vejledning bringe visse Afgørelser, der er truffet vedrørende Skatteligningen i det forløbne Aar.

De ekstraordinære Bestemmelser om Henlæggesels til Fornyelse og til Vedligeholdelse, der er udskudt af Mangel paa Materialer, bliver formentlig ogsaa gældende — uden Ændringer — i det kommende Skatteaar.

Da man skal have 31. Decbr. Kurserne behandlet, før Cirkulæret kan trykkes, vil dets Udsendelse ikke kunne ske før lidt ind i Januar.

### HAVNENS BUDGET TIL 2. BEHANDLING

I Havnebestyrelsens Møde i Dag behandles Udvalgsindstillingen vedrørende det af Havnedirektøren i Oktober forelagte Budget for Københavns Havn for Aaret 1945.

Budgettets Indtægter andrager 7.226.100 Kr., hvilket er 127.600 Kr. mere end for 1944, Merindtægten skyldes højere Lejeindtægter af Ejendommene og højere Renteindtægter.

Driftsudgifterne er anslaaet til 8.669.900 Kr. Det er 141.300 Kr. mere end budgetteret for 1944.

Der er saaledes budgetteret et Driftsunderskud paa 1.443.800 Kr., hvilket er 13.700 Kr. mere end for Aaret 1944.

Udvalget har tiltraadt Budgetforslaget uden Ændringer og indstiller det til Vedtagelse i Havnebestyrelsen.

### SKIBSREDER ANDREAS CHRISTENSEN DØD

I Indehaveren af det ansete Shipping-Firma, Alfred Christensen & Co., Skibsreder *Andreas Christensen*, er død, 73 Aar gammel.

Som Søn af Skibsreder *Alfred Christensen* traadte han som ung efter Uddannelse herhjemme og i Udlandet, ind i den gamle Virksomhed, som Faderen — en af Dalidens driftige Shipping-Mænd havde stiftet. I en lang Aarrække ledede Skibsreder *Andreas Christensen* Firmaet, som driver en omfattende Klarerings-, Ekspeditions- og Befragtningsforretning og tillige Re-derivirksomhed.

### DANSK MOTORSEJLER FORLIST I KATTEGAT

Motorgaleasen *Grethe* af Ærøskøbing er forlist i Kattegat paa Rejse fra Aalborg til København med en Ladning Cembrit-Plader. Skibet havde været savnet i nogle Dage, og man nærede stor Bekymring for dets Skæbne. Nu foreligger fra Fyrvæsenet Rapport om, at Vraget af en Motorsejler er fundet paa Nordsiden af Læsø. Forskellige Omstændigheder gør det utvivlsomt, at Vraget er af Motorgaleasen *Grethe*. Af Besætningen, som bestod af fire Mand, er der intet Spor, og de maa alle anses at være omkommet.

*Grethe* ejedes og førtes af den 46-aarige Kaptajn Sv. *Eliassen* fra Thingsted paa Falster. Han efterlader Enke og tre Børn. Besætningen bestod iøvrigt af Bedstemand *Kai Heinrich Andersen*, født i Aarhus 1921,

formentlig ugift, Kok *Frede Alfred Hansen*, Saksøbing, født 1926, og Jungmand *Sigurd Hakon Larsen*, født i Eskildstrup paa Falster 1919.

#### DØDSBUDSKAB FRA HAVET

Det sidst udkomne Nummer af »Maskinmesteren« bringer Mindeord over Maskinmester *Chr. Sørensen*, Aabenraa, der ifølge en Meddelelse indløbet gennem Udenrigsministeriet er omkommet ved et Krigsforlis i Marts Maaned i Aar.

Maskinmester *Chr. Sørensen* blev 38 Aar gammel. Han kom straks efter sin Læretid ud med Rederiet *Jebens Skibe* og har sejlet det meste af sin Assistent- og Maskinmestertid i Østen. Sidst var han hjemme paa Ferie i 1938, men rejste i September samme Aar ud igen, og siden Krigen er der kun med Mellemrum indløbet enkelte Røde-Kors-Breve fra ham.

Han overlever af sin Moder, der er bosiddende i Aabenraa.

#### ET STORT EKSPORT-OVERSKUD I OKTOBER

Udførselen fra Danmark har i Oktober Maaned andraget 133,8 Mill. Kr., Indførselen har udgjort 90,2 Mill. Kr., og der har saaledes været et Eksport-Overskud paa 43,6 Mill. Kr.

Eksportens Værdi har i Oktober været større end for nogen anden Maaned i dette Aar; dog laa Oktober 1943 en Smule højere endnu med 137,1 Mill. Kr., medens Gennemsnittet for de første 10 Maaneder af 1944 har været 113,1 Mill. Kr., Indførselen var derimod ret lille i Oktober; Gennemsnittet af Aarets første 10 Maaneder var 100,2 Mill. Kr., og i Oktober 1943 indførtes Varer for 104,6 Mill. Kr. Det gennemsnitlige Eksport-Overskud har for de første 10 Maaneder af 1944 været 12,9 Mill. Kr., for det tilsvarende Tidsrum af 1943 4,3 Mill. Kr.

#### FYRVÆSENETS SKIBSMATERIEL SKAL FORNYES

Efter Krigens Afslutning er det Meningen at bygge et nyt Inspektionsskib til Fyrvæsenets Afdeling i Esbjerg. Skibet, der skal være motordrevet, skal afløse den gamle »Nordsøen«, der i henved et halvt Hundrede Aar har arbejdet i det urolige Farvand ved Esbjerg med Fyrskibes og Lystønders Pasning og Forsyning.

Det nye Skib skal bygges ved et Provinsværft og vil blive udstyret med praktiske Installationer til Skibets specielle Brug ved det mangecartede Arbejde.

Saa snart Forholdene gør det muligt, vil Inspektionsskibet »Kattegat«, der forsyner Baakefyr og Fyrskibe i Kattegat, Sundet og Bælterne, ogsaa blive erstattet med et nyt og fuldt moderne Skib til Forsyningsbrug.

#### UNGDOMMENS INTERESSE FOR SØLIVET

Godsejer, Kaptajn *H. C. Lundgreens* Legat for Forfattere, der har øget Interessen hos Ungdommen for Sølivet, er nu blevet uddelt. Legatbestyrelsen bestaar af Dansk Forfatterforenings Formand, Forfatteren *Harry Soiberg*, der er Formand, Alm. dansk Skibsførerforenings Formand, Kaptajn *H. P. Hagelberg* og den fungerende Formand for Københavns Skipperforening, Kaptajn *H. L. Rosfeldt*.

Legatbestyrelsen har været samlet til et Møde for at foretage dette Aars Uddeling. Valget faldt paa Forfatteren *Chr. Bogø*, Digteren *Axel Juul*, Forfatteren *Kay Larsen* og den nu fratrædende Fører af Skoleskibet »Georg Stage«, Kaptajn *J. Junker*. Hver af de fire Legatportioner er paa 1000 Kr.

Ifølge Legat-Fundatsen kan enhver, der mener at have gjort sig fortjent dertil, søge Legatet, men Legatbestyrelsen er ikke bundet til kun at uddele Legatet til dem, der har søgt det. Den har kun Pligt til at belønne dem, der efter dens Mening har bidraget mest

til at gøre Ungdommen *shipping-minded*, og der vil sikkert være Enighed om, at de fire Mænd, der i Aar er blevet belønnet, har gjort sig fortjent til denne Udmærkelse.

#### PROBLEMET OM RAAMATERIALERNE

Den kendte Shipping-Skribent, cand. jur. *Knud Strandgaard* skrev følgende interessante Artikel med Titlen »The Problems of Raw Materials« fornylig i »Scandinavian Shipping Gazette«:

Hvis man tænker sig Verdens økonomiske Proces og Problem som et Nationernes Kapløb efter Raavarer, saa vilde en saadan Opfattelse næppe være rigtig, selvom den maaske vilde stemme med visse geopolitiske Teorier. Tværtimod kunde man sige — hvis man vilde være lidt paradoksal — at det ikke er Nationerne, som løber efter Raavarerne, men Raavarerne, som løber efter Nationerne. Vanskeligheden er med andre Ord ikke at finde i en Knaphed paa Raavarer, men i en Overflod af Raavarer, og i denne Overflod bundede i Virkeligheden f. Eks. Verdensdepressionen i Trediverne. De raavareproducerende Lande paa den anden Side af Oceanet svømmede i Raavarer, og Varerne blev saa billige, at de producerende Lande forarmedes, og deres Markeder for europæiske Industriprodukter ødelagdes.

Der kan ikke være Tvivl om, at det samme Misforhold mellem Udbud og Efterspørgsel vil opstaa efter den nuværende Krigs Afslutning, og at en af de vigtigste Opgaver vil være at regulere dette Forhold. Lignende Reguleringer har jo tidligere fundet Sted med Hensyn til mange forskellige Slags Varer som Gummi, Sukker, Kaffe, Kød, Hvede o. s. v., og Metoderne har bestaaet i regulært Produktionsbegrænsning, Lagring, Opdeling af Markederne, Destruktion af Produktionsoverskud o. s. v.

Hvordan Reguleringen vil komme til at foregaa efter Krigen, er umuligt at forudsige med Bestemthed, men maaske vil man her videreføre og udbygge de Systemer, der har været i Anvendelse for enkelte Raavarer, f. Eks. for Hvede. Disse Bestræbelser gaar for denne Raavare tilbage til 1932, da Aftale om Produktions- og Aftagereguleringen blev truffet mellem 22 Nationer. Forhandlingerne naaede dog aldrig et praktisk Resultat, men under den nuværende Krig dukkede Problemet atter op, idet Hvedelagrene voksede fantastisk i Krigens første Aar. I 1941 og 1942 fandt der derfor Forhandlinger Sted mellem Eksportlandene U. S. A., Kanada, Australien og Argentina paa den ene Side og det største hvedeimporterende Land, Storbritannien, paa den anden Side.

De fem Stater forpligtede sig til umiddelbart at sætte visse af Aftalens Bestemmelser i Kraft, f. Eks. Klausulen om Henlæggelse af Hvede til et Kæmpfond til Afhjælpning af Krigsnoden. Iøvrigt blev de enorme Hvedelagre nedbragt gennem Produktionsregulering, gennem Anvendelse af Hvede til Svinfoder, gennem Hvedens Benyttelse som Brændsel i Argentina, hvor der har hersket Kulmangel o. s. v.. Det er sandsynligt, at de Erfaringer, som herigennem er blevet vundet, vil faa Betydning for Efterkrigstiden.

Det er klart, at Skibsfarten med særlig Interesse maa følge den Slags raavareregulerende Bestræbelser, men iøvrigt er der vist ikke for Skibsfartsfolk nogen Grund til at nære Frygt for, at Skibsfarten vil komme i Varenød. Det amerikanske Department of Commerce beregner ifølge The Guaranty Survey for 25/4 1944, at U. S. A.'s Import og Eksport vil blive saa stor efter Krigen, at man ifølge samme Kilde kunde regne med et Tonnagebehov efter Krigen af ca. 100 Millioner Tons, d. v. s. mere, end Tonnagemængden vil andrage.

### DEN SVENSK UDENRIGSSØFART

Kommerskollegiets Statistik over Sveriges Udenrigssøfart for Oktober foreligger nu, og den viser en fortsat kraftig Nedgang.

Den ankomne Tonnage er formindsket fra 462,000 Tons i September til 214,000 Tons i Oktober, og den afgaaede fra 399,000 til 237,000 Tons. De tilsvarende Tal for Oktober i Fjor var henholdsvis 679,000 og 753,000 Tons.

At Aarets Oktober-Trafik er saa ringe, staar i Forbindelse dels med, at den svenske Skibsfart paa tyske Havne er ophørt, og dels med at udenlandsk Handel og Søfart siden den 27. September ikke længere er tilladt i svensk Territorialfarvande i den botniske Bugt og Østersøen. Den lastførende Tonnage beløb sig i Oktober til 164,000 Tons ankommet og 191,000 Tons afgaaet Gods.

I Maanedens Løb indkom seks egentlige Lejdeskibe, medens elleve afgik. Desuden er Svenska Amerika-Liniens Damper *Drottningholm*, der i September afgik med udvekslede Krigsfanger, vendt tilbage, og videre er tre Skibe afsejlet i Røde-Kors-Farten.

Hvis man ser bort fra Færgefarten paa Danmark — om nogen Færgeforbindelse mellem Sverige og Tyskland har der jo ikke været Tale — viser det sig, at den egentlige Udenrigstrafik er formindsket fra 574,000 Tons i September til 294,000 Tons i Oktober eller med 280,000 Tons. Nedgangen i den totale Trafik, inklusive Færgetrafiken, udgjorde 410,000 Tons.

Af hele den ankomne og den afgaaede Tonnage var 36,6 pCt. svensk, 30,6 pCt. dansk og 26,7 pCt. tysk. De tilsvarende Procenttal for September var 30,2, 19,6 og 40,1. Den svenske og den danske Tonnage har altsaa den største Andel i Trafiken, medens den tyske er blevet betydelig mindre. Hvis man ser bort fra Færgetrafiken, bliver Procenttallet i Oktober for de svenske Skibe 43,0, for de danske 6,7 og for de tyske 40,9.

I Forbindelse hermed er Udenrigstrafiken paa de tre Storhavne gaaet stærkt tilbage. Den til Stockholm ankomne Tonnage er formindsket fra 47,000 til 19,000 Tons og den derfra afgaaede Tonnage fra 30,000 til 13,000 Tons. Den til Göteborg ankomne Tonnage gik ned fra 75,000 til 57,000 Tons, medens den afgaaede forøgedes fra 69,000 til 78,000 Tons, hvilket skyldes, at saa mange Lejdeskibe afsejlede i Maanedens Løb. Trafiken paa Malmø viser en Formindskelse for de ankomne Skibe fra 63,000 til 43,000 Tons og en Forøgelse af afgaaet Tonnage fra 38,000 til 51,000 Tons.

### UDVIDELSE AF DEN SVENSK RØDE KORS-FART

Efter tilgængelige Oplysninger forestaar der en Udvidelse af den i Forvejen betydelige svenske Fart i det internationale Røde Kors Tjeneste. I Forvejen sejler Svenska Ostasiatiska Kompaniets to Motorskibe *Mangalore* og *Travancore* samt Grängesberg-Bolagets *Saivo* i denne Fart.

Det tyder paa, at yderligere nogle svenske Skibe skal i Timecharter for Røde Kors for at transportere Gavepakker til allierede Krigsfanger i Tyskland. Det er Hensigten at lade disse Skibe losse i Göteborg, hvorfra Pakkerne skal viderebefordres med mindre Skibe til Tyskland.

I de nærmeste Dage ventes *Mangalore* og *Saivo* til Göteborg med fuld Last af Gavepakker fra Canada og De Forenede Stater. Det svenske Kommerskollegium anbefaler, at de af det internationale Røde Kors tidsbefragtede Skibe indtil Slutningen af Juni 1945 under Anløb af Göteborg fritages for Fyr-, Baake- og Tonnageafgifter, da Lasterne jo kun bestaar af Pakker til Krigsfanger.

### FRA SVENSK VÆRFTER

Rederiaktieboglaget Höganäs, hvis korresponderende Reder er Skibsreder C. Norrthon, har fra Öresundsværet faaet leveret sin sidste Nybygning, nemlig Damperen *Norcita*.

Nybygningen er af Shelterdæk-Typen, bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning. Den er paa 3.400 Tons d.w. og har følgende Hoveddimensioner: Længde overalt 321 Fod, Længde mellem p. p. 300 Fod, Bredde 44 Fod og Dybde til Shelterdæk 27 Fod.

### TRÆLASTEKSPORTØRERNE I GÖTEBORG SLUTTER SIG SAMMEN

Hened en halv Snes TrælastekSPORTØRER fra Göteborg og Omegn har i disse Dage sluttet sig sammen i en Forening, der under Navnet *Göteborgs Trævaruexportörers Förening* skal varetage de fælles Interesser.

Som Baggrund for denne Forening nævnes de spirende Udsigter til en fornyet Eksport Vest over. Det staar noget uklart, hvilke Linier den svenske TrælastekSPORT skal følge i Fremtiden. Der er indledet forskellige Forhandlinger om Valutaspørgsmaal og Handelsaftaler, og om kort Tid afrejser en svensk Trælastdelegation for at føre Forhandlinger om Efterkrigstidshandelen.

TrælastekSPORTØRERNE i Göteborg er meget utilfredse med, at de specielle Göteborg-Interesser ikke bliver repræsenteret i denne Delegation, og den nye Eksportør-Sammenslutnings første og vigtigste Opgave bliver at drage Omsorg for, at en saadan Repræsentation kommer til at finde Sted.

*Svenska Trævaruexportföreningen*, der blandt sine Medlemmer har alle de førende Eksportører, har ikke ganske de samme Interesser som EksportØRERNE i Göteborg. Disse opkøber mindre Partier, samler dem og afskiber dem under eget Mærke. De henter hovedsageligt deres Træ fra Värmland, Dalarne og Småland, men dog ogsaa fra Närka og Vestergötland. For Øjeblikket ser det ud til, at Englændernes Interesser hovedsagelig er knyttet til Trævaruexportföreningen, naar de vender Blikket mod Sverige, men ogsaa Göteborg-EksportØRERNE mener at have noget at byde paa. Hvis Myndighederne ikke stiller sig hindrende i Vejen, og der kan skaffes Tonnage nok, mener Göteborg-EksportØRERNE, at Træeksporten over Göteborg kan genoptages meget hurtigt efter Krigens Afslutning og naa op paa det betydelige Omfang, den havde før.

### UDVIDELSE AF DEN CANADISKE SKIBSFART

Under den nuværende Krig har Canada sikret sig en stor Handelsflaade. Som tidligere omtalt, havde Canada før Krigen ikke nogen oceangaende Tonnage, og Størstedelen af Landets Eksport og Import blev transporteret af britiske, amerikanske og andre Landes Skibe. Siden 1940 er det imidlertid lykkedes Canada meget hurtigt at opbygge sin egen Skibsfart, saaledes at Stillingen radikalt er blevet ændret.

I Henhold til en Regeringsmeddelelse, der for nylig blev offentliggjort, har Canada siden 1940 bygget omkring 3 Millioner Tons, hvoraf mere end de 2 Millioner ejes af Dominion-Regeringen.

Den nybyggede Flaade bestaar i Hovedsagen af tre forskellige Typer, nemlig en paa 10,000, en paa 4,700 og en paa 3,600 Tons.

Af den større Type paa 10,000 Tons blev 333 Skibe bestilt ved canadiske Værfter, og af disse Skibe er 285 i Fart. 43 af 4,700 Tons-Typen blev bestilt, og 23 er i Fart. Kun seks af den mindre Type blev bestilt, og fire af disse er i Fart. De fleste af Skibene er chartret af Storbritannien for Krigens Varighed, men siden 1941 har den canadiske Regering haft sit eget Rederi — *Park Steamship Company* — som ejer 51 Skibe af 10,000 Tons-Typen, 20 af 4,700-Typen og 4 af 3,600 Tons-Typen. Hertil kommer den Tonnage, der er udlaant til England.

Denne Udvikling er selvsagt af stor Interesse, ikke alene for selve Landet, men ogsaa for Storbritannien, hvor den canadiske Skibsfarts-Ekspansion utvivlsomt vil vække visse Bekymringer.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Bjærgningsklub med tre Mand savnet siden 1. December

Det lille Dykkerskib »Ib« af Nakskov, tilhørende Entreprenør D. Steimle, Odense, har været forsvundet, siden den 1. December Kl. ca. 8 Morgen gik ud af Kastrup Havn for at arbejde paa et Bjærgningsforetagende i Køge Bugt.

Skibet blev i de første Dage af December efterlyst i Radioen. Der har ogsaa været foretaget Eftersøgninger ved Hjælp af Skibe, ligesom Fyrvesenet har foretaget visse Undersøgelser. Alle disse Bestræbelser for at finde Spor af »Ib« har imidlertid hidtil været uden Resultat.

Om Bord paa »Ib« befandt sig ved Afsejlingen fra Kastrup tre Mand:

Føreren, Skipper Heinrich Hansen, København, der er ca. 55 Aar, gift, og har en voksen Datter.

Dykker og Tømrer C. Petersen, Kastrup. Dykker Petersen, der i adskillige Aar har arbejdet ved Orlogsværftet, er knap 40 Aar, gift, og har mindreaarige Børn.

Dykker Sofus Johannes Hansen, Kastrup, ca. 35 Aar, gift, og Fader til fire Børn.

»Ib« var beskæftiget med at hæve Tjalken »Teddy« af Egersund, der ligger sunket i Køge Bugt ca. 9 Sømil Syd-Sydvest for Drogdens Fyr. »Ib« plejede at gaa ud fra Kastrup ved Daggry for at arbejde ved Vraget til Mørkets Frembrud, men fra Turen den 1. December er Skibet altsaa ikke vendt tilbage. Farvandet omkring Vraget, over i Retning af Drogdens Fyr og nordpaa til Kastrup er undersøgt, uden at man har fundet Spor af »Ib«.

Detle er saa meget mere mærkeligt, da der om Bord paa »Ib« befandt sig 12 store, tomme Jerntønder, beregnet til Anvendelse, naar Vraget af »Teddy« skulde hæves. Tønderne, der er lejet af Dansk Soyakagefabrik, kunde hver rumme 800 Liter, og da »Ib« plejede at arbejde med aabne Luger skulde de være flydt ovenpaa, selv om »Ib« paa en eller anden Maade var forlist og gaaet til Bunds.

Dersom en eller flere af disse Tønder skulde drive i Land langs Kysten, bør Folk være opmærksom herpaa og straks meddele Fundet til nærmeste Strandfoged.

»Ib« er et Motorfartøj af Træ paa 17 Brutto Tons, bygget i Kerteminde 1898.

### Køge-Planer om Skibsværft

Paa et Møde i Køge Erhvervsraad oplyste Formanden, Direktør *Sigvald Rasmussen*, at Erhvervsraadet har undersøgt Behovet og Mulighederne for forskellige nye Erhverv der i Byen. I denne Forbindelse udtalte han, at man fra flere Sider er blevet opfordret til at undersøge, om det ikke skulde være muligt at danne et mindre Skibsværft i Køge efter Krigen. Det er saaledes i Øjeblikket, at Skibe paa en 4—500 Tons, ja selv Skibe paa 100 Tons maa søge til andre Havne, naar de skal repareres. Her skulde Køge Havn i Kraft af sin Størrelse og sin Trafik under normale Forhold og de Skibe, der er hjemmehørende i Køge, kunne danne Basis for et mindre Skibsværft.

### Lægteren »Irma«s Vrag fundet

Svitzers Bjærgningsdamper »Sigyn« har nu fundet Vraget af Lægteren »Irma«. Lægteren laa sunket Nord for Middellgrunden meget nær det Sted, hvor den blev efterladt af Bugserbaaden »Dan«.

Saasnaart Vejrforholdene tillader det, vil Bjærgningen af »Irma« blive paabegyndt. Det er Meningen, at Lægteren skal hæves ved Hjælp af Svitzers store Pontoner.

»Dan« ligger stadig strandet Nord for Vedbæk. Forholdene har ikke hidtil været gunstige for et Bjærgningsforsøg.

### En langsommelig Sag

Fællesrepræsentationens Tidsskrift *Danmarks Haandværk og Industri* bringer i sit sidst udkomne Nummer følgende lille Artikel, der vidner om, at Hr. Kontorius ogsaa har sin Plads i Direktoratet for Vareforsyning:

»En københavnsk Baadebygmester indsendte den 19. Oktober gennem Haandværkets Fællesrepræsentation et Andragende til Direktoratet for Vareforsyning om Tilladelse til at købe 1,3 Kubikfod Kalmarfyr til Reparation af en mindre Kragejolle. Anmodningen fremkom, for at den paagældende Baadebygger i Vinterens Løb kunde beskæftige sine tre Lærlinge.

Baadebyggeren ventede en hurtig Behandling af sit Andragende. Dels var Begæringen beskeden, og dels er Offentligheden interesseret i at faa Mestrene til at antage Lærlinge, og den er ikke fri for at give lidt ondt af sig, naar det ikke gaar stærkt nok.

Der gik da ogsaa »kun« 14 Dage, inden Mesteren fik Meddelelse om, at Direktoratet havde modtaget hans Andragende, at det var taget op til Behandling, og at nærmere Meddelelse om Resultatet heraf vilde følge snarest gørligt.

Baadebyggeren satte sig derpaa til at vente. Og han

ventede og ventede, man da man til sidst kom helt ind i Julemaaned, blev han utaalmodig og rykkede Direktoratet. Men saa fik han ogsaa Svar, aldeles omgaaende, og det var meget løfterigt. Efter i fyrretyve Dage at have tænkt energisk over Sagen meddelte man ham, »at Direktoratet paa det foreliggende Grundlag ikke ser sig i Stand til at tage Stilling til den fremsendte Begæring, men skal anmode om Indsendelse af en ny Begæring med Attestation fra Statens Skibstilsyn«, men saa lovede man ogsaa, at Sagen skulde blive oplaget til endelig — altsaa *endelig* Behandling.

Der staar nu Baadebyggeren og kan begynde forfra, indsende nyt Andragende, rende efter Attester. Og engang naar Vinteren maaske er forbi og Spørgsmaalet ikke har nogen Aktualitet mere, vil han sandsynligvis faa Besked, altsaa endelig Besked.

### Ung Dansker død i San Francisco

Til Lærer Therkelsen, Stege, er der indløbet Meddelelse om, at hans Broder, *Chr. Therkelsen*, San Francisco, er død ved et Ulykkestilfælde i Maj Maaned i Aar. Chr. Therkelsen, der var Søn af afdøde Lærer Therkelsen, Strib, var oprindelig Sømand og sejlede paa Langfart, indtil han fik en god Stilling ved Havnevesenet i San Francisco. Han efterlader Enke og en Søn, med hvem han faa Aar før Krigen tilbragte et halvt Aars Ferie i Danmark.

### Aalborg Værfts Flydedok

Mellem Aalborg Værft og Havneudvalget i Aalborg er der truffet Aftale om den Afgift, Værftet skal betale for Tilladelse til at udlægge en Flydedok, samt om Omfanget af den Udgravning, der forlanges udført af Værftet paa Sejløbets Nordside. Desuden har Værftet afsluttet Lejekontrakt vedrørende et Areal paa 394 Kvadratmeter Nord for Niels Juelsgade. Aalborg Byraad har godkendt Aftalen og Lejekontrakten, der nu skal approberes af Ministeriet for offentlige Arbejder.

### Sømandsmission køber Villa

Efter at Indenrigsministeriet har givet sin Tilladelse dertil, har Sømandsmissionen i Helsingør købt Villa »Havblik«, Grønnehavevej 5, Helsingør, i den Hensigt at omdanne Villaa til Sømandshjem. Overtagelsen sker pr. 11. December i Aar.

### Drevet om i halvfemte Døgn

Motorjagten »Anna« af Odense er strandet ved Øster Hurup efter i halvfemte Døgn at have drevet om i Kattegat uden Ror og med beskadiget Skruer. Skibet, der er paa 50 Tons, startede fra Vejle paa Rejse til København med en Ladning Juletræer. Det kolliderede med noget Vraggods, hvorved det fik Roret revet af og Skruen beskadiget. Siden har det drevet rundt i Kattegat med Nødflaget oppe og Nød-blus tændt om Natten. Skibet blev af Stormen drevet ind paa Sandgrunden udfor Øster Hurup.

Fra Land iagttog man det nødstedte Skib, og Hurup-fiskerne sejlede ud og bjergede Besætningen, to Mand, Skipper Erik Larsen fra Øster Hurup og hans Medhjælper, Dykker Knud Sørensen, København. De var begge en Del forkomne efter den haarde Tørn. Skibet staar ikke særlig haardt, og saa snart Blæsten har lagt sig, vil man søge at faa det fri.

### Sejlende Tyve

Ved Byretten i Horsens fremstilledes forleden to Mænd, S. Th. Sørensen og Kaj Vendelbo, der var blevet anholdt af Vagtværnet efter en dramatisk Jagt paa Horsens Fjord. De to Mænd havde været paa Tyvetogt i en lejet Fiskerbaad, og i Retten tilstod en af dem en Serie Sommerhus-tyverier i Asvig. Dommeren forelagde dem en Sigteelse om, at de skulde være Gerningsmændene til det store Røveri af 14,000 Kr. fornylig paa Horsens Banegaard fra en Assistent fra Landbosparekassen i Horsens, men begge nægtede at kende noget dertil. Deres Alibi skal nu nærmere undersøges. De paabegyndte Afsoningen af tidligere idømte Straffe.

### Bjærgning af »Julius Madsen«

Svitzer-Damperne »Svava« og »Bien« er gaaet i Gang med Bjærgningen af Det danske Kulkompagnis Damper »Julius Madsen« (3700 Tons d.w.), der krigsforliste i Efter-sommeren i Farvandet udfor Møn.

### Hunden blev ogsaa reddet

Da Vejle-Skonnerten *Elly* for nogle Dage siden sank, havde man i Skyndingen ikke tænkt paa at redde Skibshunden med ned i Jollen. Men halvanden Time senere kom Hunden svømmende og blev bjerget indenbords! Den var temmelig forkommen, men kunde dog give sine Følelser Luft i en glad Bjæffen.

## Ledig Lodsstilling.

Ved Helsingør Lodseri forventes en Lodsstilling at blive ledig. Den ønskes besat fortrinsvis med en dertil kvalificeret Skibsfører mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelle Forholdsattester modtages indtil den 3' Januar n. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o/V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 6' December 1944.

### Tjære som Motorbrændstof

I Nr. 7 af Chalmers tekniska högskolas »Handlingar« redegøres for de Forsøg, man hidtil i Sverige har foretaget med Tjære som Motorbrændstof. Det har vist sig, ifl. Gengivelse i »Ingeniør- og Bygningsvæsen«, at Tjære af Naaletræ er anvendeligt, ligesom Tjærer fremstillet ved Sviening af Blandingstræ. Lovtræjtjærer har derimod vist sig uanvendelige, og det samme gælder Blanding af Naaletræs- og Lovtræjtjærer, fremstillet hver for sig. Det samme gælder ogsaa for Stenkulstjærer, hvis de ikke er iblandt 25 pct. Benzol. Tjærens Viskositet er en vigtig Faktor. Ved Tilsætning af Raametanol, Rødsprit, Kulovnsterpentin og andre Opløsningsmidler har man kunnet sænke Tjæernes Viskositet. Med Fordel kan tilsættes Raaterpentin, bl. a. som Følge af dets høje Varmeværdi. Et vanskeligt Problem ved Anvendelse af Tjærebrændstoffer er Begyndelsen i Motorene. Man har prøvet forskellige Begøpløsningsmidler, bl. a. Glykol, Glycerin, Fyrolie, Fiskelevertran og Kokilleolie. Ogsaa Tjæernes tærende Egenskaber og deres Egnethed for Lagring er taget i Betragtning ved de foretagne Undersøgelser.

### Flytning

Skibsmægler *Sven Holst* og Konsulent, Ingeniør *Knud E. Hansen*, der begge havde Kontorer i den nedbrændte Ejendom, Amaliegade 39, er nu flyttet til henholdsvis Nr. 33 og Nr. 35 i samme Gade.

### De svenske Lejdeskibe

To Lejdeskibe, Johnson-Liniens *Colombia* og Salén-Rederiernes *Sven Salén*, er ankommet til Sverige. *Colombia*, som havde lastet i Montevideo, medførte hovedsagelig Fodermel, medens *Sven Salén's Last* for Størsteparten bestod af Jordnødder fra Buenos Aires samt Bomuld og Tobak fra Brasilien. Desuden havde *Sven Salén* 600 Kilo Bananer og et Parti Gavepakker med.

### Et svensk 40 Aars Jubilæum

Det er i disse Dage 40 Aar siden, at den første svenske Damper i regelmæssig Fart ekspederedes fra Göteborg til Buenos Aires. Det var Damperen *Oscar Fredrik* paa 6700 Tons d.w., hvormed Johnsonlinien indledte sine Ruteforbindelser med La Plata-Landene, som i Aarenes Løb er kommet til at spille en stor Rolle i den svenske Udenrigssøfart.

Begivenheden indtraf midt i en Tid, da den svenske transocean Rutefart var ved at blive til, og man betragtede egentlig *Oscar Fredriks* Fart som et Eksperiment.

Da Damperen lagde ud paa sin første Færd paa den nye Rute, kunde den ikke faa mere end 290 Tons med i Last-rummene — og Skibet var paa 6700 Tons d.w. Det næste Skib, der afsejlede fra Göteborg paa Ruten, var *Oscar II*, og heller ikke dette Skib havde megen Last med — kun 175 Tons. Det første Aars Driftsresultat blev et Tab for Johnsonlinien, men dog ikke paa mere end 150,873 Kroner, hvilket viser, at Godsmængden maa være vokset hurtigt.

Den nye Linie fik stor Betydning for den svenske Eksport paa Sydamerika. For Liniens Tilblivelse var denne Eksport meget hegrænset, og den største Artikel var Træmasse, hvoraf den væsentligste Part formidledes af udenlandske Firmaer. Efter at Johnson-Linien havde aabnet den direkte Forbindelse paa La Plata, tog den svenske Eksport et hurtigt Opsving, saaledes at der nu er oparbejdet et betydeligt svensk Marked i Sydamerika.

Det var et betydningsfuldt Pionerarbejde, Johnsonlinien gav sig i Kast med, idet man ikke indskrænkede sig

til at aabne Trafikken paa La Plata-Landene, men man satte samtidig ind for Oparbejdelsen af svenske Markeder derude.

Kort Tid efter, at *Oscar Fredrik* var afsejlet fra Göteborg, havde Selskabet allerede to nye Skibe under Bygning, bestemt til denne Fart. Netop i disse Dage, hvor Svenskerne markerer 40 Aars-Dagen, er der fra Göta-laverken til Johnsonliniens Sydamerika-Fart afleveret det nye Motorskib *Venezuela*.

## PERSONALIA

### 60 Aar

Paa Tirsdag — den 19. December — fylder Skibsmægler, Vicekonsul *Johan Beckmann*, Lissabon, 60 Aar. Skibsmægler Beckmann, der er født i Søllerød, fik efter Præliminæreksamen sin handelsmæssige Uddannelse paa Trifoleums Kontor i Haslev, hvor han var i tre Aar. I 1904 blev Beckmann knyttet til Det Forenede Dampskibs-Selskab. I 1909 rejste han til Lissabon, hvor han i 1918 blev dansk Vicekonsul.

Foruden med Ridderkorset og Islands Falk er Vicekonsul Beckmann dekoreret med en portugisisk Orden.

\*

Tidligere Maskinchef i Det Østasiatiske Kompagni, Maskinmester *Aage Rasmussen*, fyldte i Tirsdags 60 Aar. Han er født i Stubbekøbing som Søn af afdøde Maskinmester *C. C. Rasmussen*, der havde sejlet i Kompagniet fra dets Start. Efter endt Eksamen i 1915 kom Aage Rasmussen til Sø med forskellige Dampere, indtil han i 1911 blev uddannet til Dieselmester i den Periode, da *Selandia* var ved at blive bygget hos Burmeister & Wain. Efter i nogle Aar at have sejlet som Undermester blev Rasmussen tidligt Maskinchef og sejlede som saadan i syv Aar om Bord i forskellige af Kompagniets Dieselmotorskibe. For nogle Aar siden maatte han paa Grund af svigtende Helbred tage sin Afsked.

Maskinmester Aage Rasmussen, der har sit Hjem i Nordre Frihavnsgade 75, var i sin Ungdom en kendt Sportsmand.

### Malmø-Overfarten

Skibsfører ved Statsbanernes Malmø-Overfart, Kaptajn *S. H. E. Carstensen* har paa Grund af svigtende Helbred faaet bevilget sin Afsked med Udgangen af dette Aar. Kaptajn Carstensen, der er født i København, kom til Sø som 14 Aars Dreng i 1900 og sejlede saa i otte Aar med forskellige Sejlskibe paa Langfart, indtil han kom paa Navigations-skole. Efter at have taget Styrmandseksaminens 1. og 2. Del, blev han ansat i C. K. Hansens Rederi, og senere sejlede han som Styrmand i Dampskibsselskabet Atalanta. Under forrige Verdenskrig fik han Ansettelse i De danske Statsbaner, hvor han gjorde Tjeneste ved forskellige Overfarter. I 1930 blev han Reserveskibsfører og i 1938 Skibsfører af 1. Grad. I de senere Aar har han sejlet paa Malmø-København-Ruten.

### Søretsmedlemmer i Præstø Amt

Til Søretsmedlemmer i Præstø Amt fra 1. Januar 1945 til 31. December 1948 er beskikket følgende:

Overmaskinmester *F. C. Borring*, Næstved, Havneassistent *K. H. Mortensen*, Næstved, Maskinmester *Poul Kirk*, Næstved, Styrmand *A. J. Nielsen*, Vordingborg, Maskinmester *P. O. Olsen*, Vordingborg, Styrmand *Anker Larsen*, Masnedø, Toldopsynsmand *N. P. Jørgensen*, Nyord, Værkfører *Vilhelm Jensen*, Stege, fhv. Skibsfører *H. C. Hansen*, Rødvig, Havnefoged *H. F. Larsen*, Præstø, og fhv. Skibsfører *H. P. Nielsen*, Fakse Ladeplads.

### Officielt

Ifølge *Statstidende* er *Nordisk Shipping A/S*, Slavangergade 6, København, efter Generalforsamlingsbeslutning traadt i Likvidation med Landsretssagfører *Jonas Collin*, Gl. Torv 14, som Likvidator. Selskabets Kreditorer opfordres til senest den 12. April 1945 at anmelde deres Krav for Likvidator.

Rederiets Virksomhed fortsættes under samme Firmavn og Adresse af Skibsreder *Richard Brännich*, der har overtaget Selskabets Skibe.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer



### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa      | A/S »Mototramp«, Stensved.                 |
| D/S »Activ«, Korsør.                | D/S »Myren«.                               |
| D/S af 1912.                        | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.     |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | D/S »Nautic«.                              |
| D/S »Als«.                          | Navitas A/S.                               |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Bes«.                          | Alfred Olsen Transport Co.                 |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Orient«.                              |
| A/S Christiansholms Fabriker.       | D/S »Orion«.                               |
| C. Clausen, Svendborg.              | D/S »Pacific«.                             |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Phønix«, Esbjerg.                     |
| D/S »Dania«.                        | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Draco«.                        | Partrederiet s.s. Runø.                    |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Samsø«.                               |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Solnæs«.                              |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.       |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Oluf Svendsen.                             |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | Hans Svenningsen.                          |
| Det Forenede Buggerselskab A/S.     | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg.                 |
| D/S »Hafnia«.                       | A/S Tankskibsrederiet.                     |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.      | Jens Toft A/S.                             |
| D/S »Heimdal«.                      | D/S »Torm«.                                |
| D/S »Hetland«.                      | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,       |
| Rhederi M. Jehsen A/S., Aabenraa.   | Odense.                                    |
| D/S »Jutlandia«.                    | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Jyden«, Esbjerg.               | D/S »Vendila«.                             |
| Rederi A/S Kosmos.                  | D/S »Vesterhavet«.                         |
| A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.      | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.             |
|                                     | D/S »Viking«.                              |

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 14. December 1944.

Nr. 49.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar, Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartals-abonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Efterretninger for Søfarende Nr. 50 udkommer Onsdag den 20. December 1944.

## I. Østersøen.

1605. (S). Danmark. Gedser S. Rødsand Rønde. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

*Position.* c.  $54^{\circ} 32',8$  N.  $11^{\circ} 56',1$  E.

*Detaller.* Rødsand Rønde Klokketønde er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Stumptønde.

1606. Danmark. Gedser Fyr E. t. S. Vrag afmærket.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1523 1944.

*Position.* c.  $54^{\circ} 32',9$  N.  $12^{\circ} 07',2$  E., c. 5,5 Sm  $100^{\circ}$  fra Gedser Fyr.

*Detaller.* Det tidligere nævnte Vrag opgives nu at ligge i 16 m Vand paa ovennævnte Plads. Det vil blive afmærket med en grønmalet Spidstønde.

1607. Danmark. Møn Fyr SE. Vrag.

*Position.* c.  $54^{\circ} 49',1$  N.  $12^{\circ} 42',7$  E. c. 9,5 Sm  $144^{\circ}$  fra Møn Fyr.

*Detaller.* Et Vrag, hvoraf en Mast rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads. (N. f. S. Nr. 48/2427. Berlin 1944.)

1608. (S). Sverige E.-Kyst. Bottnisko Bugt. Lystønder inddraget.

*Positioner.* a) c.  $65^{\circ} 32'$  N.  $23^{\circ} 31'$  E.

b) c.  $65^{\circ} 19'$  N.  $22^{\circ} 44'$  E.

*Detaller.* Lystønderne *Malörens rev* og *Farstugrunden* paa henholdsvis Pladserne a) og b) er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 49/2466. Stockholm 1944.)

**1609. Finland. Ålandshavet. Märket Fyr. Lysvinkler forandret.***Position.* c. 60° 18',1 N. 19° 07',9 E.*Detaller.* Lysvinklerne i Fyret *Märket* er nu, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 347°,5 til 255°,5.
2. Rødt i — - 255°,5 - 313°.
3. Grønt i — - 313° - 347°,5.

(U. f. s. Nr. 49/2403. Stookholm 1944.)

**1610. Finland. Skærgaardshavet. Sejlløbet Utö—Järngrynnan. Dybde ændret. Afmærkning forandret.***Positioner.* *Utö* c. 59° 46',5 N. 21° 23' E. Se iøvrigt nedenfor.*Detaller.* Sejlløbet *Utö—Järngrynnan* har nu en Dybde af 7,3 m ved Middelvandstand. Fra dette Sejlløb er et nyt Sejlløb afsøgt N. om *Bokullasten* og afmærket med følgende nye Ledemærker.*Sandö* (Forbaake) paa 59° 50' 33" N. 21° 39' 40" E. Topbetegnelse: Rødt Rektangel med hvid, lodret Midterstrib. Højde o. V. 8,0 m.*Stor Örskär* (Bagbaake) paa 59° 50' 26" N. 21° 42' 03" E. Topbetegnelse: Rødt Rektangel med hvid, lodret Midterstrib. Højde o. V. 11,0 m. Baakerne er overet i Pej. c. 95°.

Følgende Baaker er nedlagt.

*Salskär* Forbaake paa 59° 52' 31" N. 21° 55' 28" E.*Salskär* Bagbaake paa 59° 52' 32" N. 21° 55' 46" E.

Følgende ny Afmærkning er udlagt.

- 1) En hvid Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 51' 04" N. 21° 25' 26" E.
- 2) En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa 59° 51' 51" N. 21° 41' 02" E.
- 3) - — — — — — — — — 59° 53' 00" N. 22° 14' 14" E.
- 4) - — — — — — — — — 59° 53' 07" N. 22° 18' 56" E.
- 5) En hvid Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 52' 42" N. 22° 24' 16" E.
- 6) En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa 59° 52' 43" N. 22° 24' 35" E.
- 7) - — — — — — — — — 59° 52' 36" N. 22° 25' 26" E.

(U. f. s. Nr. 49/2404. Stookholm 1944.)

**1611. Finland. Åbo Skærgaard. Kalkudd Fyr forandret.***Position.* 60° 25' 05" N. 22° 10' 29" E.*Detaller.* Fyret lyser nu, som følger:

- |                                    |                                  |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1) Grønt i Pej. fra 226° til 237°. | 5) Grønt i Pej. fra 75° til 82°. |
| 2) Hvidt i — - 237° - 245°.        | 6) Hvidt i — - 82° - 100°.       |
| 3) Rødt i — - 245° - 255°.         | 7) Rødt i — - 100° - 105°.       |
| 4) Hvidt i — - 255° - 75°.         |                                  |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(U. f. s. Nr. 49/2405. Stookholm 1944.)

**1612. Finland. Åbo Skærgaard. Sejlløbet Hangö—Högsåra. Nye Fyr tændt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende nye Fyr er tændt.

- 1) Et Gasfyr, *Fungskär* Bagfyr, paa 59° 53' 20" N. 22° 26' 14" E. Fyret viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, i Pej. fra c. 138° til c. 160°. Flammens Højde: 14,1 m.

Fyret vises paa Midten af en sort Pæl med Topbetegnelse: en sort Trekant med Spidsen opad.

Fyret er overet med *Fungskär* Forfyr paa 59° 53' 27" N. 22° 26' 05" E. i Pej. c. 148°.

- 2) Et Gasfyr, *Pervittenskär* Fyr, paa 59° 53' 57" N. 22° 25' 12" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, og lyser, som følger:



- 1) Grønt i Pej. fra 221° til 301°.
- 2) Hvidt i — - 301° - 304°.
- 3) Rødt i — - 304° - 321°.

Flammens Højde: 3,8 m.

Fyret er monteret paa en hvid, rektangulær Plade, som i Midten har et rødt, lodret Felt.

Fyret er overet med *Äggskärs* Bagbaake paa 59° 54' 05" N. 22° 24' 45" E. i Pej. c. 301.

(U. f. s. Nr. 49/2406. Stockholm 1944.)

### 1613. Finland. Finske Bugt. Sejlløbet Helsingfors—Kotka. Mjölö Fyr. Lysvinkler ændret.

*Position.* 60° 06' 20" N. 25° 01' 28" E.

*Detaller.* Lysvinklerne i *Mjölö* Fyr er ændret.

Fyret lyser nu, som følger:

- |                                  |                                      |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1) Hvidt i Pej. fra 64° til 89°. | 5) Grønt i Pej. fra 197° til 235°,5. |
| 2) Grønt i — - 141° - 146°.      | 6) Hvidt i — - 235°,5 - 241°.        |
| 3) Hvidt i — - 146° - 149°.      | 7) Rødt i — - 241° - 268°.           |
| 4) Rødt i — - 149° - 197°.       |                                      |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

*Kort* Nr. 183.

(U. f. s. Nr. 49/2408. Stockholm 1944.)

(Se Tillæg.)

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

### 1614. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort NE. t. N. Oplysning om Vrag.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1548 1944.

*Position.* c. 55° 45',5 N. 12° 43',4 E., c. 2,9 Sm 38° fra *Middelgrunds Fort* Fyr.

*Detaller.* Det i tidligere E. f. S. omhandlede Vrag er fundet paa ovennævnte Plads.

Vraget vil snarest blive fjernet.

### 1615. Danmark. Sundet S.-lige Del. Spærring udlagt.

*Positioner.* a) 55° 33',9 N. 12° 37',6 E. c) 55° 30',5 N. 12° 47',7 E.

b) 55° 35',3 N. 12° 40',9 E. d) 55° 27',5 N. 12° 46',8 E.

*Detaller.* En Spærring er udlagt inden for Omraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter, og i hvilket al Sejlad og Fiskeri er forbudt. Omraadet kan dog passeres ad de paabudte Ruter. Ankring inden for Omraadet er ligeledes forbudt undtagen paa den tidligere foreskrevne Ankerplads.

*Kort* Nr. 133, 132 og 130.

(N. f. S. Nr. 48/2446. Berlin 1944.)

### 1616. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Oplysning om Vragafmærkning.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 45/1518 og 47/1581 1944.

*Position.* c. 55° 26',3 N. 12° 30',5 E., c. 9,2 Sm 230° fra *Drogden* Fyr.

*Detaller.* Vraget, der ligger sunket i c. 14,5 m Vand, og over hvilket mindste Dybde er 0,3 m, er, foruden at være afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 40 m NE. for Vraget, nu yderligere afmærket med en grønmalet Lysspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, og er udlagt 110 m NE. for Vraget.

*Kort* Nr. 132 og 130.

### 1617. Danmark. Store-Bælt. Naskov Fjord. Albuon Fyr NE. Vrag afmærket.

*Position.* 54° 50' (50") N. 10° 58' (53") E., c. 1500 m 41° fra *Albuon* Fyr.

*Detaller.* Et Vrag, der er sunket i c. 6 m Vand paa ovennævnte Plads, og som rager op over Vandet, er afmærket med en elektrisk Blinklanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, anbragt paa selve Vraget.

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1618. Danmark. Kattegat. Anholt Havn N. t. W. Natafmærkning paa Vrag forsvundet.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1477 1944.

*Position.* c. 56° 50',6 N. 11° 27',0 E., c. 8 Sm 345° fra *Anholt Havn Fyr*.

*Detaller.* Vragets Mast samt den paa denne anbragte elektriske Lanterne er forsvundet.

Vraget vil snarest blive afmærket med en grønmalet Lysspirtønde, der viser hvidt

Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>.

*Kort* Nr. 102 og 100.

1619. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. t. S. Vrag forgæves eftersøgt.

*Position.* c. 56° 53' N. 10° 31' E., c. 5,2 Sm 145° fra *Hals Barre Fyr*.

*Detaller.* Et Vrag, der var rapporteret at være sunket paa ovennævnte Plads, har forgæves været eftersøgt.

1620. (T). Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.

*Position.* c. 57° 30',5 N. 10° 35',9 E.

*Detaller.* *Hirsholm NW.-Rev* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er forsvundet.

Sømærket vil indtil videre ikke blive genudlagt.

1621. Danmark. Kattegat. Læso N. Rusmandsbanke. Vrag afmærket.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1578 1944.

*Position.* 57° 20' (27") N. 11° 12' (58") E., c. 1,3 Sm 20° fra *Syrodde Fyr*.

*Detaller.* Vraget, der opgives at være sunket i 3,8 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket en Mast rager 0,5 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 70 m NE. for Vraget.

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1622. (T). Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.

*Position.* c. 55° 26' N. 8° 15' E.

*Detaller.* I den W.-lige Del af den gravede Rende over *Graadyb Barre*, hvor der i Henhold til Kortet skulde være 6,2 à 6,7 m Vand ved Middelspringtids Lavvande, kan man for Tiden paa Grund af Tilsanding ikke regne med større Vanddybde end c. 5,9 m ved Middelspringtids Lavvande.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

1623. Rettelse til E. f. S.

*E. f. S.* Nr. 48/1592 1944, Linie 3:

„2 Vrag“ rettes til „Et Vrag“.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**1624. Danmark. Møn Fyr SSE. Vragafmærkning forandret.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 31/1153 1944.

*Position.* c. 54° 46',1 N. 12° 40',6 E., c. 11¾ Sm 157° fra Møn Fyr.

*Detaller.* 1. Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt c. 75 m NE. for Vraget paa ovennævnte Plads, er under Arbejdet ved Vragets Fjernelse flyttet 500 m mod Nord.

2. Vragets Mast med den derpaa anbragte elektriske Blinklanterne er fjernet.

*Kort* Nr. 187 og 188.

**1625. Danmark. Fakse Bugt. Rodvig SE. t. S. Vragafmærkning inddraget.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1582 1944.

*Position.* 55° 13' (50") N. 12° 24' (30") E., c. 1,6 Sm 143° fra Rodvig Havn.

*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa ovennævnte Plads, er inddraget.

**1626. Tyskland. Nidden NNW. Vrag.**

*Position.* c. 55° 22' N. 20° 59' E.

(N. f. S. Nr. 48/2475. Berlin 1944.)

**1627. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Nord-Perd ENE. Oplysning om Vrags Plads.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1563 1944.

*Ny Position.* c. 54° 23',0 N. 13° 55',1 E.

(N. f. S. Nr. 48/2425. Berlin 1944.)

**1628. Tyskland. Arkona NE. Vrag.**

*Position.* c. 54° 53',3 N. 13° 40',0 E., i 45 m Vand.

(N. f. S. Nr. 48/2476. Berlin 1944.)

**1629. Tyskland. Fehmern E. Undervandshindring.**

*Position.* c. 54° 28' N. 11° 33' E.

(N. f. S. Nr. 48/2477. Berlin 1944.)

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

**1630. Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib genudlagt.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1565 1944 udgaar.

*Position.* 56° 03' (42") N. 12° 37' (31") E.

*Detaller.* Lappegrund Fyrskib er atter udlagt paa Station.

**1631. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vandstandsbræt atter i Orden.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1549 1944 udgaar.

*Position.* 55° 07' (21") N. 12° 15' (06") E.

*Detaller.* Vandstandsbrættet ved S.-Siden af N.-lige Indløb til Bøgestrøm er atter i Orden.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1632. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Vestre Dækmole. Fyr midlertidigt slukket. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.**

*Position.* Vestre-Dækmoles NW.-lige Hoved:  $56^{\circ} 09' (38'') N. 10^{\circ} 13' (38'') E.$

*Detaller.* 1. Vestre-Dækmole NW. Fyr og Vestre-Dækmole SE. Fyr, henholdsvis paa Vestre-Dækmoles NW.-lige og SE.-lige Hoved i Aarhus Havn, er midlertidigt slukket.

2. Taagesignalet med elektrisk Klokke paa Vestre-Dækmoles NW.-lige Hoved er midlertidigt ude af Virksomhed.

**1633. (T). Danmark. Limfjorden. Lemvig Havn. Fyr midlertidigt fjernet.**

*Position.*  $56^{\circ} 33' (05'') N. 8^{\circ} 18' (35'') E.$

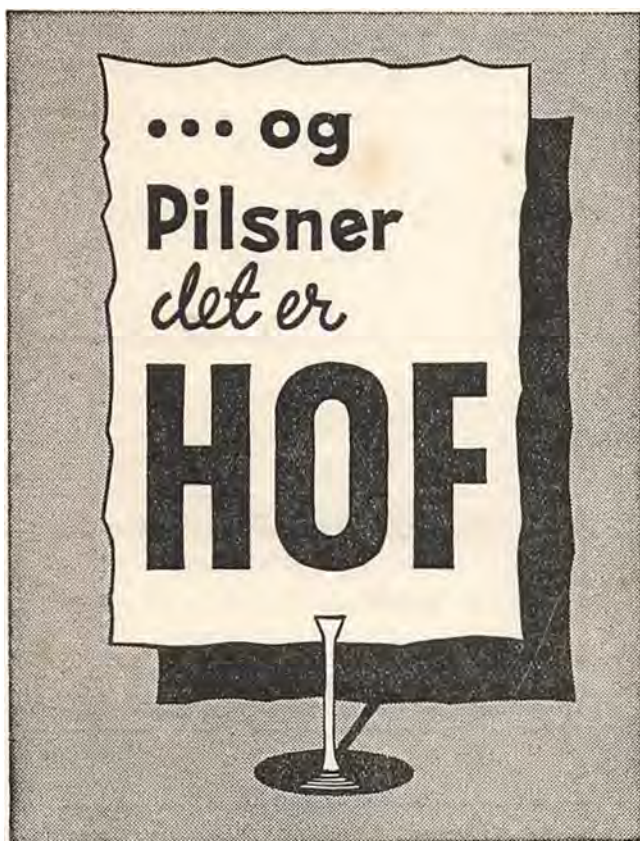
*Detaller.* Lemvig Havn Fyr, paa E.-lige Havns N.-Moles E.-Ende, er midlertidigt fjernet paa Grund af Molehovedets Reparation.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... og  
**Pilsner**  
*det er*  
**HOF**



AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR.CYLINDER

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

•

**5/-, post free**

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13778  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

---

**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedamp-turbiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus  
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DE  
FORENEDE  
BUGSERSELSKABER  
KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION”

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·:-· KLARERING ·:-· SPEDITION ·:-· ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRÆSS: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. PROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager”  
Post-Adresse: „Cimbria” pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 50

FREDAG 22. DECEMBER 1944

51. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Rapporterne fra de oversøiske Markeder gaar stadig ud paa, at Tonnageefterspørgslen er enorm i alle Trades, men der gøres kun meget lidt Forretning, da den disponible Tonnage hverken rækker helt eller halvt til at dække Behovet. Krigens Molok skal fodres først, og det, der bliver tilovers, kan de almindelige Befragtere slaas om.

I den forløbne Uge har Tildelingerne til Kuleksperten fra Hampton Roads været ret betydelige. Der er saaledes frigivet temmelig mange Skibe for Kul saavel til Vestindien som til Sydamerika. Norfolk eller Newport News til Buenos Aires betalte den sædvanlige Rate af \$9.75 plus 35 pCt. i Krigstillæg og til Chile gjordes Forretning paa Basis af \$8.20 plus 58 pCt. — I Samklang med de rigeligere Tonnagetildelinger til de udgaaende Markeder var Aktiviteten paa de hjemgaaende Markeder fra Vestindien og Sydamerika ogsaa større. Der fragtedes en Del Skibe saavel for Malm fra Brasilien som for Sukker fra Vestindien til Northern Range og Golfen til uforandrede Rater. Salpetermarkedet fra Chile til Golfen og U. S. Atlantic fik ligeledes adskillige Baade tildelt; saaledes bl. a. flere Baade til Golfen til \$8.75 plus 32 pCt. — Markedet i New York er iøvrigt præget af den stærke Efterspørgsel efter Tonnage for Malm fra praktisk talt alle Klodens Hjørner. Fra Botwood til Northern Range og Golfen sluttedes saaledes et betydeligt Antal Skibe for denne Slags Last. Raterne ligger omkring \$5.05 til \$6.15 med Tillæg varierende mellem 29 og 50 pCt. afhængig af Lossehavn, men ogsaa fra Indien, Syd- og Vestafrika til Golfen og Northern Range var der et betydeligt Antal Laster paa Markedet.

For engelsk Regning sluttedes adskillige Skibe for de sædvanlige Kullaster fra Østkysten og Wales til Azorerne til den gældende Rate af 70/- Basis Østkystlastning. Wales/Gibraltar fik Tonnage til 66/-, og desuden sluttedes en Del Tonnage for Kul til Spanien og Portugal. For sidstnævnte Destinationers vedkommende foreligger ingen Oplysninger om de betalte Rater. Tyne/Alexandria sluttedes til 93/-. Iøvrigt bemærker man stadig den livlige Efterspørgsel efter Skibe for Kul fra Sydafrika til forskellige Destinationer.

Fra River Plate Markedet meldes om uforandret stort Udhud af Laster, men kun en enkelt Slutning rapporteres, nemlig Hvede i Sække til Brasilien til en Rate af 25 Guldpesos. Noteringerne er iøvrigt uforandrede, saaledes bl. a. Stykgods til 4 Havne Cape Town/Durban range til \$100.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stort set uden større Ændringer. Der slutes stadig nogle Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne paa Basis af de kendte Belingelser. I Farten til og fra Norge er Aktiviteten i det store og hele opretholdt, selv om det synes som om Størstedelen af Kartoffellasterne nu er dækkede. Der er derimod stadig adskillige Sukkerlaster, bl. a. Nakskov/Oslofjorden, 2500 Ts. til omkring n. Kr. 25, Basis een Lossehavn. Salpeter fra Skiensfjorden sluttedes til omkring d. Kr. 25, for 3000 Tonnere.

## Ø. K.'s HOVEDSÆDE, DER BLEV ØDELAGT AF BOMBER

Den forløbne Uge bragte en Handling, der har virket dybt oprørende, ikke alene indenfor den Virksomhed, der blev ramt, og heller ikke alene i Shipping-Kredse, men overalt i vort Land. Tirsdag Morgen blev *Det østasiatiske Kompagnis* smukke Hovedsæde totalt ødelagt efter voldsomme Bombeeksplosioner.

Det er næppe for meget sagt, at Ø. K.s Administrationsbygning var en af de smukkeste Privatbygninger i Danmark, ikke alene i det rent Ydre, men ogsaa i hele sin Udstyrelse. Den blev opført i 1907 af Granit efter Tegning af Arkitekt *Gotfred Tvede*, der nøje fulgte Etatsraad *H. N. Andersens* Ønske om, at Hovedsædet i Danmark skulde være orientalsk præget. Kontorerne blev fra Loft til Gulv beklædt med Teaktræ, som Kompagniets Skibe havde bragt hjem fra Siam, og det øvrige Udstyr kom til at svare hertil.

Det var i 1908, at Etatsraad *H. N. Andersen* med sin Stab rykkede ind i den nye Bygning paa Hjørnet af Holbergsgade og Niels Juelsgade, men Kompagniets hastige Vækst viste snart, at den oprindelige Bygning var for lille. Her samledes Traadene fra Filialerne ude omkring paa hele Kloden, og det blev snart nødvendigt at udvide yderligere, men Etatsraadens Planer blev dog først bragt til Udførelse i Aarene op imod denne Verdenskrig. Man havde forinden erhvervet de to Naboejendomme i Holbergsgade og Niels Juelsgade, og disse blev revet ned for at skaffe Plads til to Fløje, der paa det nøjeste skulde svare til selve den oprindelige Hovedfløj. Arkitekt *Tvedes* mangeaarige Medarbejder, Arkitekt *Gad*, fik overdraget den vanskelige Opgave. Selv naaede han ikke at se sit Arbejde fuldendt, idet han døde inden det var fuldført.

Efter disse Udvidelser havde Ø. K.s Administrationsbygning faaet sit endelige Præg, og inden for det smukke og monumentale Bygningsværks Mure var man nu parat til at genoptage det verdensomspændende Administrationsarbejde, der venter Kompagniet, naar Freden kommer tilbage.

Kompagniets Ledelse meddelte i Tirsdags straks efter Ødelæggelsen, at Forretningerne indtil videre vil blive varetaget fra Kompagniets Kontorer i Frihavnen, hvor det oprindelige Hovedkontor laa. Det var herfra Prospektet udgik til Aktietegningen i Det Østasiatiske Kompagni, som overtog det oprindelige Firma *Andersen & Co.*

Ø. K.s Administrationsbygning stod som et Monument over dansk Foretagsomhed og dansk Virke ude i den store Verden. Den stod som et Monument over en Mand, hvis store Fortjeneste det var, at han ikke alene forstod at skabe, men ogsaa at bevare og sikre det skabte. Gennem store Kriser stod Kompagniet solidt og urokket. Det sejlede stolt gennem den første Verdenskrigs haarde Braadsøer, og ogsaa under denne Krig og dens Vanskeligheder for Skibsfart og Verdenshandel ser man med tryk Fortrøstning hen til den verdensomspændende Virksomhed, der skal være med til at genrejse Danmark. Etatsraaden er død, men hans Aand levede videre indenfor de Mure, der nu er styrtet i Grus, og den vil leve videre derude i Frihavnen og i den Bygning, der skal genrejses.

## FYRINSPEKTIONSSKIBET »ABSALON«S FORLIS I KATTEGAT

Fyr- og Vagervæsenets Inspektionsskib »Absalon« er forlist i Farvandet ved Sejro. Skibet sank, og herved omkom 1. Maskinmester *A. K. Olsen*. »Absalon«, der førtes af Kaptajn *Krogsbæk*, havde en Besætning paa 20 Mand, og af disse blev de 19 bjerget af et tysk Vagtskib og indbragt til Kalundborg. Otte af de overlevende blev indlagt paa Kalundborg Amtssygehus.

De Saarede er alle hjemmehørende i København. Det drejer sig om følgende alvorligt Tilskadekomne:

Overfyrbøder *Rudolf Damsgaard*, født 8. Febr. 1890, gift.

Overmatros *Ferdinand Schou*, født 28. Jan. 1885, gift.

Hovmester *Chr. Carl Schnack*, født 23. April 1896, gift.

De lettere Tilskadekomne er:

Styrmand *Henry Anders Mogensen*,

Maskinassistent *Carl Villy Frederiksen*,

Matros *Hartvig Røn Christensen*,

Fyrbøder *Carl Th. Rislund* og

Styrmand *Poul Fr. Muller Iversen*.

Der er ingen Livsfare for nogen af de Tilskadekomne.

Den omkomne Maskinmester *Axel Kristian Olsen*, Ordrupvej 72, var født den 31. Juli 1887 i Fiurendal som Søn af Værkejer *N. Olsen*. Efter at have aftjent sin Værnepligt indtraadte han som Maskinist i Flaaden, hvorfra han i 1923 flyttede over til Vagervæsenet og i 1932 til Fyrvæsenet. Han sejlede her først med Inspektionsskibet »Løvenørn«, siden med »Kattegat« og derefter i en længere Periode med »Nordsøen« med Station i Esbjerg. Fra 1. Januar 1943 vendte han tilbage til de indre Farvande som Maskinchef i »Absalon«. Han efterlader sig sin Hustru og en voksen Datter.

Med Fyrinspektionsskibet »Absalon« har Fyr- og Vagervæsenet mistet sit nyeste Skib. Det var bygget i 1932 paa Orlogsværftet og maalte 457 Bruttoregister-ton. Det har næsten udelukkende været benyttet i vore indre Farvande. Dog var det i 1939 paa Togt til Færøerne.

»Absalon« blev bygget til Afløsning af det gamle Inspektionsskib »C. F. Grove«, der derefter blev solgt til Udlandet. Skibet har i de sidste ti Aar været ført af Kaptajn *Anders Krogsbæk*, der er Formand for Fyrvæsenets Fællesforening.

## DØDSBUDSKABER FRA UDLANDET

Den almindelige danske Skibsførerforening meddeler i sit sidst udkomne Nummer af Medlemsbladet, at Skibsfører i Rederiet *J. Lauritzen*, Kaptajn *Laurids Nielsen Sørensen*, er død. Meddelelsen er tilgaaet Familien gennem et Røde Kors-Brev fra New York, hvori kun meddeles, at Døden indtraf i Juli Maaned.

Kaptajn *Sørensen* var født i Nordby paa Fanø i 1895 som Søn af Havnefoged *Jens Sørensen*. Han kom til Søs i 1909 med Barken *Sørine* og sejlede senere med Barken *Havila* og Skonnerten *Maracaibo* af Fanø. I 1914 afsluttede han sine nautiske Eksaminer fra Fanø Navigationsskole, og Aaret efter fik han Ansættelse i *J. Lauritzens* Rederi som Styrmand. Efter at have vikarieret som Fører i flere af Selskabets Skibe udnævntes han i 1926 til Fører af Damperen *Nancy*. Senere har han ført en Række af Selskabets Skibe — sidst var han Fører af Damperen *Tanja*, som den 9. April 1940 blev afskaaret fra Forbindelsen med Hjemlandet.

Kaptajn *Sørensen* efterlader sig Hustru og fem Sønner, hvoraf to sejler som Styrmand.

\*

Fra Udenrigsministeriet er der kommet Meddelelse om, at Kaptajn *A. V. Andersen* i Oktober 1944 er død af Hjertelidelse under et Ophold i England.

Kaptajn *Andersen* var født paa Fejø den 30. December 1887. Han gik til Søs i 1902, og efter at have gennemgaaet den praktiske Uddannelse kom han paa Navigationsskolen i København 1910. I 1911 tog han Styrmandseksamens 1. og 2. Del. I 1912 blev han ansat i Rederiet »Carl«, og da dette Selskabs Skibe gik ind under D. F. D. S., fulgte *Andersen* med.

I April 1940 blev han som Fører af s.s. »Dagmar« lukket udenfor Spærringen.

## SØFORSIKRINGENS PRÆMIEINDTÆGTER

Statistisk Departement bringer i *Statistiske Efterretninger* en meget fyldig Oversigt over Forsikringsvirksomheden i 1943 og kommer i denne Forbindelse ogsaa ind paa Søforsikringen i Aaret.

Det hedder her:

Den ordinære Søforsikrings Præmieindtægt androg i 1943 21,0 Mill. Kr. mod 22,1 Mill. Kr. Aaret forud. Den overvejende Del af denne Branches Præmiebeløb tilfalder de indenlandske Aktieselskaber, der i 1943 dog kun beholdt 21 pCt. heraf for egen Regning. Den tilsvarende Skadeudgift, der i 1942 havde udgjort 11,6 Mill. Kr. eller 52,3 pCt. af Præmiebeløbet, steg i 1943 til 15,6 Mill. Kr. svarende til 74,3 pCt. af Præmien.

## FISKERE, DER HAR SAT LIVET TIL

Paa en Generalforsamling i Centralforeningen af Limfjordsfiskere oplyste Formanden, *Fisker Chr. Andersen*, Nykøbing Mors, at 44 danske Fiskere i det forløbne Aar har mistet Livet under deres Arbejde, deraf 32 som Følge af Krigsbegivenheder, som nu ialt har krævet 186 danske Fiskeres Liv.

## HAVNENS BUDGET VEDTAGET VED 1. BEHANDLING

Københavns Havnebestyrelse har foretaget en kort og formel 1. Behandling af Havnevæsenets Budget for 1945. Formanden for Budgetudvalget, Overborgmester *Viggo Christensen*, forelagde Udvalgets enstemmige Betænkning. Han henviste til, at Forholdene er saa uoverskuelige, at man ikke kan bedømme dem. Budgetforslaget er lagt tæt op ad sidste Aars Regnskab, og Udvalget har derfor fundet det rimeligt at indstille det til Vedtagelse.

Ingen andre begærede Ordet, og Budgetforslaget var dermed vedtaget ved 1. Behandling.

Der foretoges derefter Valg af Næstformand og forskellige staaende Udvalg. Til Næstformand genvalgte Maskinchef *Munck*. Til Medlemmer af det staaende Udvalg angaaende Bortleje og Bortforpagtning paa indtil 10 Aar af Havnevæsenets faste Ejendomme genvalgte Direktør *Stensballe* og Borgmester *Sundbo*. Overpræsidenten er født Medlem af dette Udvalg. Til det staaende Udvalg til Behandling af opstaaende Spørgsmaal om Fortolkning af Havnens Takster genvalgte Direktør *Kørbing*, Ingeniør *C. A. Møller* og Direktør *Adler Svanholm*, og til Revisorer valgtes de statsautoriserede Revisorer *Sten Hansen* og *Bomholt*.

Maskinchef *Munck* og Hovedkasserer *Wulff* havde den 28. November foretaget Eftersyn af Havnevæsenets Kassebeholdning og ikke fundet noget at erindre.

## DEN ALMINDELIGE DANSKE SKIBSFØRER- FORENING GENNEM 70 AAR

Det er i Dag 70 Aar siden, at en Kreds af danske Skibsførere indkaldte til et Møde, hvor *Den almindelige danske Skibsførerforening* blev stiftet.



I de svundne Aar har Skibsførerforeningen udført et stort Arbejde til Gavn for den danske Skibsførerstand, hvis faglige Organisation Foreningen hurtigt blev, og samtidig dermed er der gjort et godt Arbejde for den danske Skibsfart gennem de mange Institutioner, hvor Skibsførerforeningen er repræsenteret. Endvidere har Samarbejdet med de Myndigheder, i hvis Hænder Lovgivningsmagten vedrørende maritime Forhold ligger, været præget af god Forstaaelse, og dette Samarbejde har selvsagt ogsaa været til Gavn. Det blev stærkt udvidet, da Foreningen i 1921 blev sammensluttet med Skibsførerforeningen af 1917 i Marstal. Ogsaa de rent faglige Forhandlinger med Dansk Dampskibsrederiforening er gaaet saa gnidningsfrit, som man kunde vente og ønske.

Som et af Foreningens største og betydningsfuldeste Resultater kan nævnes den Pensionsordning, som Foreningen fik gennemført efter Forhandlinger med Rederiforeningen, der i 1936 vedtog at indføre en obligatorisk Pensionsordning for Skibsførere i alle under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Rederier, som ikke har private Pensionskasser.

I de fem Aar, denne Krig har været, har Skibsførerforeningen mistet mange af sine Medlemmer ved Krigsforlis, og det er lykkedes Foreningen paa mange forskellige Maader at yde sine Medlemmer eller deres Efterladte Hjælp og Bistand. I de svundne Aar har der været udført et stort og paaskønnelsesværdigt Arbejde i denne Henseende, og det har været en værdifuld Hjælp, at Foreningen har modtaget betydelige Legatmidler fra Medlemmer eller Mennesker, som staar den danske Skibsfart nær.

Den store Legatformue, som den 1. Januar 1921 udgjorde 66.500 Kroner, er nu vokset til 501.362 Kroner. Foreningens Enkekasses Formue udgjorde den Gang 163.523 Kroner og i Legater under Enkekassen 36.900 Kroner mod nu 198.343 Kroner og 51.757 Kroner. Foreningens Syge- og Hjælpekasse ejede i 1921 11.232 Kroner mod 28.329 Kroner nu.

Der er saaledes nu til Hjælp til Nødstedte en Kapital paa 779.791 Kroner, af hvis Renter mange gamle Medlemmer og Enker aarligt modtager Understøttelse.

I næsten 24 Aar har Foreningen haft samme Formand, nemlig Kaptajn *H. P. Hagelberg*, der blev valgt paa Generalforsamlingen den 1. Marts 1921. Flere af de farende Medlemmer indenfor Skibsførerforeningens Bestyrelse er uden Forbindelse med Hjemlandet nu paa sjette Aar.

Kaptajn Hagelberg har — støttet af de skiftende Bestyrelser — i de mange Aar udført et fortjenstfuldt Arbejde til Gavn for den Stand, der i saa udpræget Grad har hans Kærlighed. Støt og upaavirket har han nøgternt ført Foreningen gennem Tidernes Storme og ikke mindst gennem de sidste Aars brøllende Orkan.

#### FLYVEMASKINE ELLER SKIB?

Spørgsmaalet om Skibsfart contra Luftfart vækker Interesse overalt i Verden. For at faa et bedre Holdpunkt for Bedømmelsen af dette Spørgsmaal har det amerikanske Fagblad *Ship* nu direkte henvendt sig til Publikum for at høre dets Dom. Efter Gallup-Mønstre har Bladet rettet en Forespørgsel til nogle Tusinde Amerikanere, der rejste meget i Aarene før Krigen, og som ventes atter at ville rejse meget, naar Krigen er til Ende. Forespørgslen lød kort og godt: *Passagerskib eller Flyvemaskine?*

Bladet oplyser, at 25 Procent af dem, der er blevet spurgt, var Forretningsmænd og Folk, der rejser i tjenstligt Ærinde, medens Resten var Turister.

Da Svarene forelaa, viste det sig, at ikke mindre end 81 Procent af dem gik i Skibets Favør, medens

kun 6,5 Procent gik ind for Flyvemaskinen og Resten for en Kombination af de to Trafikmidler.

Af særlig Interesse ved Undersøgelserne var — foruden den store Majoritet til Fordel for Skibene — de mange Svar om de rene Turistrejser. De to Tal — 81 Procent for Sørejser og 75 Procent for Turister — ligger saa nær op ad hinanden, at man kan fristes til at drage den Slutning, at Turisterne fra De Forenede Stater efter Krigen praktisk talt alle vil foretrække Sørejser, og at Forretningsfolk alene i større Omfang vil foretrække Flyvemaskinen eller en Kombination af de to Trafikmidler.

Paa Spørgsmaalet om, hvor Rejsen skulde gaa hen, kan det oplyses, at 22 Procent vilde besøge England og de nærmeste Lande paa den anden Side Kanalen. 13 Procent vilde til Sydamerikas Østkyst og 11 Procent til Middelhavet. Ca. 11 Procent vilde besøge Afrika, 9 Procent Sydamerikas Vestkyst, 6 Procent Østasien og Australien og endelig 6 Procent Østersølandene.

#### 25 AAR I DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING



Kontorchef Chr. Degn.

Den 2. Januar kan Kontorchef *Chr. Degn* fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse i Dansk Dampskibsrederiforening.

Før Kontorchef Degn blev knyttet til Rederiforeningen, havde han en meget grundig Shipping-Uddannelse bag sig. Han begyndte som Lærling i Dampskibsselskabet »Jylland«, og da dette gik ind, blev han knyttet til Dampskibsselskabet »Dania«, som dengang havde til Huse i Esbjerg. For dette Selskab opholdt han sig i nogen Tid i Libau. Efter at være vendt hjem til Danmark igen ansattes Chr. Degn i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Esbjerg-Afdeling, der under sidste Krig blev flyttet til Aarhus. Fra D. F. D. S. blev han »udlaant« til Fragtnævnet, hvor ogsaa Direktør Mægaard dengang havde Sæde. Alleerede der var han Direktør Mægaards nærmeste Medarbejder, og der gik da ogsaa kun kort Tid, inden denne fik Kontorchef Degn knyttet til Rederiforeningen, hvor Samarbejdet nu har været i et kvart Aarhundrede.

Da Direktør Mægaard overtog Ledelsen af Dansk Dampskibsrederiforening, bestod Staben af tre Mennesker, og Chr. Degn kom til som selv fjerde — i Dag har Rederiforeningen med tilknyttede Afdelinger et Personale paa over 100 Mennesker. Kontorchefen, der er en meget dygtig og indsigtfuld Mand, har i de forløbne Aar udrettet et stort Arbejde og tillige forstaaet at gøre sig meget afholdt.

## FRA SØRETERNE

### Svitzer skal betale for »Rolf«s Kollision

Den 8. Juli 1942 tørnede Kjøbenhavns Mørtelværkers Sandpumper »Rolf«, som var for indgaaende gennem Toldbodbømløbet, mod Brohovedets nordligste Hjørne. Samtidig med eller umiddelbart før blev »Rolf« overhalet af Svitzers Bjergningsdamper »Svava«. Ved Paasejlingen blev der tilføjet saavel Brohovedet som »Rolf« Skade.

Der blev derefter ved Sø- og Handelsretten rejst Tiltale mod Kaptajn *Peter Rysz* for ved slet Sømandsskab at have forvoldt Søskade paa »Rolf«, idet han ved den omtalte Lejlighed som Fører af »Svava« havde overhalet og passeret »Rolf« med for stor Fart og i for ringe Afstand, hvilket havde til Følge, at »Rolf« blev tvunget ud af sin Kurs og kolliderede med Brohovedet ved Bømløbet.

Ved Dom af 23. Marts 1943 blev Kaptajn Rysz imidlertid frifundet, idet Retten mente, at Kollisionen ikke skyldtes Sugning fra »Svava«, og i hvert Fald ansaa man det ikke for bevist, at Rysz som Fører af »Svava« ved den paagældende Lejlighed ved slet Sømandsskab havde forvoldt den her omhandlede Søskade.

A/S Kjøbenhavns Mørtelværker har imidlertid derefter indhentet et Responsum fra Professor ved den polytekniske Lærestalts Skibsbygnings-Afdeling, Dr. techn. C. W. *Prohaska*, der udtaler, at den i Rettens Dom benægtede Sugevirkning har været til Stede og har været Aarsagen til Kollisionen. Mørtelværkerne anlagde derefter Sag ved Sø- og Handelsretten mod A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, som man paastod dømt til at betale den ved Kollisionen opstaaede Skade, som beløber sig til 34.602 Kr. 89 Øre. Svitzer paastod Frifindelse og fremlagde i Retten en Erklæring fra Direktør for Orlogsværftet, Civilingeniør N. K. *Nielsen*, der udtaler, at Kollisionen ikke skyldes Sugning fra »Svava«.

I Sø- og Handelsrettens Præmisser hedder det:

»Det er en uomstødelig Kendsgerning, at »Rolf« pludselig drejede Styrbord over, og der er intet, som tyder paa, at denne Drejning skyldes Vind, Vejr eller Strøm saa lidt som andre udefra kommende Forhold, ligesom Retten ej heller kan antage, at Aarsagen til Drejningen var Manøvre om Bord paa »Rolf« eller i det hele taget nogen Fejl fra dette Skibs Side. Derimod findes det at maatte bebrejdes Føreren af »Svava«, at Overhalingen fandt Sted med saa ringe Afstand — ca. 5 Meter — mellem de to Skibe som sket. Det bemærkes herved, at med denne Afstand og efter, hvad der foreligger oplyst om Afstanden mellem »Rolf« og Brohovedet samt om de to Skibes Bredder, maa »Svava« under Passagen af »Rolf« have været ovre i Styrbords Side af det 60 Meter brede Løb, uanset at dette efter Havnefoged *Bessels* Vidneforklaring var frit, saaledes at »Svava« uden Ulempe for andre Skibe kunde have passeret »Rolf« i større Afstand. Endvidere finder Retten, at »Svava«s Fart under Passagen, særlig i Betragtning af den ringe Afstand mellem de to Skibe, har været større end forsvarligt.

Herefter, og idet »Rolf«s Styrbords Drejning som ovenfor statueret maa antages først at være paabegyndt, efter at »Rolf« under Overhalingen havde været udsat for den store Drejningspaavirkning Styrbord over fra »Svava«s Side, finder Retten paa det nu tilvejebragte Grundlag, at der foreligger en saadan Sandsynlighed for, at »Svava« ved sin uforsvarlige Sejlads har været Skyld i »Rolf«s Kollision med Brohovedet, at der ved Sagens Afgørelse bør gaas ud herfra.

Idet der endelig ikke vil kunne gives de Sagsøgte Medhold i, at Føreren af »Svava« ikke efter sine teoretiske Kundskaber og praktiske Erfaringer burde have regnet med Muligheden af en Sugning som den ovennævnte, vil Sagsøgerens Paastand, mod Opgørelsen af hvilken og mod hvis Renteberegning der ikke af de Sagsøgte er fremsat særskilt Indsigelse, være at tage til Følge.

Svitzer blev derefter dømt til at betale Mørtelværkerne de paastævnte 34.602 Kr. 89 Øre plus Renter samt 5000 Kr. i Sagsomkostninger.

### En Mellemrejse for meget

Ved Certeparti af 3. August 1943 blev m.s. »Grethe«, for hvem Skibsreder *Th. Larsen* er Reder, af Direktør N. C. *Nielsen*, Odense ny Tømmerhandel, fragtet til at føre en Ladning Tømmer fra Halmstad til Odense. Skibet udførte to Mellemrejser, var ude i haardt Vejr, led Havari og blev forsinket af Strejke, saaledes at det kom til Halmstad senere end aftalt. Direktør N. C. *Nielsen* krævede derefter ved Sø- og Handelsretten Skibsrederen dømt til at betale ham de Omkostninger, Forsinkelsen havde forvoldt, ialt 417 Kr. 59 Øre, idet han gjorde gældende, at »Grethe« efter Certepartiet kun maatte foretage een Mellemrejse. Rederen paastod Frifindelse, idet han gjorde gældende, at Forsinkelserne skyldtes ikke Mellemrejserne, men de andre anførte Grunde.

Sø- og Handelsretten kom til det Resultat, at Rederen havde handlet i Strid med Certepartiet, og der blev givet Dom efter Paastanden. Skibsreder *Th. Larsen* skal foruden nævnte Erstatning betale 75 Kr. i Sagsomkostninger.

### »Grethe«s Forlis

I Sø- og Handelsretten har der været afholdt Søforhør i Anledning af Motorgaleasen »Grethe«s Forlis i Kaltegat. »Grethe« af Ærøskøbing tilhørte Kaptajn *Sv. Eliasen*, der omkom ved Forliset sammen med den øvrige Besætning, Bedstemand *Kai Andersen* og Jungmand *Sigurd Larsen*. Der forelaa en Rapport fra den korresponderende Reder, Befragtningsfirmaet *Otto Danielsen*, København. Ifølge denne Rapport afgik Skibet den 13. November fra Aalborg til København. Udenfor Limfjorden mødte det Storm og Modvind og maatte lægge sig til Ankers ved Hals. Her laa det i 8 Dage, hvorefter det fortsatte, og siden har man ikke hørt noget til »Grethe«.

Fra Fyr- og Vagervæsenet forelaa ligeledes en Rapport. Fyrinspektionsskibet »Argus« har rapporteret, at det den 22. November har fundet »Grethe«s Vrag i Farvandet Nord for Læsø. Ved en Dykkerundersøgelse konstateredes, at Vraget er helt splintret. Agterenden var bortt, og en Del af Lasten og Vraggods laa spredt vidt omkring paa Havbunden. Skibet er sunket paa 3,8 Meter Vand, og Masteloppen rager op over Vandoverfladen.

Udover dette har intet kunnet oplyses.

### »Ivar«s Grundstødning ved Tuborg Havn

D.F.D.s Damper »Ivar« grundstødte den 11. November i Renden til Tuborg Havn. Kaptajn C. C. *Rez* har afgivet Søforklaring i Sø- og Handelsretten. Skibet var lastet med Kul. Vind og Strøm satte Damperen ind paa Nordsiden af den meget smalle Rende. Slæbedamperne »Fenris«, »Gorm« og »Sejrø« prøvede paa at slæbe »Ivar« af Grunden, og Damperen hjalp til med sin egen Maskine, men da Vandet faldt, lykkedes det ikke. Den næste Dag gjorde man et nyt Forsøg, som ligeledes var forgæves. Først den 13. November lykkedes det »Fenris« og »Sejrø« at slæbe Damperen af Grunden. Skibet var tæt, og tilsyneladende var der ingen Skade sket.

### Beskikkelser

Indenfor Sø- og Handelsretten i København er der foretaget følgende Beskikkelser:

Direktør *Tyge J. Rothe* som handelskyndigt Medlem indtil Udgangen af Aaret 1947, Grosserer *F. C. Jacobsen*, Vekselerer *L. Palsby*, Grosserer *H. Arbo-Bähr*, Grosserer *Carl U. Buch*, Direktør *J. H. Schurmann*, Grosserer *Henry L. W. Jensen* og Direktør *C. V. Jernert* som handelskyndige Medlemmer indtil Udgangen af Aaret 1949, Kaptajn *H. L. Rosfeldt* som søkyndigt Medlem med særligt Navigationskendskab indtil Udgangen af Aaret 1947, Maskinme-

ster *Oluf M. Hansen* og Maskinmester *Hans Oluf Bjørnsen* som søkyndige (maskinkyndige) Medlemmer indtil Udgangen af Aaret 1948, Maskinmester *V. Ahrends* som søkyndigt (maskinkyndigt) Medlem indtil Udgangen af Aaret 1946 og Boghandlermedhjælper *Niels Thorald Maurice Jensen* som handelskyndigt, til det underordnede Handelspersonale hørende, Medlem indtil Udgangen af Aaret 1945.

Til Medlemmer af Sørensen i Maribo Amt er følgende beskikket indtil 31. December 1946:

Konstruktør *L. P. Johansen*, Nykøbing F., Skibsfører *Bernhard Petersen*, Nykøbing F., Havnefoged, fhv. Skibsfører *H. Jensen*, Stubbekøbing, Fisker *R. P. Petersen*, Nysted, pens. Lods *Anders Vilhelm Larsen*, Nysted, Fiskehandler *Julius Tambour*, *Guldborg L.*, Ingeniør *Markersen*, Rødby, Købmand *Ewald Petersen*, Nakskov, Maskinmester *Johs. Petersen*, Nakskov, Lods *Jens Mogensen*, Nakskov, Fisker *H. Chr. Hansen*, Fejø og Bestyrer *H. Danielsen*, Sakskøbing.

Følgende er beskikket indtil 31. December 1948:

Færgemand *Anton Larsen*, *Vesterby*, Fejø, Købmand *Chr. Pipper*, Femø, Skibsbygger *Carl Nielsen*, Nykøbing F., Havnefoged *R. A. Andersen*, Nykøbing F., Havnefoged *Anders Larsen*, Nysted, fhv. Maskinmester *Holger Petersen*, Maribo, Havnefoged *N. M. Nielsen*, Rødby Havn, Driftsbestyrer *A. Justesen*, Rødby, Skibsfører *H. P. Bille*, Stubbekøbing, Skibsfører *Hans Jørgen Petersen*, Stubbekøbing, Smedemester *L. W. Jensen*, Nakskov, Lodsformand *L. Andersen*, *Nakskov*, Havnefoged *R. Sørensen*, Nakskov og Havnefoged *C. Møller*, Sakskøbing.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Isbrydernes Radlotelegrafister

Radiotelegrafistforeningens Medlemsblad oplyser, at Arbejds- og Forligsnævnets Formandskab har afsagt Kendelse vedrørende Radiotelegrafisternes Arbejdsforhold i Statens Isbrydere. Kendelsen gaar i Hovedsagen ud paa, at Telegrafisterne skal lønnes i Overensstemmelse med deres Overenskomst med Dansk Radio Aktieselskab, dog med forskellige Tillæg, nemlig et generelt 20 pCt. Tillæg samt for Første- og Enelelegrafister et Tillæg paa 50 Kr. pr. Maaned. Dertil kommer fra den Dag, Kommandoen hejses, til den Dag, den stryges, et særligt Tillæg, »Isbryder-tillæget«, paa 200 Kr. maanedlig for Første- og Enelelegrafister og 150 Kr. maanedlig for Andentelegrafister. Hvis en Isbryder ligger uvirksom ved Land i mere end 10 Dage, standses dette Tillæg, til Isbryderen atter staar til Søs. Der betales ikke Krigstillæg af disse Tillæg bortset fra det generelle 20 pCt.s Tillæg.

Sel fra Radiotelegrafisternes Standpunkt betyder Kendelsen en Forbedring i Forhold til Vinteren 1942, idet det faste Isbrydertillæg er indført i Stedet for et Gratiale, der tidligere blev fastsat af Isbrydningsraadet efter Sæsonens Afslutning, og som aldrig oversteg 150 Kr.

### Styrmandsforeningen

Dansk Styrmandsforening holder Generalforsamling i København den 24. Februar.

### Dødsfald

Havnefoged paa Femø *Thorvald Jørgen Henriksen Friis* er afgaaet ved Døden paa Rigshospitalet, 67 Aar gammel.


### Mindegudstjeneste for omkomne Fiskere

Der har i Skagens Kirke været afholdt en Mindegudstjeneste for de fire unge Fiskere, der i 1944 har sat Livet til, nemlig Brødrene *Carl* og *Petrus Olesen* samt *Viggo Alfred Jensen*, der omkom ved Kutteren »Juliane«s Forlis den 11. Januar, og *Svend Aage Christensen*, der døde i Udlandet i Efteraaret.

Fiskeriforeningen og Marineforeningen var mødt med Faner, og Kirken var fyldt til sidste Plads. Efter Sognepræsten, Pastor *Waage Becks* gribende Mindeord var der en højtidelig Stilhed, hvorefter Kantor *Larsen* sang Kingos Salme »Trillende Vover og fradende Bølger«.

### Skibssalg

Gennem Mæglerfirmaet *William Nielsen & Co.*, Ærøskøbing, har Kaptajn *P. Nielsen*, Færgestræde, Marstal, mod



**Vort Varemærke er Garanti  
for de bedste Skibsfarver.**

Bundbesigtigelse solgt den ham tilhørende Motorgalease *Meggy* til Kaptajn *Nielsen*, Køge.

*Meggy* er bygget i Kollboda 1905, maaler 41 Bruttotons og laster 70 Tons dw. Overtagelsen ventes at ville finde Sted i København i de nærmeste Dage.

## PERSONALIA

### 80 Aar

Paa næste Fredag — den 29. December — fylder tidligere Fører af den tremastede Motorskonnert *Clytia*, Kaptajn *Rasmus Nielsen*, Thuro, 80 Aar. Kaptajn *Nielsen* beklæder en Række Tillidshverv paa den lille Ø.

### 70 Aar

Juleaftensdag fylder tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *K. M. J. Krogh*, 70 Aar. Kaptajn *Krogh*, der blev pensioneret ved Udgangen af 1938, var sidst Fører af Damperen *Dronning Maud*.

### 65 Aar

Forleden Dag fyldte Kaptajn *Niels Nielsen*, Thuro, 65 Aar. Kaptajn *Nielsen* var i sin Tid ansat som Styrmand i Dampskibsselskabet »Hafnia«, hvor han senere førte forskellige Skibe. Da A. E. Sørensens Rederi anskaffede Damperen *Norco*, blev han Fører af dette Skib. Han beklæder nu Stillingen som Skibsinpektør i Rederiet.

### 60 Aar

I Morgen — Lørdag — fylder Skibsfører i Svitser Bjergningsentreprise, Kaptajn *G. Sørensen*, 60 Aar.

### 25 Aars Jubilæum

Lederen af Holbæk Skibsværft, Direktør *Anton Nielsen*, har fornylig fejret sit 25 Aars Jubilæum som Værftsleder, idet han, der havde Læretid i Korsør — sammen med Skibsbygger *Olsen* i 1919 overtog Tuxen og Pedersens Skibsværft i samme By. I 1939 grundlagde han Holbæk Skibsværft og Baadebyggeri, der siden har ladet en lang Række Skibe løbe af Stabelen. En Del forskellige Skibe, navnlig til Fiskeribrug, er leveret til Grønland, og Værftet har desuden bygget baade Galeaser og tremastede Skonnerter i den forløbne Tid.

### Søværnet

Materielmester af 1. Grad i Reserven *Niels Chr. Gotfred Olsen* er meddelt Afsked af Søværnets Reserve paa Grund af Alder fra Udgangen af Marts 1945. Materielmester *Olsen* er Dannebrogsmænd og Ridder af Dannebrog.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør

MOGENS NYHOLM

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tone Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

DAMPKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER  
Norsk statsant. Kompassrettere

Forlans W. Katalog

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 20. December 1944.

Nr. 50.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Jenuar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Efterretning for Søfarende Nr. 51 udkommer Fredag den 29. December 1944.

## I. Østersøen.

1634. (T). Sverige. Norrköping Indsejling. Fyr midlertidigt slukket.

*Position.* 58° 37' 36" N. 16° 14' 10" E.

*Detaller.* Trollskär Fyr paa Duc d'Albe, N. for Indsejlingsløbet til *Norrköping*, er midlertidigt slukket efter Paasejling.

(U. f. s. Nr. 50/2560. Stockholm 1944.)

1635. Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden. Bottenholmen Fyr forandret.

*Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1394 1944.

*Position.* 58° 47',4 N. 17° 50',2 E.

*Detaller.* Bottenholmen Fyr lyser nu, som følger:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 245° til 264°. | 4. Grønt i Pej. fra 301° til 327°. |
| 2. Hvidt i — - 264° - 267°.        | 5. Hvidt i — - 327° - 328°,5.      |
| 3. Rødt i — - 267° - 301°.         | 6. Rødt i — - 328°,5 - 349°,5.     |

(U. f. s. Nr. 50/2476. Stockholm 1944.)

1636. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejllobet Landsort—Södertälje. Igelsta Fyr forandret.

*Position.* c. 59° 10' N. 17° 40' E.

*Detaller.* Igelsta Fyr lyser nu, som følger:

- |                                      |                                      |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra Land til 169°,5. | 4. Grønt i Pej. fra 343° til 346°,5. |
| 2. Hvidt i — - 169°,5 - 191°.        | 5. Hvidt i — - 346°,5 - Land.        |
| 3. Rødt i — - 191° - 343°.           |                                      |

(U. f. s. Nr. 50/2477. Stockholm 1944.)

**1637. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Stockholms Afmagnetiseringsstation lukket.***Tidspunkt.* Den 24.—26. og 31. December 1944 samt 1. og 6. Januar 1945.*Position.* c.  $59^{\circ} 20',1$  N.  $18^{\circ} 10',9$  E.*Detaller.* Stockholms Afmagnetiseringsstation er lukket de ovennævnte Dage.

(U. f. s. Nr. 50/2559. Stockholm 1944.)

**1638. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.***Positioner.* a) c.  $60^{\circ} 50'$  N.  $17^{\circ} 36'$  E.b) c.  $62^{\circ} 30'$  N.  $18^{\circ} 15'$  E.*Detaller.* Lystønderne a) *Lövgrunds rabbar* og b) *Vänta litets grund* er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 50/2474. Stockholm 1944.)

**1639. Tyskland. Memel NW. Vrag.***Position.* c.  $55^{\circ} 47',5$  N.  $20^{\circ} 51',0$  E.

(N. f. S. Nr. 49/2480. Berlin 1944.)

**1640. Tyskland. Leba NE. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1535 1944.*Position.* c.  $54^{\circ} 50',5$  N.  $17^{\circ} 40',6$  E.*Detaller.* Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en grønmalet Lystønde, der er forsynet med S.-Topbetegnelse, som er udlagt c. 50 m S. for Vraget, og som viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.

(N. f. S. Nr. 49/2481. Berlin 1944.)

**1641. Tyskland. Kolberg NW. Fast Skydeomraade.***Position.* c.  $54^{\circ} 15',5$  N.  $15^{\circ} 20',0$  E.*Detaller.* Et fast Skydeomraade findes NW. og W. for *Kolberg*; det begrænses af en Cirkellinie med Radius 6 Sm og ovennævnte Position som Centrum. Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1900.

(N. f. S. Nr. 49/2483. Berlin 1944.)

**1642. Tyskland. Darsser Ort NNW. Vrag. Gennemsejlingsaabning afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1564 1944 udgaar.

I. N. - lige Lystønde.

*Position.*  $54^{\circ} 37' 30''$  N.  $12^{\circ} 25' 51''$  E.*Detaller.* En sortmalet Lys- og Fløjtetønde med S.-Topbetegnelse, og som viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 3,5<sup>s</sup>, er udlagt paa ovennævnte Plads.

II. S. - lige Lystønde.

*Position.*  $54^{\circ} 37' 16''$  N.  $12^{\circ} 26' 08''$  E.*Detaller.* En rødmalet Lystønde med N.-Topbetegnelse, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, er udlagt paa ovennævnte Plads.*Kort* Nr. 186, 187 og 188.

(N. f. S. Nr. 49/2484. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1643. Sverige. Sundet. Malmöredd Fyrskib genudlagt paa Station.***Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1273 1944 udgaar.*Position.* c.  $55^{\circ} 38',5$  N.  $12^{\circ} 57',0$  E.*Detaller.* Malmöredd Fyrskib er atter udlagt paa Station. Reservefyrskibet er inddraget.

(U. f. s. Nr. 50/2485. Stockholm 1944.)

- 1644. Danmark. Smaalandsfarvandet. Tolkerende. Sømærke genudlagt.**  
*Tidligere E. f. S. Nr. 48/1604 1944 udgaar.*  
*Position. c. 54° 50',9 N. 12° 13',8 E.*  
*Detaller. Tolkerende E. røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste er atter udlagt paa Plads.*
- 1645. Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø N. Vrag nedsprængt. Vragvager inddraget.**  
*Tidligere E. f. S. Nr. 31/1160 1944.*  
*Position. 55° 00' 46" N. 11° 32' 03" E., c. 2,4 Sm 7° fra Femø Kirke.*  
*Detaller. Vraget er nedsprængt til en mindste Dybde over Vragresterne af 10,3 m. Den ved Vraget udlagte Vragvager med 2 grønne Flag er inddraget.*  
*Kort Nr. 160 og 140.*

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1646. Danmark. Kattegat. Nakkehoved Fyr N. t. W. Vrag.**  
*Position. c. 56° 18' N. 12° 17' E., 10—12 Sm N. t. W. for Nakkehoved Fyr i 26 m Vand.*
- 1647. (T). Danmark. Isefjord. Bognæs Lystønde midlertidigt inddraget.**  
*Position. c. 55° 44',6 N. 11° 47',0 E.*  
*Detaller. Bognæs SE. Lystønde er midlertidigt inddraget.*
- 1648. Danmark. Kattegat. Sejersø Fyr NW. t. N. Vrag.**  
*Position. c. 56° 01',8 N. 10° 58',1 E., c. 7,8 Sm 329° fra Sejersø Fyr.*  
*Detaller. Et Vrag rapporteres at være sunket i 20 m Vand paa ovennævnte Plads. Vragets Master rager op over Vandet.*
- 1649. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro. Brobygningsarbejder afsluttet.**  
*Tidligere E. f. S. Nr. 3/403 1944 udgaar.*  
*Position. c. 55° 49',3 N. 10° 04' E.*  
*Detaller. Hjarnø Bro er nu færdigbygget.*  
*Kort Nr. 113, 114 og 103.*  
*Publikationer. Danske Lods II, Side 193. Havnelods, Side 96.*
- 1650. (S). Danmark. Kattegat. Moselgrund. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.**  
*Position. c. 56° 03',1 N. 10° 51',1 E.*  
*Detaller. Moselgrund Lys- og Fløjtetønde er for Vinterperioden ombyttet med en rød Spirtønde.*

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1651. Norge. Bergen. Kontrolstationer.**  
*Position. Bergen: c. 60° 24' N. 5° 19' E.*  
*Detaller. 1. Ved Bergen Havn er i Puddefjorden paa W.-Siden af Dokkeskjærskajen indrettet en ny Kontrolstation. Alle Skibe under 300 B. R. T., som skal ind i eller ud af Damsgårdssundet, maa lægge til ved den nye Kontrolstation.*  
*2. I Nordbyfjord er paa Øen Askøy paa 60° 28' 49" N. 5° 13' 27" E. indrettet en ny Kontrolstation. Alle Skibe under 300 B. R. T., som passerer Herdla-fjorden for ind- og udgaende, skal lægge til ved Kontrolstationen. Ved Anlægspladsen er oprettet et Fyr, i hvis hvide Vinkel man holder ind, naar man skal lægge til. N. for den hvide Lysvinkel viser Fyret grønt og S. derfor rødt.*

3. For Fartøjer bestemt til *Flatøy, Osterfjorden* og *Sørfjorden* opretholdes Tillægningstvangen ved Kontrolstationen *Flatøy*.
4. Skibsførere, der ikke følger disse Bestemmelser, vil blive beskudt og siden strengt straffet.

(Udenrigsministeriet, den 11. December 1944.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**1652. Tyskland. Danzig Bugt. Neufahrwasser. Advarselssignaler.**

*Position.*  $54^{\circ} 24' 12''$  N.  $18^{\circ} 41' 08''$  E., paa *Mövenschanze*.

*Detaller.* En 20 m høj, hvid Mast med Raa er paa ovennævnte Plads opført for Afgivelse af Advarselssignaler i Henhold til *Seewasserstrassenordnung (S. W. O.)* §§ 17 og 21.

(N. f. S. Nr. 50/2537. Berlin 1944.)

**1653. Tyskland. Danzig Bugt. Neufähr Sømærke forandret.**

*Position.* c.  $54^{\circ} 24',2$  N.  $18^{\circ} 46',8$  E.

*Detaller.* *Neufähr* Sømærkes Topbetegnelse er forandret fra rød Ballon og rød Cylinder til en rød, aflang Rhombe.

*Kort* Nr. 200 og 181.

(N. f. S. Nr. 50/2599. Berlin 1944.)

**1654. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Vrag afmærket.**

*Position.* c.  $54^{\circ} 39' 20''$  N.  $18^{\circ} 38' 54''$  E.

*Detaller.* Til Afmærkning af et Vrag, af hvilket en Mast rager op over Vandet, er paa ovennævnte Plads udlagt en Vraglystønde, der er forsynet med S.-Topbetegnelse, og som viser grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.

*Kort* Nr. 200.

(N. f. S. Nr. 50/2538. Berlin 1944.)

**1655. (T). Tyskland. Rowe Banke. Sømærke bortdrevet.**

*Position.* c.  $54^{\circ} 41',2$  N.  $17^{\circ} 02',8$  E.

*Detaller.* Den hvide Spirtønde med rød N.-Topbetegnelse er bortdrevet.

(N. f. S. Nr. 50/2600. Berlin 1944.)

**1656. Tyskland. Eckernförde Bugt.\* Eckernförde. Tønde udlagt.**

*Position.* c.  $54^{\circ} 28',2$  N.  $9^{\circ} 51',1$  E.

*Detaller.* En rød- og hvidternet Fortøjningstønde er udlagt paa ovennævnte Plads. Tønden har ingen Betydning for Skibsfarten.

(N. f. S. Nr. 50/2601. Berlin 1944.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1657. Danmark. Kattegat. Anholt Havn N. t. W. Oplysning om Vrag.**

*Tidligere E. f. S.* Nr. 49/1618 1944.

*Position.* c.  $56^{\circ} 50',6$  N.  $11^{\circ} 27',0$  E., c. 8 Sm  $345^{\circ}$  fra *Anholt Havn Fyr*.

*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er nu afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 30 m SW. for Vraget, samt med en grønmalet Lysspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>, og er udlagt c. 55 m SW. for Vraget. Mindste Dybde over Vraget er nu 3,5 m.

*Kort* Nr. 102 og 100.