



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>

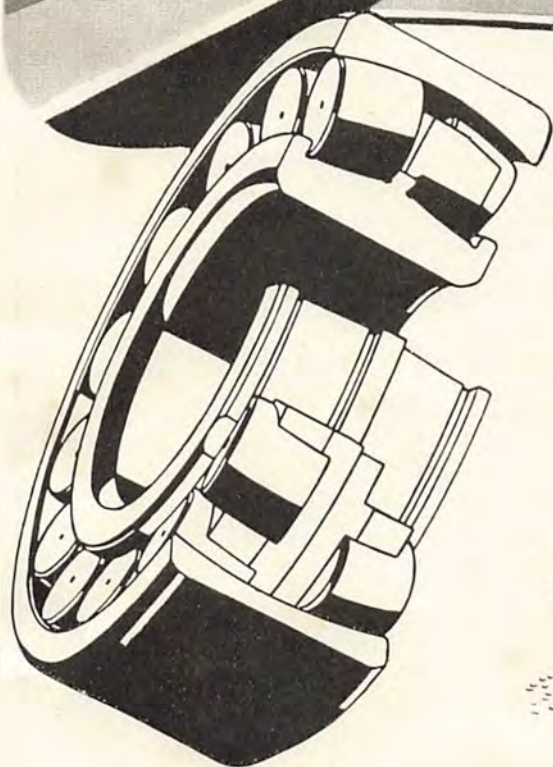
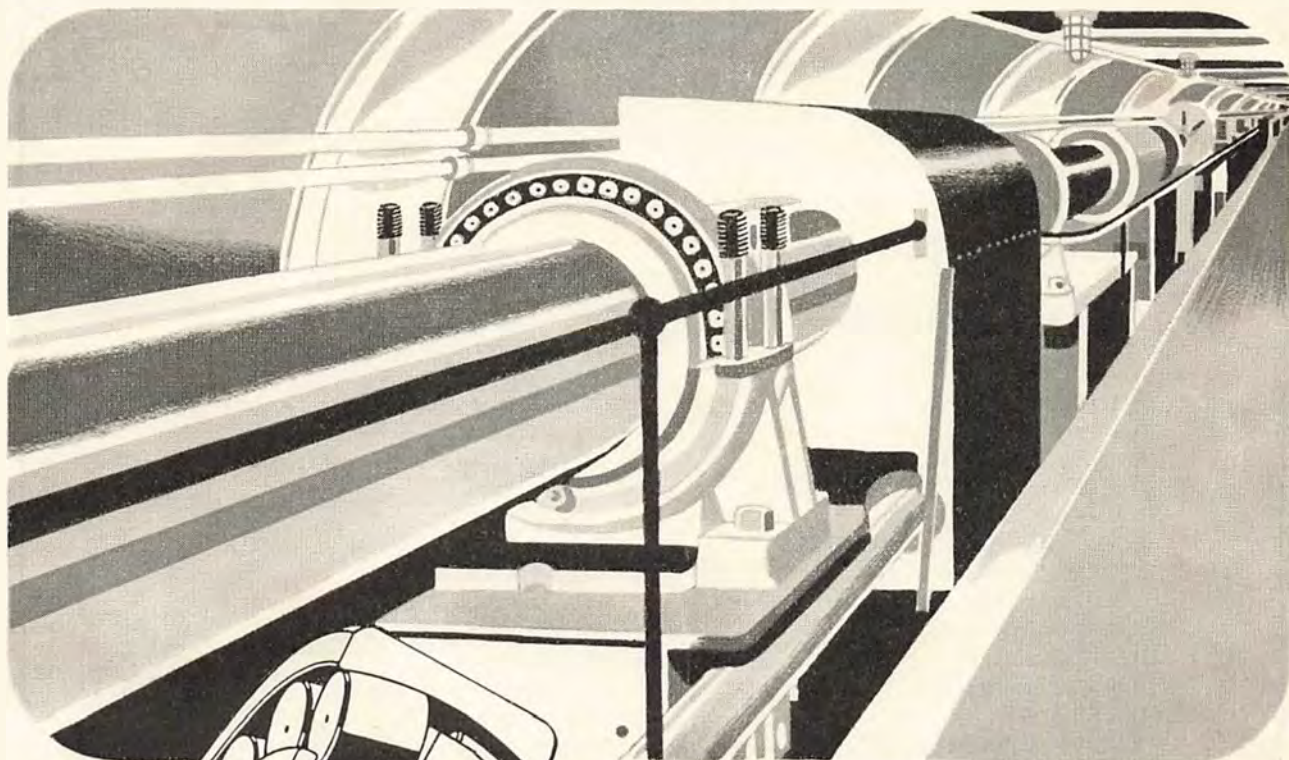
49. AARG.
NR. 1

2. JANUAR.
1942

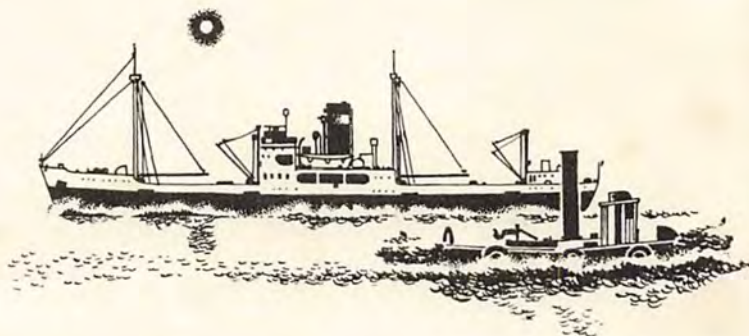
DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SKF sfæriske Rullelejer som
Bærelselejer for Mellemaksler i Skibe.
Forlang Specialprospekt.



SKF

KUGLELEJER OG RULLELEJER

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB - **SKF** - BREDGADE 31 - KØBENHAVN K



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 D/S »Active«, 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, Haderslev.
 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 Bugserelskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Ilafnia«.
 D/S »Heimdal«.
 D/S »Hetland«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phoenix«, 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.
 Svitzers Bugserafdeling.
 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«.



C. K. HANSEN

KØBENHAVN

DAMPSKIBS-EKSPEDITION - KLARERING - HAVARI-AGENTUR - 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

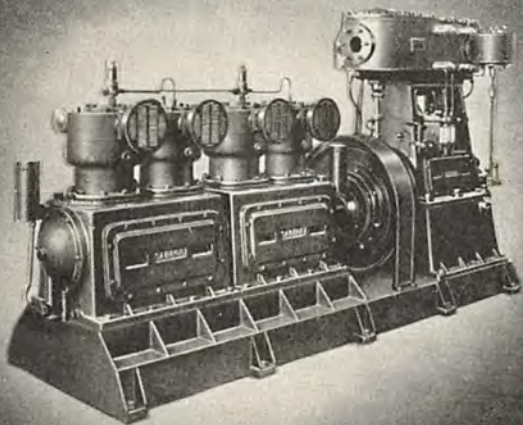


100 Tons i Timen Dag og Nat

Kullene bliver automatisk vejede paa autoriseret Vægt.

DAMPMASKINER

Opretstaaende - hurtigløbende - heltkapslet



SABROE KULDE
til alt og alle

SABROE

AARHUS KØBENHAVN
TLF. 370 CENTRAL 9842



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

CARL LØWE

AMALIEGADE 28
KØBENHAVN K.

Kul- og Oliebunkers over
hele Verden.

Tankskibsbefragtning.

Skibskob- & Salg.

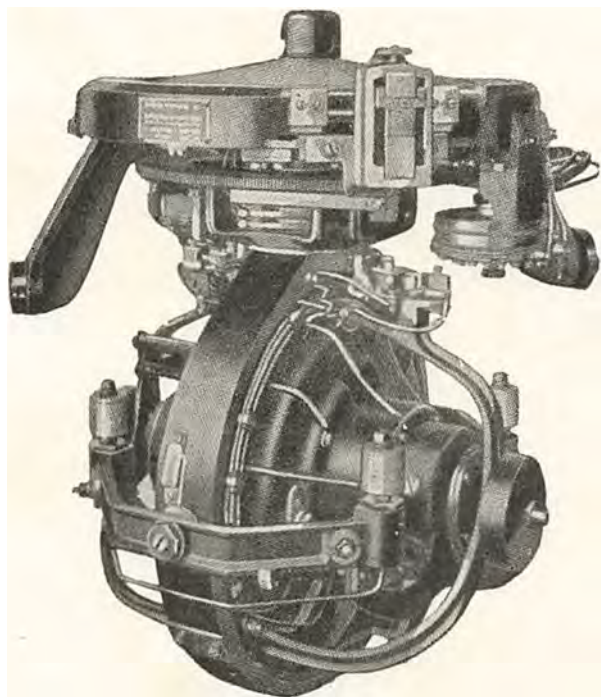
Mineralolier og Derivater.

AS F A L T

Isolationsmaterialer.

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

Sjælen i Skibet



SPERRY!
KOMPASSET!

Spar Tid!

Tid er Penge!

REPRÆSENTANTER:

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

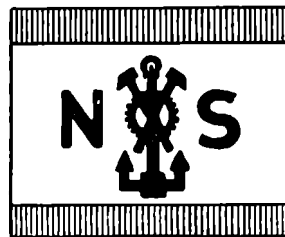
AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'SMASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMENREPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER3 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

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION**Aalborg Værft A/s**

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.
 Fabrikanten af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildevdampmaskiner. — Stirling Vandværkskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR**DANSK SØFART**

GENSIDIGT FORBUND

AMALIEGADE 33

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af Skibsbesætninger

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
 (AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS
 TELEFON 8040 (3 Linier) TELEGR.-ADR.
 STATSTELEFON 13 »BERGSMITHS»

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
 BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
 AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
 TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

MARIAGER

Rasmus Christensen
 Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS
 Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

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

ODENSE

AUG. O. HERLØV
 Statsautoriseret Skibsmægler
 Dynkarken 2
AARHUS
 Telefon: 6280 Telegr.-Adr.:
 Privat: 4628 „NAVIGATION“

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE
CHR. CLEMMENSEN
 (JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)
FRIIS & FREDERIKSEN
 (H. RASK-PETERSEN)
C. HOPPE

ASSENS

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

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
 INDEHAVER: FRANZ BACH
 STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER
RANDERS
 Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71
 Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

P. A. NIELSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 BEFRAGTNINGSFORRETNING
 SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG
 Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & CO
 Indehaver V. H. NISTED
 Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS
 Telefoner 91 & 92 Telegr. Adr. „Hassager“
 Statstelefon 17

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

E. W. v. d. HUDE & SØN
 Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
 Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG
 Tlf: 25, 133, 262 Telegr.-Adr.:
 Stat 2. »Hude«. Svendborg
 Privat 1030

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
 Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
 Lloyds Agent
 TELEFON TLGR. ADR.
 NO. 4. 601. SCHULTZ

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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

BRUG **Hempels** KUN
Skibsfarver
 INDENBORDS UDENBORDS
 Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.



KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.
 (S. OLSEN)
 KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB
 HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.
 PAKHUSE: ENGIHAVE BRYGGE, TLF. 11491
 HOVEDKONTOR: TLF. C. 3491
 EFTER KONTORTID KALDES:
 S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

REDERI- OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S
 IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER
 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 { 15779
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
Stalluger
Hangerknibere
Pakdaaser
Propeller
Kulsyre-Ildslukningsanlæg
Brandalarmeringsanlæg
Slipapparater

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 1

FREDAG 2. JANUAR 1942

49. AARGANG

FRA AAR TIL AAR

1941-1942

Paa Tærskelen til det tredje Krigsnytaar staar den danske Skibsfart i en Situation, der er saa vanskelig og uoverskuelig som vel ingensinde før. Uvisheden om store Dele af dansk Tonnage — Tal, som Direktør Maegaard omtaler andetsteds i sin Nytaarsudtalelse til »Dansk Søfarts Tidende« — har skabt en intens Spænding om hele det Erhverv, der engang — naar Freden atter har sænket sig over Verden — for os skal vise Vejen fremad og udad.

Men trods alle Vanskeligheder, der næsten kan synes uovervindelige, har Linien og Ideen dog været fast og klar. Dannelser har ikke kunnet vaje ned over Verdenshavene som i Fredstider, men dansk Skibsfart har dog forstaaet at holde Traditionerne i Ære.

Vi gennemlever en Tid, der rammer Skibsfarten haardt med Tab af Mandskab og Tonnage. Smertefuldt har disse Slag ramt hele det danske Folk.

Som under den sidste Verdenskrig lytter vi ogsaa nu til Meddelelserne derudefra om danske Skibes Forlis og om danske Søfolk, der aldrig mere vil vende hjem. Dengang vidste vi, at de trodsede Farerne fra selve Havet — Miner og Torpedoer. I Dag kommer Faren ogsaa fra oven. Luftkrigen har ikke mindst været haard ved Søfarten, og »Bonita«s Forlis viste os, at Mørkelægningssejladsen selv i mere fredelige Farvande indeholder en frygtelig Risiko.

Vi kender intet til de Tider, der vil komme, men vi føler, at vor Skibsfart vil blive en af de Faktorer, der skal hjælpe vort Land opad.

I sin Juletale til Søens Folk dvælede Handelsminister Halfdan Hendriksen ved den Omstændighed, at Sømandene nu under Krigen, hvor Miner og Torpedoer og Bomber truer med at rive Skibssiderne op og ubarmhjertigt sender Folk i Døden, har gjort deres Pligt og staaet paa deres Post, hvor det gjaldt om at sikre Landet dets Forsyninger, ikke mindst af Brændsel, der er af den vitalste Betydning for hele Landets Trivsel. I den Tid, der følger efter denne, vil det mere end nogensinde gælde om at faa nye Forsyninger, og da har vi i det væsentligste kun Skibsfarten at falde tilbage paa.

Forholdene paa Fragtmarkedet, der omtales udførligt i »Dansk Søfarts Tidende«s Beretning paa Side 12, har helt været præget af Aarets Krigsbegivenheder,

Krigsoperationerne har betydet store Tonnagetab, uden at man dog har endelige Tabsopgørelser. Tonnageknapheden er ikke alene foraarsaget af Krigsoperationerne, men ogsaa af f. Eks. Konvojeringen, der umuliggør den effektive Udnyttelse af Tonnagen. Stabilitet har præget Raterne paa de hjemlige Markeder, hvor dansk Tonnage har været sat ind for at skaffe Brændselsforsyninger fra Tyskland og i Trælastfarten paa Finland.

Naar dansk Skibsfart igen skal virke under de Vilkaar, Freden maa bringe, er det nødvendigt, at Samfundet forstaaer Skibsfartens Betydning.

Ved de Forskydninger i Verdensøkonomien og Omsætningsforholdene, som store Begivenheder medfører, stilles ethvert Land overfor den Opgave at skulle oparbejde nye Markeder, finde nye Forbindelser og nye Kunder. Dette gælder i høj Grad Tider som de nuværende, og det vil være et af de største Problemer, der melder sig, naar Verden igen er kommet i Lave og skal finde sin nye Tilværelsesform.

Man kan strides om, hvorvidt Handelen følger Flaget eller Flaget følger Handelen, men det hænger nu engang saadan sammen, at Handelen er nødvendig for Skibsfart og Skibsfarten nødvendig for Handelen.

Derfor er det livsvigtigt for vor Industri, vort Landbrug og vort Haandværk, at deres Varer naar frem til Markeder, hvor de kan sælges og sælges med en rimelig Fortjeneste. Denne Opgave magter hverken Handelen eller Skibsfarten hver for sig, men i Forening kan de løse den. Handelen har ingen Fornøjelse af, at Pakhusene bliver fyldt, hvis Varerne ikke kan komme længere, og Skibene skal helst være fyldt op til Lastmærkerne.

*

Ved sidste Aarskifte havde man haabet, at det nye Aar vilde bringe en Standsning i Krigsoperationerne. Det blev desværre saare langt fra Tilfældet. Tværtimod er Krigsskuepladserne nu udvidet til at gælde Rusland og dermed Østersøen, og sidst er hele det mægtige Stillehavsrum gennem den engelsk-amerikansk-japanske Krig tillige blevet Skueplads for Krigen.

Men lad os trods Tidens mørke Horisont ikke henfalde til Pessimisme. Med Flid, Dygtighed og Udholdenhed vil vi formaa at sejle frem mod lysere Tider den Dag, vi atter har Verdensfreden.

JULEHILSNER TIL SØENS FOLK

Juleaften bragte Statsradiofonien en Række Hilsner til vore Søfolk. Handelsministeren indledede og derefter fulgte Viceadmiral Vedel og Skibsreder Knud Lauritzen. Vi bringer her Uddrag af Handelsministerens og Skibsreder Lauritzens Taler. Admiral Vedel bragte en kort Hilsen til Marinens Personale.

Først talte Søfartens Minister, Handelsminister Halfdan Hendriksen, der takkede de danske Sømand, fordi de modigt og mandigt Aaret rundt passer deres farefulde Gerning til Gavn for deres Land.

— Derfor er den Hilsen, jeg som Søfartens Minister sender jer, baaret af Taknemmelighed, sagde Hr.

Halfdan Hendriksen. Vi er uden Forbindelse med mange af jer, Uvished følger i Krigens Spor, og i mange danske Hjem er der Uvished om, hvor *han* færdes, som man ikke har hørt fra i lange Tider. Til disse Hjem gaar i Aften vore Tanker, og vi siger: Vær fortrøstningsfulde. Vi har før set, at den udeblevne er kommet igen. Lytter *han* i Aften til den danske Radio, vil jeg være Formidleren mellem ham og Hjemmet og sige et: Paa Gensyn!

Ministeren mindede ogsaa om de danske Fiskere, der modigt og uførtødent fortsætter deres Gerning trods alle Farer. Hvor de og vore Søfolk end færdes,

sagde han, sender vi dem vor Hilsen og vort Haandtryk og siger et: »Glædelig Jul«. Det gælder paa Søen som paa Landjorden, at det er paa Ungdommen, vi bygger, og derfor sender vi en særlig Hilsen til de Unge i Skoleskibene. Til alle dem, der færdes paa de Danskes Vej, som Ewald kaldte Havet, sender vi en Hilsen, men vi kan ikke holde Jul uden at tænke paa alle dem, der satte Livet til i Arbejdet for os.

Dermed sluttede Søfartsministeren med et »Glædelig Jul« og »Paa Gensyn«.

Skibsbreder Knud Lauritzen udtalte bl. a.:

— Naar dansk Søfart nu gaar ind i sin tredje haarde Krigsvinter, vil jeg paa denne Juleaften sende en rigtig venlig Hilsen fra os, der herhjemme i det lille men meget enige Danmark arbejder for dansk Skibsfart — en Hilsen til alle Jer, der tager den haarde Tørn ude omkring i Skibene, baade i Hjemmefarten, de, der ligger i fremmede Havne, eller som endnu befarer Verdenshavene, alle I, der er Medarbejdere ved dansk Skibsfart, enten saa Jeres Plads er foran Fyrdøren, paa Dækket eller Broen, i Kabysen eller i Maskinen, »hvor Stempleet gaar med tunge Slag«.

En Tanke vil vi sende til Jer, der omkom under Udøvelsen af Jeres Gerning, I der faldt paa Jeres Post. I kan ikke selv fornemme denne Hilsen, men jeg ved, at mange af Jeres Kære i Aften vil høre den

— de Efterladte, som vi Danske maa huske og hjælpe.

Det forløbne Aar blev haardt for alle, der arbejder indenfor vort Erhverv. Mange gode danske Mænd blev Ofre for Torpedoer og Bomber, og Danmarks Skibe blev sænket eller beslaglagt. Vi, der er tilbage, maa imidlertid arbejde videre, fordi — som det gamle Ord siger — »Søfart er nødvendig«, og nødvendig er den for os i de nordiske Søfarerlande.

Den danske Skibsfart og særlig den oversøiske Fart er i Dag kun et smukt Minde, men den vil rejse sig igen.

Vi skal efter Krigen tilbageerobre vore tabte Markeder og erobre nye, ikke ved Sværdet, men ved at dygtiggøre os selv og bruge Evnerne til at bygge op med og hjælpe hinanden og andre Folk med. De nye Skibe, vi skal bygge, skal være endnu bedre end de tidligere med bedre Lossegrejer, bedre Lukafer, større Fart og bedre Økonomi.

Vi nordiske Folk i Sverige og Finland, i Norge, Island og Danmark har altid øvet en ærefuld Indsats, naar det gjaldt om at være Opbyggere og yde Tjeneste.

Vi vil ove vor Gerning ved Samarbejde, ved Dygtiggørelse, ved Fastholden af Sandhed, Frihed og Ret, og samtidig huske, at vi er Danske og vil vedblive med at være Danske.

Dansk Skibsfart ved Aarsskiftet

Af Direktør for Dansk Dampskibsbrederiforening cand. jur. E. Møgaard.

Som bekendt er en stor Del af den danske Handelsflaade unddraget Rederiernes Kontrol.

Om og hvornaar og i hvilken Tilstand Rederierne faar disse Skibe tilbage, staar hen i det ussive, og selv om man maaske tør regne med, at de Magter, der benytter Skibene, holder dem forsikret og yder Betaling for Benyttelsen, bør man dog ikke nære for store Forventninger til, at Forsikringen og Betalingen vil kunne dække, hvad det vil koste at anskaffe nye Skibe i Stedet for de mistede eller Omkostningerne ved efter eventuel Tilbagelevering at sætte Skibene i forsvarlig Stand.

Af den Del af Tonnagen (over 400 Tons d.w.), som er til Rederiernes Disposition, og som udgør 180 Skibe 455,000 Tons d.w., er 13 Motorskibe 120,000 Tons d.w., permanent oplagt paa Grund af Oliemangel og 14 Skibe 22,000 Tons d.w. er oplagt, fordi de som Specialskibe ikke kan finde Anvendelse. Hovedparten af Resten er gennem Fragnævnet paalagt Forpligtelser, som er nødvendige af Hensyn til Sikringen af Landets Tilførsler, og Befragtningen af Skibene foregaar for en meget væsentlig Del gennem Fragnævnets Befragtningsafdeling til Rater fastsat af Nævnet, saaledes at der ikke for de enkelte Rederier er Anledning til at udvise noget Initiativ.

Trods alle Vanskeligheder er det lykkedes Aaret igennem at skabe ret gode Beskæftigelsesvilkår for den til Raadighed værende Tonnage, og det kan forventes, at de Rederier, som har været saa heldige at have en forholdsvis stor Del af deres Flaade til Raadighed, vil være i Stand til at fremvise et regnskabsmæssigt Overskud. Men herved maa erindres, at et regnskabsmæssigt Overskud ikke kan lages som Maalestok for Rederiernes virkelige økonomiske Stilling. Usikkerheden med Hensyn til Fremtiden og den Omstændighed, at Skibene ældes, og at Rederierne vil blive nødt til at søge den mistede Tonnage erstattet til Priser, der langt overstiger eventuelle Erstatningssummer, maa nødvendigvis mane til stor Forsigtighed ved Bedømmelsen af Rederiernes Status.

Decimeringen af den danske Handelsflaade ved Krigsforlis er desværre fortsat.

Siden Krigens Udbrud har Danmark herved i alt mistet 78 Skibe 293,000 Tons d.w. eller op mod 20 pCt. af den egentlige Handelsflaade, medens Tilgangen ved Nybygning og Indkøb fra Udlandet i samme Tidsrum kun har udgjort 14 Skibe 60,500 Tons d.w.

Værre end dette er det dog, at 575 gode danske Sø-



Direktør E. Møgaard.

folk har mistet Livet som Ofre for deres pligtopfyldende Indsats til Gavn for deres Land. Det danske Samfund er Sømandsstanden megen Tak skyldig for den Maade, paa hvilken den modigt og dygtigt har muliggjort det at opretholde Landets nødvendige Tilførsler.

E. Møgaard.

Haandslag til Fremtiden

Af Skibsmægler *Vilhelm From Bartrumsen*, Mariager.

Nytaaer igen. Tidens Kurs forer stot fra Aarstal til Aarstal. Tiden leverer med urokkelig Ro de Kalenderblade, hvorpaa Menneskehedens Feberkurve indtegnes.

1941 tilbragte vi som ophængt mellem Krykker. Kun smaat kunde vi virke. Det mulige Arbejde skæppede larveligt for den, der har den Vane at ove Evnerne i Virksomhed over vide Vande. Storstedelen og Bedstedelen af Handelsflaaden var fremdeles ude af Øje og udenfor Kontrol. Ventetidens langsommeligt voksende Længde lod Bevægelsesfrihedens Snæverhed føles tydeligere.

Men Ventetiden bør være som en Silo, hvori Virksomhedstrangen, Begæret efter gjort Gerning opmagasineres og bevares, saa et ekstra Fond staar til Raadighed, naar Øjeblikket kommer, da Evner og Villie igen kan faa Løb. Saa vil der blive Brug for meget, for vi har ikke saa lidt at indhente.

Naar Vendepunktet, som før eller senere maa følge, indtræffer, er Besluttsomhed og Villie de Værdier, som mere end andet gør Beredskabslageret nyttigt; thi søges Udvej og Vej frem, maa disse to Faktoreres Stempelslag banke i Pulsene, om ikke baade Formue og Kyndighed skal blive blegsottige Størrelser.

Men midt i den givne Sygehusstemning er vi saaledes stillet, at vi med fuldeste Beføjelse kan sætte lyse Ord op mod den sorte Baggrund. Vi har nemlig Sandhedens Ret til at sige os selv, at den Nation, vi tilhører, gennem sin Fortids hele Forløb har bevist som Karaktertræk at eje Evnen til med ukuet Selvfølgelighed at rejse sig efter hvert tilføjet Slag, — rejse sig for at virke. Netop denne uforknytte Sejghed kan vi takke for, at vi staar som en Nestor mellem Evropas Nationer.

Danmark har fra en fjern Fortid sunget med sin egen Stemme i Følkenes Kor. Stemmen har tydeligt ladet sig høre mellem de andre, ikke ved Hjælp af Kraft, dertil stod der for faa bag den, men fordi den er distinkt. Ude i Verden har man lyttet til den. Det er sket, at den har været toneangivende overfor den Lydhørhed, der forstaar at vurdere.

Maalt efter Folketal har vi givet Verden nok saa mange Banebrydere som vore Fæller i Nationernes Ring. Her fødtes Mænd, som indenfor Videnskabens Omraade aabnede nye Felter for menneskelig Viden; dansk Kunst blev mellemfolkeligt Eje; dansk Teknik. Industri, Landbrug, Handel og Søfart har i Konkurrence med den hele Verden gjort Dannebrog til et Flag, man kunde vinde Sejre under.

Naar vore Indsatser saa til toges til Følge ude i det fremmede, naar vore emigrerede Landsmænd skabte Respekt om sig, hvor de slog sig ned, skyldtes Medbøren saa sandt ikke en mægtig og pansret Hjemstavns Reflekser, men var en Følge af den Kvalitet, der stod bagved Ydelser og Sindelag.

Indtil force majeutre spærrede os inde bød vi Alverden vor Formaaen. Vi kunde være Resultaterne bekendt, fordi vore Udbud modtoges paa Frivillighedens Basis, hvorfor det var indlysende, at Aftagerne fandt dem Prisen værd. — Men som vi skærpede vore Færdigheder, dyrkede vi desværre ogsaa Svagheder, negative Sider, som overvejende viste sig i det Liv, vi førte inden egne Døre. Dér trivedes Partipjat, som forskubbete Perspektiverne, saa Spørgsmaal af almen Vigtighed til vanrøgtedes til Fordel for andel, der udnævntes til at gælde for Opgaver af tung Vægtklasse, men kun ejede den vilkaarlige Udnævnelses Hjemmel. Dér dannedes de Fronter, der lod Kræfter, som var bedre Anvendelse værd, bortødsle Arbejdstimerne i sofistiske Pindehuggeriers Tjeneste.

Vi er et Folk paa godt og ondt. Det, der ikke er

godt, har vi rigeligst luftet indbyrdes og paa egen Grund; men det staar dog ikke saa slet til med os, at vi ikke har gjort Ordet om Hestene, der bides over den tomme Krybbe, til Skamme. Da Krybben var federe fyldt end i Dag, bedes vi; men nu viser vi ros-værdige Tendenser til ikke at blotte Tænderne, skønt Havrebunken er afløst af noget, der lader Bunden skinne igennem. — Denne Nutid vil ikke være levelt og døjet forgæves, dersom den stabilt stemmer Sindene til den indbyrdes Fordragelighed, som af alle gyldige Grunde maa være den stærke Rygrad i et saa lille Folks Mentalitet.



Skibsmægler *Vilhelm From Bartrumsen*.

Vel bør fri Mening være hver Borgers Fødsels gave, men disse Dages Lærdom maa blivende indprente os, at Gaven gaar Arm i Arm med en Ansvarlighed, der siger, at Enkeltmands Frihed betinger, at han er fordragelig Broder mellem Brodrene, hvis fælles Stræben ikke er Klassens, ikke Partiets, men hele Nationens højeste Livskraft. Og i det Forhold er Livskraft det samme som Enighed.

Paa eet Punkt har vi fundet den Samhørighed, der gør Danmark til et udvalgt Kongerige. — Gud skal vide, at Lyrikere har kogt megen mislykket Suppe paa Menneskehjertet; men for en dansk Poet, som ogsaa lod sig tiltrække af det Vovestykke, hvis Risiko saa tydeligt understreges af den Omstændighed, at Hjerte aller bedst rimer paa Smerte, skete det usandsynlige, at han sejrede saa blankt, at Folkets Tusinder af Hjerter lod sig fylde af hans Sejr. Han skrev:

Om Kongen af Danmark staar Hjerterne Vagt!

Sjældent er en Sandhed paa een Gang sagt saa jævnt og saa stort, saa folkeligt og saa kongeligt. At det er en Sandhed og ingen Frase, kan enhver, der oplever Kongens daglige Møde med sit Folk, overbevise sig om. — Vender man sammenlignende Blikket mod Omverdenen, opdager man, at Sandheder af den Slags ikke forekommer en masse.

Lad os nytte ethvert bestaaende Grundlag for Enighed saa vel, at Samfundsfølelsens Host bliver dagligt Brod, og lad os beslutsomt møde Fremtiden i Vished om, at vi ejer det samme danske Folkesind, hvis sejge Pagt med Livet aldrig lod sig slette gennem et Aartusinds Tilskikkelser. — I den lange Fortids Løb har vi været et selvhjulpet Folk; Kendsgerninger, der rækker helt frem til vor egen Tid, giver os Lov til

at vide, at paa fri Bane kan vi fremdeles med Held og Ære hævde os i fredelig Kappelstrid med Jordens øvrige Nationer.

Vi ejer de vitale Egenskaber, der sætter os i Stand til ogsaa i sorte Dage at holde os i Vigueur, saa vi beredte kan modtage den Fremtid, da Skibe under Dannebrog befarer de vide Vande som Tegn paa, at Banen igen er fri.

Med et Blik paa dette Billede ønsker vi hverandre et glædeligt Nytaar.

FRAGTMARKEDET I 1941

Under Forhold, som dem vi lever under, er det ikke altid nogen ublandet Fornøjelse at være Fragtmarked Kronikør. Vore hjemlige Trades, d. v. s. de Markeder, der ligger indenfor den engelske Blokadezone, er det naturligvis forholdsvis let at følge, men disse Markeder repræsenterer jo under normale Forhold kun en ringe Del af det Begreb, der dækkes af Ordet Fragtmarkedet, og selv om disse Trades økonomiske Betydning, heller ikke under Fredsforhold, maa undervurderes, er det dog omkring Udviklingen paa de store Markeder, at Hovedinteressen er knyttet. Som Forholdene imidlertid har udviklet sig, er direkte Fragtberetninger fra de førende Shippingcentre, som London og New York, ikke tilgængelige, og Meddelelser fra andre Kilder om Udviklingen paa Markederne udenfor Blokadezonen er til saa forskelligartede, at deres Værdi som Vurderingsgrundlag for de faktiske Forhold er mere end problematisk. Forøvrigt ligger det naturligvis i selve Forholdenes Natur, at en lang Række Foreteelser slet ikke offentliggøres.

Forholdene paa Fragtmarkederne har iøvrigt ogsaa i det Aar, vi nu har sagt Farvel til, helt været præget af Krigen. Krigsoperationerne mod Handelsskibsfarten og Forsyningslinierne til de Krigsskuepladser, hvortil Transport over Havet er nødvendig, er bleven ført med en Intensitet, der har medført Tabet af en betydelig Procentdel af den disponible Tonnage, men hvor stor denne Andel er, er det dog vanskeligt at dømme om, fordi Tabsopgørelserne, der fremkommer fra de krigsførende Parters Side, udviser saa store Differencer, at det er helt umuligt at bringe disse i Overensstemmelse med hinanden.

Det er dog givet, at der gør sig en udpræget Knaphed paa Tonnage gældende paa de oversøiske Markeder, men dette Fænomen er dog næppe alene forårsaget af den Formindskelse af Handelstonnagen, Krigsoperationerne har medført, men mange andre Faktorer, f. Eks. Konvojeringsen, er utvivlsomt medvirkende til at forringe Effektiviteten af den tilstedeværende Tonnage. Hovedgrunden til Tonnagemanglen maa dog sikkert nok saa meget søges i den Kendsgerning, at det engelske og amerikanske Oprustningsprogram først for Alvor er begyndt at virke i det forløbne Aar, og det er til Transporten af de uhyre Mængder af Raa-stoffer, Gennemførelsen af dette kræver, at en betydelig Del af den forhaandenværende Tonnage maa afses, og denne Tonnage kan kun fremskaffes ved at skære det civile Behov ned.

Tonnageknapheden paa de oversøiske Markeder har naturligvis ramt alle Lande, der i det hele taget har været i Stand til at drive oversøisk Handel, og for Lande som Portugal, Spanien, Svejts og Irland har det været forbundet med overmaade store Vanskeligheder at skaffe det tilstrækkelige Skibsrum til den nødvendige Import, og for andre Lande som de sydamerikanske Republikker har Manglen paa Tonnage medført betydelige økonomiske Vanskeligheder, idet disse Stater var ude af Stand til at opretholde deres Eksportmarkeder paa Grund af manglende Afskibningsmuligheder. Det er dog for det krigsførende England, at Udviklingen i Tonnagesituationen har haft størst Betydning, og det er da ogsaa for at hjælpe dette Land, at den anden store engelsktalende Nation paa den anden Side af Atlanterhavet, har sat en lang Række Hjælpe-

aktioner i Gang. Først blev en Del amerikanske Skibe direkte solgt til Englænderne, medens andre blev overført til Panamafag og derefter sat ind i Farten paa England. Senere rekvirerede Amerikanerne et stort Antal italienske, tyske og danske Skibe, der laa oplagte i amerikanske Havne, og stillede dem — under den ene eller anden Form — til Englands Disposition, og endelig ophævede U. S. A. helt Neutralitetsloven, hvorefter amerikanske Skibe frit kunde besejle Krigszonen. Alle disse Foranstaltninger var jo imidlertid kun en øjeblikkelig Hjælp og ikke paa langt nær nok til at dække de Tab, det maatte forudses, at en lang Krig vilde medføre, og selv om Englænderne arbejdede paa fuld Kraft paa deres egne Skibsværfter, var de dog tilsyneladende klare over, at dette ikke vilde være tilstrækkeligt, og allerede paa et meget tidligt Tidspunkt af Krigen begyndte de at kontrahere Nybygninger i U. S. A. — Finansielle Problemer lagde imidlertid en Hemsko paa denne Udvikling, idet den amerikanske Johnson Act forbyder at yde Kredit til de udenlandske Nationer, der ikke har betalt deres Krigsgæld til U. S. A. fra Krigen 1914/18, og det var derfor indenfor forholdsvis beskedne Rammer, at Englænderne var i Stand til at skaffe sig amerikanske Nybygninger.

Ved Lease- og Lendlovens Vedtagelse i Marts forandredes dette Forhold imidlertid fuldstændigt, idet denne Lov satte Præsident Roosevelt i Stand til at yde Englænderne praktisk talt uindskrænket Hjælp uden smaalige finansielle Hensyn, og der blev derfor ogsaa planlagt en voldsom Udvidelse af den amerikanske Værftsindustri Kapacitet. Hvad U. S. A. er i Stand til at præstere paa dette Omraade, er det vanskeligt at danne sig et paalideligt Skøn over, da de Tal, der er til Disposition om disse Forhold, er altfor ukontrollable, men efter at U. S. A. nu selv er bleven aktiv Deltager i Krigen og derfor maa regne med, at ogsaa dets egen Handelsflaade direkte kan blive udsat for store Tab som Følge af Krigsoperationer, er der Grund til at tro, at alle de tekniske og finansielle Hjælpekilder, Landet raader over, vil blive sat ind paa Løsningen af denne Opgave, ikke alene, hvad det rent kvantitative angaar, men utvivlsomt ogsaa med Hensyn til Kvaliteten. Hvilke Virkninger af erhvervspolitisk Karakter, en Fordobling eller maaske en endnu større Forøgelse af den amerikanske Handelsflaade ved Krigen Afslutning vil have, er naturligvis paa nuværende Tidspunkt ørkesløs Spekulation, men for gamle Skibsfartsnationer kan en saadan Udvikling ikke være uden Betydning.

Den her i Korthed skitserede Udvikling af Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder har naturligvis ogsaa præget Rateniveauet, i hvert Fald i de Trades, hvor der har været nogen Bevægelsesfrihed. De af den engelske Regering fastlagte Rater har med saa ubetydelige Undtagelser været uforandrede hele Aaret, men i de frie Trades har der fundet en betydelig Stigning Sted. En stor Del af denne Stigning er dog atter faldet bort, efter at det i vore ugentlige Beretninger tidligere omtalte engelsk-amerikanske Tonnagesamarbejde er bleven effektivt, men gennemsnitligt ligger de oversøiske Rater paa et noget højere Niveau, end de gjorde ved Aarets Begyndelse. Som Eksempel paa denne Bevægelse skal nævnes: Ilmenit

fra Forindien til USNH. betalte ved Aarets Begyndelse \$18:— for langsomt at stige til \$28:—, men denne Rate er nu reduceret til \$20:—. Erts fra Philippinerne til USNH. begyndte paa omkring \$11:— for at stige til \$25:—, og noteres lige før Udbrudet af Krigen mellem Japan og U. S. A. i \$17:—, Sukker Philippinerne/USNH. steg fra \$14:— til \$30:—, for derefter at blive reduceret til \$20:—, og proportionelle Reduktioner har fundet Sted i andre Trades, saasom Erts fra Syd- og Vestafrika til USNH. I de amerikanske Farvande har Udsvingene ikke været slet saa store, men Krigen havde jo heller ikke endnu berørt disse Omraader. Kul fra Hampton Roads til Lower Plate har svinget imellem \$12:— og \$9:—, og Hørfro fra River Plate til USNH. har ligget imellem \$26:— og \$22:—. Paa Timecharterbasis i Vestindia Farten blev Raten fastlagt til omkring \$7.50 for handy size Damper, og denne Rate er saavidt vides ikke forandret.

KØBENHAVNS HAVN I 1941

Ligesom i Aaret 1940 indtraf i Begyndelsen af 1941 en voldsom Kuldeperiode, som bevirkede, at der maatte iværksættes en Isbrydningskampagne for at holde Trafikken i Gang Landet over. I snævert Samarbejde med Statens Isbrydningsvæsen opererede Havnevæsenets Isbryder »Væderen« i Tiden fra den 7. Januar til den 25. Marts i Sundet for at holde Trafikken i Gang til og fra København og ydede i dette Tidsrum Assistance til 170 Fartøjer. Takket være den effektive Isbrydningsassistance, var Havnen ikke paa noget Tidspunkt lukket for Skibsfarten, men naturligvis paavirkedes Trafikken i søelig Grad af Isvanskelighederne, saavel i Farvandene i og omkring Østersøen som i Kattegat.

Trafikmæssigt har Havnen iøvrigt været præget af den skærpede Krigssituation, saaledes at Slutresultatet for Aaret 1941 vil udvise en betydelig Formindskelse i Sammenligning med Førkrigstiden, ja, selv sammenlignet med 1940 er Trafikken mindre i 1941.

Omend Omfanget af Havnens Besejling i 1941 saaledes ikke giver Anledning til optimistiske Betragtninger, skal man fremhæve, at den øjeblikkelige Nedgang i Trafikken ikke har bevirket en Standsning i de gennem Aarene udfoldede Bestræbelser for stadig at holde Havnen fuldtud konkurrenceedygtig, hvilke Bestræbelser ligger paa Linie med Statens Fordring til alle om i saa høj Grad som muligt at bidrage til Arbejdsløshedens Bekæmpelse ved Igangsættelsen af samfundsnyttigt Arbejde.

Til Igangsættelse af Havnearbejder er der saaledes

AARHUS HAVN

Krigens Følger har man naturligvis ogsaa mærket ved Aarhus Havn. I Tiden fra 1/10 1940 til 1/10 1941 har Havne- og Broengene kun udgjort 815,600 Kr. imod 1,251,000 Kr. i samme Tidsrum Aaret forud, altsaa en Nedgang paa 435,400 Kr.

Skibs- og Varetrafikken i de sidste Aar fremgaar af nedenstaaende Skema:

Aar	Antal Skibe	N. R. T.	Ind- og udlosset Ladning
1937	6,007	1,587,071	1,717,362
1938	5,726	1,520,528	1,551,323
1939	5,921	1,570,982	1,533,355
1940	3,463	758,561	925,462

Der har altsaa i 1940 kun været en Nedgang i Vægten af den ind- og udlossede Ladning paa ca. 35 pCt., medens den gennemsnitlige Nedgang for alle danske Havne har udgjort ca. 50 pCt.

Til Varebevægelsen i Kalenderaaret 1940, 0,9 Mill. Tons, der viser en Nedgang paa 37,5 pCt. for den samlede Ind- og Udførsel, kommer desuden Havnens Forbrug af Sand og Sten, ca. 0,11 Mill. Tons.

Paa vore hjemlige Markeder har Forholdene i Aarets Løb været præget af stor Stabilitet. Efterspørgslen efter Tonnage har været tilfredsstillende, men det er jo kun indenfor ganske beskedne Rammer, at delta kan givo sig Udslag i højere Fragter. Dansk Tonnage har hovedsagelig været beskæftiget med Tilførsler til Landet selv, først og fremmest af Kul og Koks fra Tyskland, men ogsaa Trælastfarten fra Finland og Sverige og Salpeterfarten fra Norge til Danmark har beskæftiget en Del Skibe. Iøvrigt har der været god Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Sverige til Tyskland, og i denne Trafik har dansk Tonnage ogsaa deltaget, omend indenfor beskedne Rammer.

Hvad Aaret 1942 vil bringe, er der ingen, der ved, men vi har Lov til at haabe, at Krigen vil blive afsluttet, saa Skibsfarten igen kan komme til at arbejde under normale Forhold.

af Havnebestyrelsen i 1940 bevilget et samlet Beløb af ca. 7½ Mill. Kr., idet der dog fra Statens Side ydes Tilskud, ifølge Beskæftigelsesloven, med et Beløb af ca. 2,7 Mill. Kr.

Eksempelvis kan nævnes, at der til Bygning af en ny Fiskerhavn Syd for Slusedæmningen, hvor der vil kunne skaffes Plads til 300 Lystbaade og 300 Fiskerbaade, vil medgaa et Beløb af 2,9 Mill. Kr. Endvidere udføres paa Kalkbrænderihavnens Østside for Tiden et 250 m langt Jernbolværk, sat paa 6,3 m Vanddybde, hvorved de bagved liggende Arealer vil kunne udnyttes til industrielle Formaal. Dette Arbejde er anslaaet at ville koste ca. 1,8 Mill. Kr. For at tilfredsstille Efterspørgsler fra Virksomheder om Arealer ved Kaj, bygges der desuden en 140 m lang Kajmur i Forlængelse af Islands Brygges Kaj med en samlet Bekostning af 1,1 Mill. Kr., og endelig udføres der saavel i Havnens nordlige som i dens sydlige Afsnit adskillige større og mindre nye Opfyldnings- og Bolværksarbejder samt endelig flere Steder betydelige Bolværksreparationer eller Fornyelse af gamle Bolværker.

Man vil saaledes se, at Havnen efter Evne ruster sig til at imødegaa de Krav, som vil blive stillet til Københavns Havn i Kraft af dens Størrelse og gode naturlige Beliggenhed, naar det Tidspunkt kommer, da Freden indtræder i Europa, og Verdensskibsfarten og Verdenshandelen og dermed hele det øvrige Erhvervsliv atter kommer i normal Gang.

Indførslen viser en Nedgang paa 11,6 pCt. fra København, 15,0 pCt. fra Distriktet, 33,4 pCt. fra det øvrige Indland og 45,6 pCt. fra Udlandet.

Udførslen viser en Nedgang til København paa 9,5 pCt., til Distriktet paa 29,3 pCt., til det øvrige Indland paa 45,1 pCt. og til Udlandet paa 29,9 pCt.

Ishindringer. Den haarde Frost — i Januar havde man saaledes op til 23° Frost — bevirkede, at man fra den 14. Januar havde Isvanskeligheder, der varede til den 11. Marts, da Isen forsvandt fra Aarhusbugten. Ruteforbindelsen Aarhus—København blev dog først indstillet fra den 18. Januar til den 15. Marts inkl., medens Kalundborgruten var standset i Dagene fra den 20. til den 24. Februar inkl.

Trods de vanskelige Tider viser Driftsregnskabet for det første halve Aar af indeværende Regnskabsaar, der løber til 1. April, et Driftsoverskud paa godt 300,000 Kr., og den kontante Kassebeholdning er stegt til 400,000 Kr., samtidig med at der er brugt ca. 613,000 Kr. til Driften, afdraget ca. 90,000 Kr. paa gammel Gæld og brugt ca. 300,000 Kr. til nye Arbejder.

SKIBSFARTEN I FINLAND, SVERIGE OG NORGE

SVENSK SKIBSFART

Sveriges Skibsfart har i 1941 naturligt været præget af Krigsforholdene. Den svenske Handelsflaade, som ved Krigsudbruddet i 1939 bestod af 2250 Skibe paa ca. 1,600,000 Bruttotons, blev som bekendt ved Skagerakspærringen den 9. April 1940 delt i to Halvdele, hvoraf den uden for Spærringen ikke kunde faa nogen Kontakt med Hjemlandet, men maatte søge Beskæftigelse i international Fragtfart. Af den anden Halvdel maatte en stor Del, bestaaende af Motorskibe, oplægges paa Grund af Oljemangel.

Denne Tvedeling af Handelsflaaden og Skibsfarten bestod ogsaa i 1941, dog med en vigtig Modifikation, den saakaldte Femskibsaf-tale. Denne gik i Princippet ud paa, at Sverige i 1941 maatte modtage fem Skibe om Maanedn fra oversøiske Lande og tilbagesende fem Skibe med Eksportvarer inden for samme Tidsrum. Denne Aftale, som traadte i Kraft ved Aarsskiftet 1940—41 og som i sin Helhed har kunnet gennemføres, har omfattet for ca. 200 Mill. Kr. Importvarer og ca. 125 Mill. Kr. Eksportvarer. (Denne Beregning er baseret paa offentliggjort Statistik for Januar-September, der viser en Import paa 150 Mill. Kr. og en Eksport paa 95 Mill. Kr.).

Med Hensyn til svensk Skibsfart uden for Spærringen gælder det, at en stor Del af den svenske Handelsflaade har været indsat i Trafik mellem fremmede Verdensdele. Allerede før Krigen gik svenske Skibe i betydelig Udstrækning i international Fart mellem Afrika og Australien, Australien og Amerika, Amerika og Asien, mellem Nord- og Sydamerika, etc. Denne Trafik er vokset yderligere under Krigen. En betydelig Del af Handelsflaaden var ogsaa allerede før Krigen beskæftiget i Tidsbefragtning, hvilket har været opretholdt. For Skibsfarten paa Nordamerika er Fragter og øvrige Vilkaar i stigende Grad blevet fastsat af Maritime Commission i Washington, hvorved en betydelig Sænkning af Minimumfragterne fandt Sted i Aarets Løb, delvis i Forbindelse med de nedsatte Krigskaskopræmier.

Hvad angaar den svenske Søfart inden for Spærringen har denne selvfølgelig i høj Grad været indstillet paa Tyskland, men ogsaa paa Danmark og Finland. I Begyndelsen af Aaret var der en vis Trafik paa Rusland i Henhold til en Handelsaftale. Saadanne Aftaler foreligger ogsaa med Tyskland, Danmark og Finland samt nogle andre Stater. Det er klart, at disse Aftaler og Muligheden for øget Handel og Skibsfart paa Østersølandene er af allerstørste Betydning for Sverige, da ikke mindre end 70 pCt. af Landets Udenrigshandel blev afskaaret ved Skagerakspærringen. Sverige har jo siden dette Aarhundredes Begyndelse mere og mere indrettet sin Handel og Skibsfart paa oversøiske Lande, hvilket skyldes den svenske Industris Behov af mange og store Markeder. En vis Kompensation har man faaet ved den større Beskæftigelse inden for Østersøområdet, men alligevel har en stærk Nedgang fundet Sted.

Den svenske Tonnages Andel i Sveriges Udenrigstrafik har imidlertid været mindre i det forløbne Aar end før Krigen, og tyske Skibe har spillet en større Rolle end tidligere. Dog har der fundet ganske betydelige Ændringer Sted i dette Forhold. Saaledes havde svensk Tonnage sin største Andel i April med 49,1 pCt., da den tyske Andel var 28 pCt.; i August naaedes Minimum med kun 33 pCt., da den tyske Andel var 26,9 pCt.

Fragterne inden for Østersøområdet har i stor Udstrækning været statsregulerede, hvorved Justeringer har fundet Sted i Aarets Løb efter Aftale med Tyskland vedrørende Malm- og Tømmer- samt Kul- og Koksfragter. Omkring Aarsskiftet 1940—41 skete der en Forhøjelse, men i Marts-April dalede Fragterne i

det aabne Marked for bl. a. Korn og Papirmasse. I April-Maj indtraf der en Stigning i de tyske Tommerfragter, mens Korn- og Massefragterne viste en stadig nedadgaende Tendens. Da Østersøen i Juni blev inddraget i den direkte Krigszone, forhøjedes Krigsrisikopræmierne og diverse Omkostninger steg, hvilket foranledigede højere Rater. De Fragttillæg, som da var i Kraft, blev helt ophævet i Efteraaret, hvorved Raterne dalede betydeligt selv for frie Varer som Korn og Masse. Fragtindexet, som i Januar var paa 298, naaede Højdepunktet 340 i August, og faldt siden til 299 i Oktober. (August 1939 = 100).

I denne Sammenhæng maa nævnes, at først og fremmest paa Grund af den stærkt formindskede Trafik men ogsaa paa Grund af de højere Omkostninger har de fleste svenske Havne i Aaret 1941 faaet Havneafgifterne forhøjet med 25 pCt. for indenrigs Trafik og 50 pCt. for udenrigs Trafik, og trods dette har Flertallet af Havne store Underskud.

Den svenske Handelsflaade er i Aarets Løb blevet haardt ramt af Krigens Folger. Ikke mindre end 109 Skibe paa 283,500 Bruttotons var ved November Maanedes Udgang krigsforlist, heraf 29 Skibe paa 90,494 Bruttotons i 1941. Ved disse Krigsforlis er 780 Mand omkommet. Hertil kommer at 24 Skibe paa 43,774 Bruttotons er blevet beslaglagt, de fleste i Aaret 1940.

Tabene af Skibe, hvortil kommer Salg til Udlandet, Ophugninger og Kondemneringer, er for en Del erstattet gennem Nybygninger ved svenske Værfter samt ved Indkøb fra Udlandet. Siden Krigsudbruddet er 71 Skibe paa 170,927 Bruttotons nybygget i Sverige og indlemmet i den svenske Handelsflaade samt 41 Skibe paa 54,802 Bruttotons købt fra Udlandet. Omtrent to Tredjedele af den tabte Tonnage er erstattet ved Nybygninger og Køb.

Som Helhed kan man om svensk Søfart i 1941 sige, at den næppe kan sammenlignes med 1939, men under de herskende Forhold maa Aaret siges at have haft et forholdsvis godt Forløb. Forholdene har naturligvis været yderst forskellige for de forskellige Rederier, alt eftersom deres Skibe har været sat ind i forholdsvis fri Fart eller de er blevet ramt af Krigsforlis eller har maattet oplægges. Størstedelen af Linjevirksohmheden har været indstillet. I denne Sammenhæng maa nævnes, at Svenska Amerika Linjens store Passagerskib »Stockholm«, der blev bygget paa et italiensk Værft, er solgt til Italien. Men man ser endnu i Sverige Fremtiden i Møde med Haab og Tillid, selv om Krigens Skyer lægger sig tungt over Nutiden.

FINSK SKIBSFART

Før Krigen mellem Stormagterne var Finlands oversøiske Forbindelser blevet af stor Betydning for Finlands økonomiske Liv, til Dels paa Grund af Sydamerika Linjens stadige Udvidelser. De Nybygninger, som dette Rederi indsatte i denne vigtige Fjerntrafik, var hypermoderne og et tydeligt Bevis paa finsk Skibsbygningsindustri Konkurrenceevne.

Forst paa Sommeren købte Rederi A/B Atlanta, som i Samarbejde med A/B Finland-Amerika Linjen og Ångfartygs A/B Bore opretholder Sydamerika Linjen, den græske Dampner »Kosti«, som led Havari i Efteraaret 1939 ud for København. Paa et svensk Værft har Dampneren, som nu har faaet Navnet »Arica«, undergaaet en gennemgribende Reparation. Skibets Indretning er fuldt moderne, og det udgør en i disse Tider værdifuld Forøgelse til den finske Handelsflaade, som allerede har lidt store Tab paa Grund af den totale Søkrig. »Arica« er paa 3,933 Register Tons og er saaledes noget mindre end Rederiets øvrige Skibe, nemlig »Atlanta«, »Aurora«, »Angra«, »Anja« og »Aura«.

NORSK SKIBSBYGNING

De første mekaniske Værksteder i Norge skriver sig fra omkring Midten af det 19. Aarhundrede, men den norske Jern- og Staalskibsbygning er af yngre Dato. Ganske vist havde de store Sejlskibe deres Glansperiode i 1870'erne, med Maksimum af sosat Tonnage i 1875, nemlig 70,000 Tons, men det var først omkring 1891 at Jerndampskibsbygningen tog Fart i Norge. Moderne norsk Skibsbygning har saaledes kun en Periode af 50 Aar at se tilbage paa, og naar der lages Hensyn til Landets Beliggenhed og Udstrækning, er det et dygtigt Pionerarbejde, der er ydet, og selv om Norges Skibsbygningsindustri maaske ikke kan maale sig med Nabolandenes og heller ikke med den norske Handelsflaades Udvikling, saa har dog Udviklingstendensen stadig været stigende.

For 30 Aar siden udgjorde Sejlskibene 25 pCt. af den norske Handelsflaades Tonnage, for 20 Aar siden udgjorde de kun ca. 10 pCt., Motorskibene ca. 8 pCt., medens Dampskibene udgjorde 82 pCt. For 10 Aar siden havde Norge kun et Faatal Sejlskibe, medens

Motorflaaden udgjorde ca. 40 pCt. Ved Krigens Begyndelse i 1939 udgjorde Motorskibene 57 pCt. af den norske Flaades Tonnage og Dampskibene 43 pCt. af Tonnagen.

I 1923 begyndte den moderne Hvalfangst med Hvalkogeriet »Sir James Ross«, og Hvalfangstens Opsving har siden dengang givet norske Værfter et rigt Arbejdsfelt.

Følger man Patentlitteraturen tilbage, saa finder man blandt Opfindelser paa Skibsbygningsomraadet ogsaa en Del norske Opfindere. En udpræget norsk Lastskibstype, særlig beregnet for Trælast, blev lanceret for ca. 30 Aar siden, den saakaldte »Fredrikstadtype«, hvoraf der er leveret en Række Skibe. Hvad Kedelarrangement angaar, kom for 10 Aar siden den nye Fredrikstadtype med Dampmotorer og Kedlerne anbragt paa Dæk efter Direktør Meldahls Patenter. Andre Typer er Nylands Værkstedes Patent med Kedlerne anbragt langs Hovedmaskinens Sider og Kaldnes mek. Værkstedes Skibe med Kedlerne anbragt paa Søjler i Maskinrummet.

KUGLE- OG RULLELEJER I SKIBSBYGNINGEN

I de senere Aar har Skibskonstruktører nedlagt et stort Arbejde for Forbedringer vedrørende Skibsbygningen. Nye Skibsformer og nye Maskinkonstruktioner er gennemprovet, og alle Tabskilder undersøges og bekæmpes for derved at opnaa det mest driftssikre og driftsøkonomiske Resultat.

Et af de Punkter, hvor man har søgt at opnaa bedre Resultater, er ved Skruceakslernes Lejer. Der er her Tale om Propellykleje, Mellemler og Stævnrørleje. Det laa nær for at antage, at de Krængninger og Vridninger, der fremkommer dels ved Skibets Lastning og dels ved Sejlads i oprørt Sø maatte virke ugunstigt paa de tidligere anvendte Glidelejer, ligesom disse kræver et ikke ringe Tilsyn og rigelig Smoring. For Mellemlererne faldt Tanken nemt paa SKF's sfæriske Rullelejer, der er selvindstillelige, hvilket vil sige, at de uden skadelige Virkninger kan optage de Skævheder, som kan forekomme mellem Aksel og Lejehusfundament. Yderligere har dette Leje en yderst ringe Friktionskoefficient ved alle Omdrejninger og Belastninger, et minimalt Smøremiddelforbrug, kræver ingen Pasning og er fuldt driftssikkert.

Pionerarbejdet for Indbygningen af sfæriske SKF Rullelejer er gjort i Tyskland, hvor man i 1930 installerede de første Mellemler paa Toldkrydserne »Brummer« og »Bremse«. I 1933 blev det første SKF Rulleleje indbygget som Mellemler paa et større oceangaaende Fartøj, Hamburg-Amerika-Liniens Motorskib »Milwaukee«. Bortset fra nogle Begyndervanskeligheder med det rigtige Valg af Lejeserie har SKF Rullelejernes Anvendelse som Mellemler siden den Tid gaaet sin Sejrsgang. Indtil nu er ca. 280 Fartøjer forsynet med SKF-Rullelejer paa Mellemakslen, heraf et stort Antal Krigsfartøjer og over 100 større oceangaaende Handelsfartøjer. For at nævne nogle af de første Skibe: de af Norddeutsche Lloyd i Bremen byggede moderne hurtiggaaende Skibe »Potsdam«, »Scharnhorst« og »Gneisenau«. 6 Skibe til Rederiet Robert M. Slomann jun., hvoraf det først byggede Skib S/S »Alicante« er paa 1600 HK og med en Diameter paa Mellemakslen paa ca. 300 mm. Den belgiske hurtiggaaende Færge »Prins Albert« paa Ruten Dover—Ostende.

Af større Baade byggede paa danske Værfter er endnu ingen leveret med sfæriske Rullelejer, men tre Fragtskibe, to paa 11,000 ts. og et paa 6,300 ts., der er i Ordre paa dansk Værft, samt et Par Sandpumpere, er foreskrevet forsynet med disse Lejer.

Hvilken Kraftbesparelse, der er opnaaet ved disse Indbygninger, er meget omdiskutabel, adskillige Maalinger er foretaget, og mange forskellige Resultater er

opnaaet. De praktiske Forsøg, der er gjort, viser imidlertid, at der opnaas saa store Fordele ved Anvendelse af sfæriske Rullelejer som Mellemler, at Rederier, der een Gang har gjort deres Erfaringer, for alle fremtidige Nybygninger foreskriver SKF-Rullelejer.

Som tidligere nævnt findes for Skruceakslen endnu to Lejesteder af stor Vigtighed, nemlig Stævnrørlejet og Propellyklejet. Vanskelighederne for Indbygning af sfæriske Rulleleje for Stævnrørlejet har ligget i en forsvarlig Tætning mod indtrængende Sovand. Forskellige mere eller mindre heldige Forsøg har været udført med denne Tætning, men de senest opnaaede Resultater lader formode, at Spørgsmaalet nu er løst paa fuldt tilfredsstillende Maade.

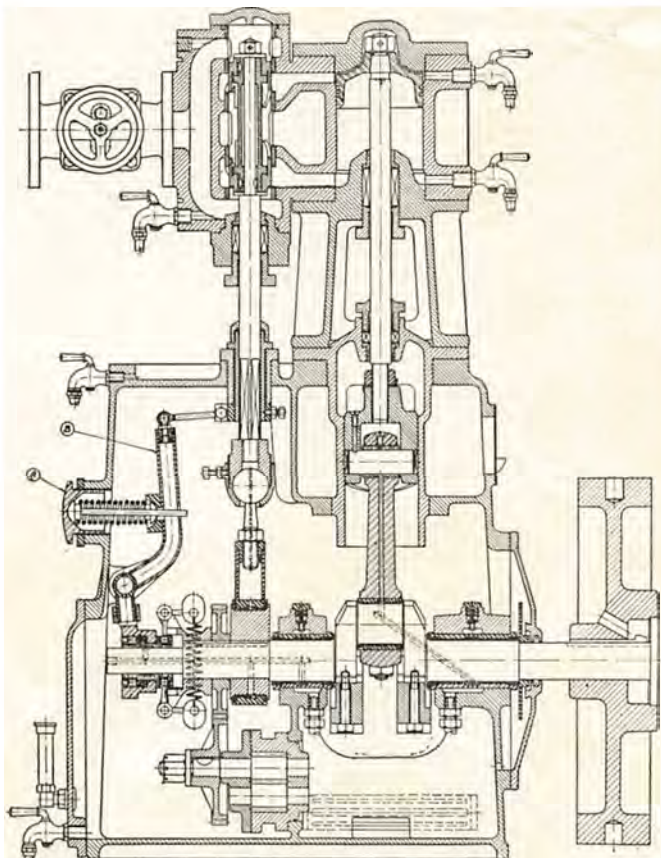
Som Propellykleje har for mindre Baade kunnet anvendes SKF's sfæriske Rulleleje, der takket være sin Konstruktion har meget stor Evne til at optage aksielle Paavirkninger. For større Baade har disse Lejer ikke haft tilstrækkelig aksiel Bæreevne og først efter Indførelsen af det af SKF konstruerede sfæriske Aksialrulleleje er Lejespørgsmaalet endelig og fuldt tilfredsstillende løst.

De gode Erfaringer, man har gjort med SKF-Lejer til Mellemler og Tryklejer, har givet Anledning til Undersøgelser over Indbygning af passende Rullelejer for Fartøjets Rør. Det er en kendt Sag, at store Belastninger og ringe Bevægelse er meget ugunstige Forhold for et Glideleje, hvorimod det ingen væsentlig Rolle spiller for et Kugle- eller Rulleleje. Det Leje, der kan blive Tale om at anvende, er i første Række — for ikke at sige udelukkende — det sfæriske Rulleleje, der samtidig byder den Fordel, at det er selvindstilleligt, hvilket har Betydning med Henblik paa de Fjedringer, der forekommer i Rørstokken, og de Skævheder, der er eller kan opstaa mellem Rørstok og Lejehusfundament. Af de to væsensforskellige Rørkonstruktioner, frithængende og ikke frithængende Rør, er det særlig ved den førstnævnte af Vigtighed at faa indbygget Rullelejer.

Ud over de i ovennævnte Artikel omtalte Leje-problemer ved Skibsbygningen er der selvfølgelig utallige Steder i Maskinlæg, Hjælpemaskineri, Spil, elektriske Motorer o. l., hvor Kugle- og Rullelejer finder Anvendelse. Det vil række for vidt at komme nærmere ind paa disse Lejespørgsmaal, men eet kan fastslaa: en udstrakt Anvendelse af SKF-Kugle- og Rullelejer har været medvirkende til at nedbringe Skibenes Driftsomkostninger og forøge Driftssikkerheden.

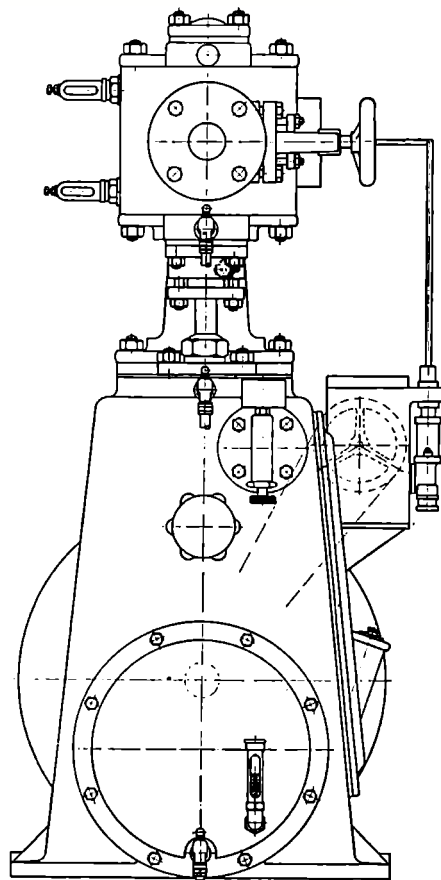
SMAA HURTIGLØBENDE DAMPMASKINER

For ca. 2 Aar siden optog A/S Thomas Ths. Sabroe & Co. Fabrikationen af smaa, hurtigløbende Dampmaskiner, hovedsagelig til Skibsbrug for Drift af Dynamoer, Cirkulationspumper, Blæsere og andet Hjælpemaskineri.



Den nederste Illustration viser en Tvilling-Maskine med »kunstlig gear« for en Styremaskine til et Tank-skib.

Siden Firmaet Sabroe paabegyndte denne Fabrikation jævnsides med Fremstillingen af Firmaets ver-



Man afhjalp derved den øjeblikkelige Forlegenhed for saavel danske som svenske, norske og finske Skibsværfter og Rederier, der var indtraadt ved Afbrydelsen af Handels- og Transportforbindelserne vestud, og hvad der især var af Betydning, var den Omstændighed, at Firmaet Sabroe ved at lægge sin Serie- og Massefabrikation af staaende Kølemaskiner til Grund for Fremstillingen af Dampmaskinerne ikke blot kunde levere hurtigt, men tillige forholdsvis billigt.

Det stadig stigende Forbrug af Dampmaskiner viste, at der med denne nye Fabrikation ikke var Tale om en »Døgnflue«, skabt af Krigssituationen, hvorfor man besluttede sig til at fremstille nye Modeller og her tage størst mulige Hensyn til Ønsker og Krav, som Rederiernes Maskininspektører stiller, og som væsentlig er baserede paa hidtil gældende Marine-Praksis.

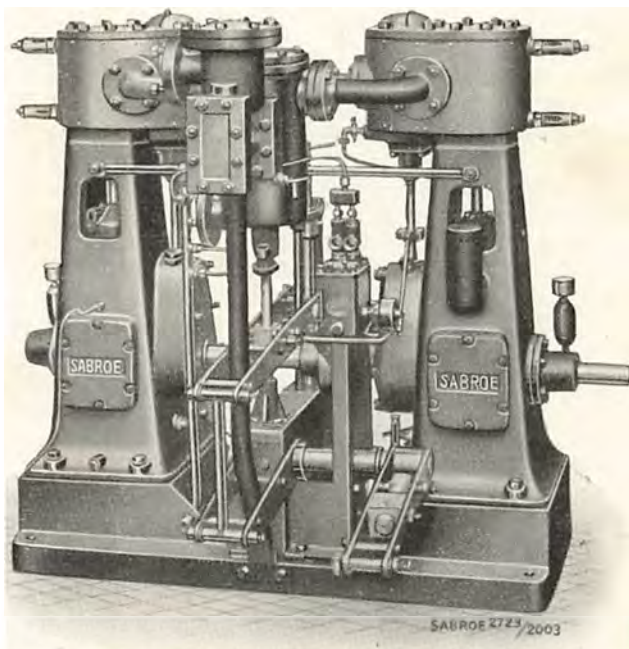
Den nye Types Udseende fremgaar af ovenstaaende Illustration, der viser Maskinen i Gennemsnit. (Se ogsaa Annoncen Side 4).

Maskinerne fremstilles i Serier i Størrelser fra 3 til 55 eff. HK ved 300 til 1000 Omdrejninger pr. Minut og for de normale i Skibe anvendte Damptryk.

Som det fremgaar af Illustrationerne, er Sabroe Maskinerne af staaende helkapslet Type med tryksmurte Løjer og med fintmærkende Akselregulator, der giver en Hastighedsvariation fra Tomgang til fuld Belastning paa mindre end 3 pCt., saaledes at Maskinerne er særlig egnede til Dynamotræk.

Foruden disse Standard-Typer leveres ogsaa Dampmaskiner af lignende Type med een eller flere Cylindre indtil 150 eff. HK saavel som Special-Maskiner for Styremaskiner, svære Hejsespil og mange andre Formaal.

denskendte Kølemaskiner, er der leveret og i Ordre ca. 200 Stk. Dampmaskiner med tilsammen 5000 eff. HK. Det er saaledes en betydelig »Landvinding« for dansk Industri og Foretagsomhed, som her er opnaaet, og som formentlig ogsaa i Fremtiden vil kunne fortsættes til Gavn og Ære for vort Land.



FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

To nye Prokurister i D. F. D. S.

Det Forenede Dampskibs-Selskab har meddelt to af sine veltjente Funktionærer Prokura. De to nye Prokurister er Kontorchef N. Sørensen, der har været ansat i Selskabet i 36 Aar, siden 1935 som Chef for Selskabets Sekretariat, og Kontorchef Georg Andersen, der fik sin Ansættelse i 1922, og fornylig blev udnævnt til Kontorchef i Afdelingen for Amerika-Farten.

»Annam«s Kollision

Ø. K.'s Motorskib »Annam« blev den 27. Marts 1940 i engelsk Farvand påsejlet af det italienske Skib »Italo Balbo«. Kaptajn Th. Skjoldam oplyste under et Søforhør i Sø- og Handelsretten forleden, at »Annam« fik 10 Spanter højet, en Del Dæksbjælker beskadiget, nogle Plader gennemhullet, ligesom der skete en Del anden Skade. Aarsagen til, at Søforhøret ikke er afholdt tidligere, skyldes, at »Annam« under hele Krigen har ligget i fremmed Havn.

Skibsofficerernes Overenskomster

Mellem Dansk Dampskibsrederiforening paa den ene Side og Maskinmestrenes Forening og Dansk Styrmandsforening paa den anden Side er der truffet Aftale om, at de respektive Overenskomster af 12. April 1938 og 1. Februar 1938 forlænges ændret til 1. April 1943, for saa vidt angaar Overenskomsternes almindelige Bestemmelser, medens hver af Parterne inden Udgangen af Februar Maaned 1942 forbeholder sig at fremkomme med Forslag til Ændringer i Lønforholdene.

Saafernt der ikke opnaas Enighed vedrørende Lønforholdene, kan Overenskomsten for saa vidt angaar Lønforholdene fra hver af Parterne opsiges med 14 Dages Varsel til Ophør den 1. April 1942.

Fiskeriaarbogen

Ministeriet for Landbrug og Fiskeri har udsendt Fiskeriaarbogen for 1942, der som sædvanlig rummer en Række praktiske Oplysninger for Fiskeriet.

Man finder saaledes de internationale Søvejsregler, de forskellige Havnereglementer, Fortegnelse over Radiofyur, samt en Fortegnelse over samtlige danske Fiskekuttere.

Bogen er udgivet af Fiskeridirektoratet, der har udsendt den hos Iver C. Weillbach. Den fremtræder i et smukt Udstyr. Bogladeprisen er 2 Kr. 50 Øre indbundet.

»Dansk nautisk Almanak«

Firmaet Iver C. Weillbach har ogsaa i Aar udsendt »Dansk nautisk Almanak«. »Dansk nautisk Almanak« har nu et saa fyldigt Indhold af astronomiske Tabeller o.s.v., at den staar paa Højde med det mest moderne i sin Art til Brug til Sø. Saaledes er Himmellegemernes Timevinkel V. f. Grw. optegnet med passende Intervaller hele Aaret rundt. Dette i Forbindelse med omfattende, men let forstaaelige Interpolationstabeller bevirker, at Timevinklen kan uddes langt lettere end tidligere, og det rummer endvidere den Fordel, at Fremgangsmaaden er ens for alle Himmelleger, idet Rettelserne altid skal adderes til den udtagne Værdi.

Af nyere Ting maa Opmærksomheden henledes paa en Artikel om elektrisk Kompas-Korrigering til Brug i Skibe med Afmagnetiseringskabel, der omfatter et yderst interessant og meget vigtigt Problem.

Et Rekorderaar for Fiskeriet

Aarets Fiskeriberetning er udsendt i disse Dage, og af den fremgaar det, at Fangsterne i Aarets Løb vægtmæssigt har været større end i Rekorderaaret 1939. De er opgjort til 121.817.000 Kilo til en Værdi af 56.723.000 Kroner imod 103.371.000 Kilo til en Værdi af ca. 45 Millioner det foregaende Aar.

Det samlede Antal Erhvervs- og Lejlighedsfiskere var i 1940 17.846 imod 18.158 i 1939. Storme og Krigsbegivenheder havde til Følge, at 62 Fiskere satte Livet til. Heraf var de 30 fra Esbjerg.

Fiskerflaaden bestod ved Udgangen af 1940 af 15.439 Fartøjer, hvoraf 4 var over 55 Bruttotons, 912 mellem 55 og 15 Bruttotons og 2230 mellem 15 og 5 Bruttotons, medens Resten var mindre Baade. Værdien af Baadmateriellet er opgjort til 41 Millioner og Fangstmateriellet til 20 Millioner.

KRISTANDT & CO

Begründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

I Bankaaret 1940—41 er der af Fiskeribanken effektueret Laan over en længere Aarrække til et Beløb af 327.400 Kroner, samt kortfristede Laan til et Beløb af 76.468 Kroner.

Helsingør Havn

Finansudvalget har bevilget 800.000 Kr. til Udvidelse af Havnen i Helsingør. Der er hertil tidligere bevilget 3,3 Mill. Kr.

Mæglerens Understøttelsesforening

Mæglerens Understøttelsesforening har afholdt sin aarlige Generalforsamling paa Børsen. Formanden, Varemægler Chr. A. Olsen aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar, der særligt har været præget af store Gaver til et Beløb af 6000 Kr. fra Skibsmægler Marius Nielsen, samt gennemgik Regnskabet, der viste, at der i Aarets Løb var udbetalt Understøttelser til et Beløb af 12,090 Kr. Der blev givet Decharge for Regnskabet. Til Bestyrelsen nyvalgte Skibsmægler Niels Winther i Stedet for afdøde Varemægler Georg Holm.

Dansk Skib under uruguansk Flag

Det beslaglagte danske Motorskib »Chr. Sass« har under Navnet »Caledonia« tiltraadt sin første Rejse under uruguansk Flag, idet Skibet er afgaaet med en Ladning Kodprodukter til Boston og Philadelphia.

Ingen amerikanske Sømandsstrejker

De amerikanske Søfolks Forbund har givet Afkald paa Strejkeretten saa længe Fjendtlighederne staar paa. Repræsentanter for Forbundene og for Rederierne har tiltraadt en Plan om at oprette enten et Bureau for hele U.S.A.s Omraade eller nogle Distriktsbureauer, der skal mægle i enhver Arbejdskonflikt, der eventuelt vil opstaa under Krigen.

Fødselsdage

Den 27. December fyldte Dr. polit. Marius Christoffersen, Ø. K., 50 Aar.

Som ung statsvidenskabelig Kandidat tiltraadte Dr. Christoffersen netop den Dag, forrige Verdenskrig udbrod — den 1. August 1914 — en Stilling i Ø. K. Han blev hurtig Etatsraad H. N. Andersens Privatsekretær og fik derigenem Lejlighed til at erhverve sig stor Indsigt paa mange Omraader. I nogle Aar var han knyttet til United Baltic Corporation i Helsingør, men vendte saa atter tilbage til Ø. K. Hans Doktordisputats, »Rutefart som mellemfolkelig Forbindelse«, er et Resultat af praktiske Erfaringer i Erhvervslivet.

Dr. Christoffersen er Medlem af Akademiet for de tekniske Videnskaber, og gennem de senere Aar — og ikke mindst under den ny Verdenskrig — er der stillet store Krav til hans Erfaringer og Indsigt.

Kaptajn H. A. Michelsen, Fører i De Danske Statsbaner, fylder den 5. Januar 60 Aar. Kaptajn Michelsen er tjenstgørende ved Helsingør Overfarten.

Tidligere Fører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn J. C. Rasmussen, fylder den 5. Januar 60 Aar. Kaptajn Rasmussen forlod Søen ved Udgangen af 1940.

Fører i Dampskibsselskabet »Torm«, Kaptajn H. K. Gronwald, fylder den 7. Januar 60 Aar.

Den 15. Januar fylder Fører i Dampskibsselskabet Progress, Kaptajn P. Hansen Toft, 60 Aar. Kaptajn Hansen Toft er bosiddende i Nordby paa Fano.

Skibsinpektør i Ø. K., Kaptajn F. F. Tillisch, fyldte Juleaftensdag 60 Aar. Siden 1908 har han været i Ø. K.s Tjeneste, først som Styrmand, senere som Skibsfører. I nogle Aar virkede han i Kompagniets Skibsinsektion; og siden 1924 har han været Skibsinpektør i Ø. K.

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



JØRGEN A. RASMUSSEN
AMALIEGADE 33 – KØBENHAVN

Telf. Central 1018

Telg. Adr. JORGARAS

Repræsentorer bl. a.:

BUNKERS:

Bergtrans Schiffahrts A.-G.	Danzig & Gotenhafen
Krupp Reederei und Kohlenhandel	Hamburg
Schulte & Bruns	Emden

STEVEDORING:

The Association of Finnish Stevedores	samtlige Finske Lastepladser
P. H. Tiedemann & Co.	Hamburg

BUGSERING:

Bugsier- Reederei- & Bergungs G. m. b. H.	Danzig
Lütgens & Reimers	Hamburg
L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst	Rotterdam & Delfzijl
Stockholms Transport- & Bogserings A. B.	Stockholm

TALLY:

August Wigger	Hamburg
---------------	---------

BAADMÆND:

M. Meyn	Hamburg
---------	---------

FERSK VAND:

John Bekusch & Co.	Danzig
--------------------	--------

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 23. December 1941.

Nr. 52.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 Bet 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 Bet 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 Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Næste Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Tirsdag den 30. December.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Nyt Kort. Nr. 102. *Kattegat, Sydlige Del*. 1941. Maalestok: 1 : 180 000. Kortet indeholder Specialkort over Indløbet til *Grenaa* i Maalestok: 1 : 60 000 samt over *Grenaa Havn* i Maalestok 1 : 10 000. Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

1. Østersøen.

1689. Sverige S.-Kyst. *Kämpingebukten. Falsterbokanalen*. Oplysning om Fyr og Afmærkning.

(U. f. s. Nr. 52/2565. Stockholm 1941.)

1. Følgende nye Fyr ved *Falsterbokanalen* tændes den 1. Januar 1942.

a) Paa $55^{\circ} 23'_{,59}$ N. $12^{\circ} 57'_{,18}$ E., paa Kanalens E.-lige Molehoved, tændes et Fyr, *Falsterbokanalen Nr. 1*, der vil vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Flammens Højde: 6 m. Hvidt Fyrhus.

Fyret vil lyse, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra Land til 327° . 3. Rødt i Pejl. fra 333° til 7° .
2. Hvidt i — - 327° - 333° .

Fyret vil være overet med Fyret *Falsterbokanal Nr. 4* i Pejling c. 330° . Afstanden mellem Fyrene er c. 1000 m.

b) Paa $55^{\circ} 23'_{,57}$ N. $12^{\circ} 57'_{,11}$ E., paa Kanalens W.-lige Molehoved, tændes et Fyr, *Falsterbokanal Nr. 2*, der vil vise rødt Hurtigblink, 120 Blink hvert 1^m . Flammens Højde: 6 m. Hvid Fyrpæl.

2. Følgende Sømærker udlægges den 1. Januar 1942 til Afmærkning af Indsejlingsrenden til *Falsterbokanalen*:

1) En sort Stage med 2 Balloner paa $55^{\circ} 21'_{,37}$ N. $12^{\circ} 58'_{,98}$ E.

2) En sort Stage med 1 Ballon paa $55^{\circ} 21'_{,31}$ N. $12^{\circ} 58'_{,59}$ E.

3) En Stage uden Topbetegnelse paa $55^{\circ} 22'_{,71}$ N. $12^{\circ} 57'_{,75}$ E.

4) En Stage med Kost paa $55^{\circ} 22'_{,81}$ N. $12^{\circ} 58'_{,08}$ E.

(Kort Nr. 132, 130, 187, 188, 125, 180 og 181. Danske Lods III, Side 277.)

1690. (T). Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi Fyr slukket for Vinteren.
(Telegram fra Oulu Lods kontor d. 18. December 1941.)
Marjaniemi Fyr paa c. $65^{\circ} 02' N.$ $24^{\circ} 34' E.$ er slukket for Vinterperioden.
1691. (T). Tyskland. Darsser Ort W. Vraglystønde ombyttet med Vintersømærke.
(N. f. S. Nr. 52/3480.3 (Berlin 1941.)
Vraglystønden, der var udlagt 200 m NE. for Vraget paa c. $54^{\circ} 27',8 N.$ $12^{\circ} 23',9 E.$, er midlertidigt ombyttet med en grøn Spirtønde med Nordtopbetegnelse og mærket *Wrack*.
(E. f. S. Nr. 32/1141 1941.)

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

1692. Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen. Oplysning om Fyr og Afmærkning.
(U. f. s. Nr. 52/2665. Stockholm 1941.)
1. Følgende nye Fyr tændes den 1. Januar 1942 ved *Falsterbokanalen*.
- a) Paa $55^{\circ} 24',06 N.$ $12^{\circ} 56',77 E.$, paa Kanalens E.-Side ved den S.-lige Sluse, tændes et Fyr, *Falsterbokanalen Nr. 3*, der vil vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 3^s. Flammens Højde: 22 m. Hvidt Taarn med hvidt, firkantet, diagonaltstillet Dagmærke.
- b) Paa $55^{\circ} 24',04 N.$ $12^{\circ} 56',70 E.$, paa Kanalens W.-Side ved den S.-lige Sluse, tændes et Fyr, *Falsterbokanalen Nr. 4*, der vil vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 3^s. Flammens Højde: 22 m. Hvidt Taarn med hvidt, firkantet, diagonaltstillet Dagmærke.
- c) Paa $55^{\circ} 24',94 N.$ $12^{\circ} 56',06 E.$, paa Kanalens E.-lige Molehoved, tændes et Fyr, *Falsterbokanalen Nr. 5*, der vil vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 3^s. Flammens Højde: 6 m. Hvid Fyrpæl med hvidt, firkantet, diagonaltstillet Dagmærke.
- d) Paa $55^{\circ} 24',92 N.$ $12^{\circ} 55',99 E.$ paa Kanalens W.-lige Molehoved, tændes et Fyr, *Falsterbokanalen Nr. 6*, der vil vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 3^s. Flammens Højde: 6 m. Hvid Fyrpæl med hvidt, firkantet, diagonaltstillet Dagmærke.
- Fyrene *Falsterbokanalen Nr. 3* og *Nr. 5* samt *Nr. 4* og *Nr. 6* vil blive parvis overet i Pejling c. 155° . Ledelinierne vil angive de normale Kanter af den gravede Rende i *Höllviken*.
2. Følgende Lystønder er udlagt i *Höllviken*.
- a) En rødmalet Lystønde, *Oskarsgrundet sydvästra*, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, udlægges paa $55^{\circ} 34',51 N.$ $12^{\circ} 48',88 E.$, c. 1,5 Sm SW. for *Oskarsgrundet* Fyrskib. Synsvidde: 6 Sm.
- b) En rødmalet Lystønde, *Klagshamns redd östra*, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, udlægges paa $55^{\circ} 31',73 N.$ $12^{\circ} 50',38 E.$, ved E.-Siden af Sejlrendens Munding. Synsvidde: 6 Sm.
- c) En sortmalet Lystønde, *Klagshamns redd västra*, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, udlægges paa $55^{\circ} 31',70 N.$ $12^{\circ} 50',22 E.$, ved W.-Siden af Rendens Munding. Synsvidde: 8 Sm.
- d) En rødmalet Lystønde, *Höllviken östra*, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, udlægges paa $55^{\circ} 28',86 N.$ $12^{\circ} 52',78 E.$, ved Rendens E.-Side. Synsvidde: 6 Sm.
- e) En sortmalet Lystønde, *Höllviken västra*, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, udlægges paa $55^{\circ} 28',83 N.$ $12^{\circ} 52',70 E.$, ved Rendens W.-Side. Synsvidde: 8 Sm.
Lystønden vil indtil videre blive udlagt c. 10 m NE. for nævnte Plads.
- f) En sortmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, udlægges midlertidigt paa $55^{\circ} 27',90 N.$ $12^{\circ} 53',50 E.$, ved Rendens W.-Side. Synsvidde: 8 Sm.
- g) En rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, udlægges midlertidigt paa $55^{\circ} 26',91 N.$ $12^{\circ} 54',66 E.$, ved Rendens E.-Side. Synsvidde: 6 Sm.
- h) En rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, udlægges midlertidigt paa $55^{\circ} 25',98 N.$ $12^{\circ} 55',58 E.$, ved Rendens E.-Side. Synsvidde: 6 Sm.

3. Følgende Sømærker er iøvrigt udlagt i *Høllviken*.

1. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa $55^{\circ} 34',_{51}$ N. $12^{\circ} 49',_{00}$ E.
2. En Stage paa $55^{\circ} 34',_{19}$ N. $12^{\circ} 48',_{31}$ E.
3. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 33',_{50}$ N. $12^{\circ} 49',_{42}$ E.
4. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 32',_{34}$ N. $12^{\circ} 50',_{02}$ E.
5. En Stage paa $55^{\circ} 32',_{24}$ N. $12^{\circ} 49',_{08}$ E.
6. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 31',_{73}$ N. $12^{\circ} 50',_{33}$ E.
7. En Stage paa $55^{\circ} 31',_{70}$ N. $12^{\circ} 50',_{25}$ E.
8. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa $55^{\circ} 30',_{78}$ N. $12^{\circ} 51',_{15}$ E.
9. En sort Stage med 1 Ballon paa $55^{\circ} 30',_{75}$ N. $12^{\circ} 51',_{05}$ E.
10. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 30',_{49}$ N. $12^{\circ} 51',_{40}$ E.
11. En Stage paa $55^{\circ} 30',_{48}$ N. $12^{\circ} 51',_{30}$ E.
12. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 30',_{10}$ N. $12^{\circ} 51',_{74}$ E.
13. En Stage paa $55^{\circ} 30',_{06}$ N. $12^{\circ} 51',_{62}$ E.
14. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 29',_{70}$ N. $12^{\circ} 52',_{03}$ E.
15. En Stage paa $55^{\circ} 29',_{68}$ N. $12^{\circ} 51',_{94}$ E.
16. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 29',_{32}$ N. $12^{\circ} 52',_{38}$ E.
17. En Stage paa $55^{\circ} 29',_{30}$ N. $12^{\circ} 52',_{29}$ E.
18. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 28',_{93}$ N. $12^{\circ} 52',_{70}$ E.
19. En Stage paa $55^{\circ} 28',_{90}$ N. $12^{\circ} 52',_{60}$ E.
20. En rød Stage med 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 28',_{54}$ N. $12^{\circ} 53',_{00}$ E.
21. En sort Stage med 1 Ballon paa $55^{\circ} 28',_{51}$ N. $12^{\circ} 52',_{92}$ E.
22. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 28',_{16}$ N. $12^{\circ} 53',_{37}$ E.
23. En Stage paa $55^{\circ} 28',_{12}$ N. $12^{\circ} 53',_{27}$ E.
24. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 27',_{78}$ N. $12^{\circ} 53',_{09}$ E.
25. En Stage paa $55^{\circ} 27',_{75}$ N. $12^{\circ} 53',_{59}$ E.
26. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 27',_{36}$ N. $12^{\circ} 53',_{99}$ E.
27. En Stage paa $55^{\circ} 27',_{36}$ N. $12^{\circ} 53',_{90}$ E.
28. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 26',_{99}$ N. $12^{\circ} 54',_{32}$ E.
29. En Stage paa $55^{\circ} 26',_{98}$ N. $12^{\circ} 54',_{21}$ E.
30. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa $55^{\circ} 26',_{80}$ N. $12^{\circ} 54',_{64}$ E.
31. En sort Stage med 1 Ballon paa $55^{\circ} 26',_{58}$ N. $12^{\circ} 54',_{53}$ E.
32. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 26',_{40}$ N. $12^{\circ} 54',_{80}$ E.
33. En Stage paa $55^{\circ} 26',_{39}$ N. $12^{\circ} 54',_{70}$ E.
34. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 26',_{21}$ N. $12^{\circ} 54',_{99}$ E.
35. En Stage paa $55^{\circ} 26',_{18}$ N. $12^{\circ} 54',_{90}$ E.
36. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 26',_{02}$ N. $12^{\circ} 55',_{16}$ E.
37. En Stage paa $55^{\circ} 25',_{99}$ N. $12^{\circ} 55',_{05}$ E.
38. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 25',_{82}$ N. $12^{\circ} 55',_{31}$ E.
39. En Stage paa $55^{\circ} 25',_{80}$ N. $12^{\circ} 55',_{20}$ E.
40. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 25',_{62}$ N. $12^{\circ} 55',_{49}$ E.
41. En Stage paa $55^{\circ} 25',_{61}$ N. $12^{\circ} 55',_{40}$ E.
42. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 25',_{43}$ N. $12^{\circ} 55',_{64}$ E.
43. En Stage paa $55^{\circ} 25',_{41}$ N. $12^{\circ} 55',_{53}$ E.
44. En Stage med Kost paa $55^{\circ} 25',_{23}$ N. $12^{\circ} 55',_{80}$ E.
45. En Stage paa $55^{\circ} 25',_{21}$ N. $12^{\circ} 55',_{70}$ E.

(Kort Nr. 132, 130, 187, 188 og 125 og 180. Danske Lods III. Side 62.)

1693. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Sund S. Østerhage Lystønde ombyttet med Vintersømærke.

Østerhage Lystønde paa c. $54^{\circ} 53',_{6}$ N. $9^{\circ} 47',_{3}$ E., ved S-lige Indløb til *Als Sund*, er ombyttet med Vintersømærke.

1694. (T). Danmark. Lille-Bælt. Middelgrund S. Lystønde ombyttet med Vintersømærke.

Middelgrund S. Lystønde paa c. $54^{\circ} 51',_{0}$ N. $9^{\circ} 50',_{7}$ E. er ombyttet med Vintersømærke.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1695. Danmark. Isefjord Indløb. Kabler udlagt og afmærket.

¶ To Telefonkabler er udlagt over Indløbet til *Isefjorden* fra Punktet c. $55^{\circ} 57',_3$ N. $11^{\circ} 47',_7$ E., umiddelbart S. for det forhenværende Kolerahospital paa *Skansehage*, til Punktet c. $55^{\circ} 57',_8$ N. $11^{\circ} 51',_3$ E., c. 500 m S. for *Hundested* Havn.

Det ene Kabel er afmærket med Baaker paa saavel Fjordens W.- som E.-Side, det andet Kabel ligger c. 100 m N. for det første.

(Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 159.)

1696. Danmark. Kattegat. Læsø Rende Lys- og Fløjtetønde flyttet.

Læsø Rende Lys- og Fløjtetønde, der udlagdes paa *Læsø Rende* Fyrskibs Plads paa $57^{\circ} 12'$ ($50''$) N. $10^{\circ} 41'$ ($30''$) E., er flyttet til c. $57^{\circ} 12',_5$ N. $10^{\circ} 43',_8$ E.

(E. f. S. Nr. 13/552 1941.)

1697. Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Frederikshavn E. Vragvager inddraget.

Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt paa c. $57^{\circ} 27',_6$ N. $10^{\circ} 46',_2$ E. er inddraget.

(E. f. S. Nr. 50/1637 1941.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1698. Sverige. Østersøen. Sundet. Oplysninger om Falsterbokanalen.

(U. f. S. Nr. 52/2567. Stockholm 1941.)

Falsterbokanalen med Indsejlingsrender, som aabnes for Sejlads den 1. Januar 1942, strækker sig fra *Flinterenden* gennem *Höllviken* og *Falsterbonäset* til *Kämpingebukten* i omtrent SE.-lig Retning.

Længden af den gravede Rende er i *Höllviken* c. $7,6$ Sm, gennem *Falsterbonäset* c. $0,9$ Sm og i *Kämpingebukten* c. $0,6$ Sm.

Ved Indsejlingerne til Kanalen gennem *Falsterbonäset* er i *Höllviken* og i *Kämpingebukten* opført c. 600 m lange Bølgebrydere med Molehoveder.

Vanddybden i Indsejlingsrenderne og i Kanalen er indtil videre $6,70$ m ved Middelvandstand. Vandstanden angives paa Vandstandsbrædder anbragt paa W.-lige Molehoved i *Höllviken* og paa E.-lige Molehoved i *Kämpingebukten*. Oplysning om Vandstanden kan faas ved Henvendelse til Kanalvagten ved *Höllviksbroen*, Telf. *Höllviken* 300.

Bundbredde i Indsejlingsrender og Kanal er normalt:

- | | |
|---|--------|
| a) I Indsejlingsrenden i <i>Höllviken</i> mellem N.-lige Munding og $2,7$ Sm fra Kysten | 100 m. |
| mellem $2,7$ Sm fra Kysten og Molehovederne | 80 m. |
| indenfor Bølgebryderne | 105 m. |
| b) I Kanalen gennem <i>Falsterbonäset</i> | 40 m. |
| c) I <i>Kämpingebukten</i> : | |
| indenfor Bølgebryderne | 80 m. |
| i Indsejlingsrenden S. for Bølgebryderne | 100 m. |

Sejlrenden i *Höllviken* er enkelte Steder endnu ikke udgravet til fuld Bundbredde.

c. 80 m S. for Kystlinien ved *Höllviken* er opført en Jernbane- og Vejbro over Kanalen, *Höllviksbroen*. Broen er en Klapbro; Gennemsejlingens frie Bredde er 25 m, den fri Højde fra daglig Vande til Underkant af Dragerne er $3,0$ m.

I Kanalen er opført 2 Sluser, den ene 50 m og den anden c. $0,6$ Sm S. for *Höllviksbroen*.

Fortøjningspladser findes:

I *Höllviken*: Paa begge Sider af Sejlrenden indenfor Bølgebryderne. ¶ Duc d'Alber samt Fortøjningsringe paa Bølgebryderne.

I Kanalen: Mellem Sluserne paa Kanalens W.-lige Side c. 300 m og paa Kanalens E.-lige Side c. 800 m S. for *Höllviksbroen* samt c. 100 m N. for Kystlinien i *Kämpingebukten* paa Kanalens E.-lige Side. Duc d'Alber og Fortøjningsringe ved Kanalbredderne.

Hvis Sejlads gennem *Falsterbokanalen* af en eller anden Grund indstilles helt, angives dette ved Stop signaler. Stop signalerne gives med Signallanterner, anbragt paa de E.-lige Molehoveder i *Kämpingebukten* og i *Höllviken* paa henholdsvis $55^{\circ} 23',_{59}$ N. $12^{\circ} 57',_{18}$ E. og $55^{\circ} 24',_{94}$ N. $12^{\circ} 56',_{08}$ E. samt paa S.-lige Kaj i *Klagshamns Havn* paa $55^{\circ} 31',_{35}$ N. $12^{\circ} 53',_{66}$ E. Hver af Signallanternerne paa Kanalens Molehoveder viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.; Stopsignalet ved *Klagshamn* er to vandret for hinanden anbragte Signallanterner, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.

Hvis Kanalen for et kortere Tidsrum ikke er tilgængelig, f. Eks. naar der paa Grund af stærk Trafik midlertidigt ikke er Plads til flere Skibe i Kanalen, angives dette ved, at der fra førnævnte Signallanterne paa Molehovederne vises rødt, fast Lys. Naar saadant Signal vises, skal ankommende Skibe mindske Fart og om muligt stoppe udenfor Molehovederne samt ikke passere disse, før Signalerne er slukket.

Samtlige nævnte Signallanterner har en Højde over Vandet af c. 4,5 m.

Kanalen vil være aaben for Trafik til alle Tider af Døgnet, naar ikke Is, Reparationer og andre Omstændigheder hindrer dette. Ved Forskel i Vandstand paa mere end 1 m mellem *Kämpingebukten* og *Höllviken* holdes Kanalen lukket.

Jernbanetrafik over *Höllviksbroen* gaar forud for Sejlads gennem Broen.

1699. (T). Sverige S.-Kyst og Sundet. Falsterbokanalen. Midlertidige Lodsstationer og Lodsfarvande.

(U. f. s. Nr. 52/2566. Stookholm 1941.)

For Lodsning gennem *Falsterbokanalen* oprettes den 1. Januar 1942 midlertidige Lodsstationer ved Kanalens Indløb i *Kämpingebukten* og i *Höllviken*.

Lods møder i *Kämpingebukten* S. for Stagen med Kost paa $55^{\circ} 22',_{81}$ N. $12^{\circ} 58',_{08}$ E. og i *Höllviken* N. for den S.-ligste sorte Stage med 1 Ballon paa $55^{\circ} 26',_{58}$ N. $12^{\circ} 54',_{63}$ E.

Følgende midlertidige Lodsfarvande oprettes den 1. Januar 1942:

Öresunds södra:	Fra	{ Søen ved <i>Kämpinge</i> gennem <i>Falsterbokanalen</i> eller omvendt }	til	{ Søen ved <i>Höllviken</i> eller omvendt. }
—	—	—	—	- Søen ved <i>Limhamn</i> .
—	—	—	—	- <i>Malmöredds</i> Fyrskib.
—	—	—	—	- <i>Københavns</i> Yderred.
—	—	—	—	- 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</i> Fyrskib.
—	—	{ Søen ved <i>Höllviken</i> gennem <i>Falsterbokanalen</i> }	—	- Søen ved <i>Trelleborg</i> .

Tillæg.

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

1700. Danmark. Sundet. Kronborg Signalstation. Drogden Fyr. Trafiksignal annulleres.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/67 1941 meddeles, at det deri nævnte Trafiksignal fra *Kronborg* Signalstation paa c. $56^{\circ} 02'$ N. $12^{\circ} 38'$ E. og fra *Drogden* Fyr er annulleret fra 1. Januar 1942.

(E. f. S. Nr. 1/67 1941.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1701. Danmark. Kattegat. Grenaa. Sirene og Radiofyr atter i Orden.
Sirenen ved *Grenaa* Havn E.-lige Vinkelfyr paa $56^{\circ} 24' 47''$ N. $10^{\circ} 56' 07''$ E. samt *Grenaa* Radiofyr er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 22/898 1941.)

1702. Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Trafksignaler annulleres.
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 1/100 1941 meddeles, at de deri nævnte Trafksignaler fra *Hals Barre* Fyr paa c. $56^{\circ} 57'$ N. $10^{\circ} 26'$ E. og fra *Hals* Lodsstation er annulleret fra 1. Januar 1942.
(E. f. S. Nr. 1/100 1941.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 30. December 1941.

Nr. 53.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar egentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Bet 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 Bet til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterals Begyndelse. Kvarteralsabonnementer 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 Fyr*s 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.

Næste Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Torsdag den 8. Januar 1942.

I. Østersøen.

1703. Sverige S.-Kyst. Kämpingebukten. Falsterbokanalen. Rettelse til E. f. S. Nr. 52/1689 1941.

(U. f. s. Nr. 53/2605. Stockholm 1941.)

E. f. S. Nr. 52/1689 1941, Punkt 2, 2), forandres til:

2) En sort Stage med 1 Ballon paa $55^{\circ} 21',_{91}$ N. $12^{\circ} 58',_{59}$ E.

(E. f. S. Nr. 52/1689 1941. Kort Nr. 132, 130, 187, 188, 125, 180 og 181.)

1704. Sverige. Kalmarsund. Öland W.-Kyst. Sandvik övre og nedre Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 53/2575. Stockholm 1941.)

I December Maaned 1941 eller i Begyndelsen af Aaret 1942 bliver *Sandvik övre* og *nedre Fyr* paa c. $57^{\circ} 04'$ N. $16^{\circ} 52'$ E. elektrificerede, hvorved deres Synsvidde forøges til 5 Sm.

Iøvrigt forbliver Fyrene uforandret.

1705. Sverige. Öregrunds Skærgeaard. Sejllobet Svartklubben—Öregrund. Öregrund og Gräsö Færgelejer. Nye Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 53/2574. Stockholm 1941.)

Nedennævnte Fyr tændes i December Maaned 1941 ved Færgelejerne ved den nye Færgerute *Öregrund—Gräsö*.

1. *Öregrund Færgeleje* paa $60^{\circ} 20',_{53}$ N. $18^{\circ} 27',_{00}$ E.:

a) Ved Færgelejets S.-lige Yderende tændes et Fyr, der viser rødt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m.

b) Ved Færgelejets N.-lige Yderende tændes et Fyr, der viser grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m.

Fyrene benævnes *Öregrunds färjläge södra* og *norra*.

2. *Gräsö Færgeleje* paa $60^{\circ} 20',_{80}$ N. $18^{\circ} 28',_{15}$ E.:
- a) Ved Færgelejets S.-lige Yderende tændes et Fyr, der viser grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m.
- b) Ved Færgelejets N.-lige Yderende tændes et Fyr, der viser rødt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m.
- Fyrene benævnes *Gräsö färjläge södra* og *norra*.

1706. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Indsejling. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 53/2007. Stockholm 1941.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Sörgrundet c. $60^{\circ} 41'$ N. $17^{\circ} 13'$ E. *Bomhusgrundet. Mellanskansrännan. Herosgrund* c. $60^{\circ} 43'$ N. $17^{\circ} 17'$ E.

1707. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 53/2573. Stockholm 1941.)
Lystønderne *Lille Ottergrundet* paa c. $61^{\circ} 16'$ N. $17^{\circ} 14'$ E. og *Branthällsudde* paa c. $61^{\circ} 16'$ N. $17^{\circ} 13'$ E. er inddraget for Vinterperioden.

1708. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 53/2606. Stockholm 1941.)
Lys- og Fløjetønden *Sundsvallsbukten* paa c. $62^{\circ} 18'$ N. $17^{\circ} 38'$ E. og Lystønden *Vänta litets grund* paa c. $62^{\circ} 30'$ N. $18^{\circ} 15'$ E. er inddraget for Vinterperioden.

1709. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskib inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 53/2572. Stockholm 1941.)
Sydostbrotten Fyrskib paa c. $63^{\circ} 19'$ N. $20^{\circ} 11'$ E. er inddraget for Vinterperioden.

1710. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 53/2571. Stockholm 1941.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Långrogrunden c. $63^{\circ} 15'$ N. $19^{\circ} 38'$ E. *Vegagrundet. Gerdasgrund. Nordvalen. Sörgadden* c. $63^{\circ} 33'$ N. $20^{\circ} 51'$ E.

1711. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Bodens Radiostation lukket indtil videre.

(U. f. s. Nr. 53/2609. Stockholm 1941.)
Bodens Kystradiostation paa $65^{\circ} 50' 40''$ N. $21^{\circ} 38' 50''$ E. er indtil videre lukket for Skibstrafik.
Stationen vil imidlertid kunne aabnes efter Anmodning gennem Telefon *Boden* 2338 eller 2410.

1712. Finland. Sejlauvisning.

(N. f. S. Nr. 53/3598. Berlin 1941.)
De til *sydfinske* Havne bestemte Skibe skal anduvede *Nyhamn* eller *Utö*, hvor de kan faa Oplysning om den videre indenskærs Sejlads.
Ved Anduvning af *Utö* henledes Opmærksomheden paa, at *Lillharu* Fyr paa c. $59^{\circ} 43',_{8}$ N. $21^{\circ} 24',_{0}$ E. er ødelagt, hvorfor der bør udvises stor Forsigtighed her.
(E. f. S. Nr. 10/437 1941.)

1713. (T). Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 35/862. Helsingfors 1941.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Marjaniemi bifyr c. $65^{\circ} 02',_{1}$ N. $24^{\circ} 33',_{9}$ E. *Marjaniemi lykta (Riutta). Keski-niemi. Hyypännäki. Hiidenniemi övre og nedre. Santosenkari övre og nedre. Luodematala. Länsiletto. Kattilankalla. Keskihuvet. Hanhikari. Löyhä. Hietasaari. Uleåborgs kyrk-torn. Koskela. Toppila övre og nedre. Toppilasund övre og nedre. Toppilasund* c. $65^{\circ} 02',_{5}$ N. $25^{\circ} 25',_{1}$ E.

1714. (T). Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi—Brahestad. Tauvo Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 35/861. Helsingfors 1941.)
Tauvo Fyr paa c. $64^{\circ} 48'_{,9}$ N. $24^{\circ} 32'_{,7}$ E. er slukket for Vinterperioden.
1715. (T). Finland. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(Telegram fra Lodskontoret i Oulu, 24/12 1941.)
Fyrene *Ulkokalla* c. $64^{\circ} 20'$ N. $23^{\circ} 27'$ E. og *Tankar* c. $63^{\circ} 57'$ N. $22^{\circ} 51'$ E. er slukket for Vinterperioden.
1716. (T). Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 35/863. Helsingfors 1941.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Aukkoluoto c. $60^{\circ} 21'_{,2}$ N. $21^{\circ} 43'$ E. *Ruotsalainen*. *Kettumaa*. *Ämmänletto*.
Palva c. $60^{\circ} 27'_{,8}$ N. $21^{\circ} 38'_{,4}$ E.
1717. (T). Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skärgård. Loukeenkari Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 35/864. Helsingfors 1941.)
Loukeenkari Fyr paa c. $60^{\circ} 19'_{,6}$ N. $21^{\circ} 50'_{,3}$ E. er slukket for Vinterperioden.

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

1718. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.
Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 22. December d. A. af den gravede Rende mellem *Ganle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $4_{,1}$ m i E.-Siden af Renden, $5_{,2}$ m i Midten af Renden og $3_{,4}$ m i W.-Siden af Renden.
Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med $5_{,9}$ m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.
c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.
(E. f. S. Nr. 48/1555 1941.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1719. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret Omraade.
Under militære Skarpskydningsøvelser, som afholdes dagligt i Tiden: 1. Januar—31. Marts 1942 fra Kysten mellem *Asserbo Plantage* og *Liseleje Plantage*, er det forbudt at besejle eller opholde sig paa et Omraade paa Søen, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:
- | | |
|--|--|
| a) $56^{\circ} 01' 10''$ N. $11^{\circ} 57' 40''$ E. | d) $56^{\circ} 05' 30''$ N. $11^{\circ} 59' 00''$ E. |
| b) $56^{\circ} 03' 30''$ N. $11^{\circ} 53' 30''$ E. | e) $56^{\circ} 02' 20''$ N. $12^{\circ} 01' 00''$ E. |
| c) $56^{\circ} 05' 00''$ N. $11^{\circ} 55' 40''$ E. | |
1720. Sverige. Kattegat. Hallands Väderö SW. Vrag.
(U. f. s. Nr. 53/2582. Stockholm 1941.)
Vraget af et Motorsejlskib ligger sunket i 22 m Vand paa c. $56^{\circ} 24'$ N. $12^{\circ} 31'$ E., 3 Sm 197° fra *Hallands Väderö* Fyr.

1721. Sverige. Skagerrak. Lysekil Indsejling. Gäven Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 53/2608. Stockholm 1941.)

Gäven Fyrs røde Vinkel mellem Pejlingerne 61° og 87° er forandret til Pejling 61° — 110° . Fyret er yderligere forsynet med en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne 110° og 122° . Iøvrigt er Fyret uforandret.

(Kort Nr. 92.)

1722. Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør S. Fidjeflaket. Grund rapporteret. Advarsel.

(E. f. S. Nr. 23/575. Oslo 1941.)

Det rapporteres, at flere Skibe har taget Grunden under Sejlads efter Rutecangivelsen i Kortet over *Fidjeflaket* paa c. $58^{\circ} 40',_9$ N. $9^{\circ} 14',_8$ E. Det tilraades derfor at holde sig udenfor 10 m-Kurven ved *Fidjeflaket*, indtil Dybdeforholdene er blevet nærmere undersøgt.

1723. Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Sandvigodden. Nyt Taagesignal oprettet.

(E. f. S. Nr. 23/540. Oslo 1941.)

Ved *Sandvigodden* Fyr paa c. $58^{\circ} 26',_1$ N. $8^{\circ} 47',_7$ E. er oprettet en Nautofon, der i usigtbart Vejr giver En-Tone hver 30^s , Tone 3^s , Pause 27^s .

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1724. (T). Danmark. Horns Rev. Munk. Sømærke midlertidigt inddraget.

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste paa c. $55^{\circ} 31',_2$ N. $7^{\circ} 52',_4$ E., tæt E. for Grunden *Munk*, er inddraget indtil videre.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1725. Island. Reykjavik W. Oplysning om Grund.

(U. f. s. Nr. 53/2589. Stockholm 1941.)

En Grund med en mindste Dybde af $9,1$ m rapporteres paa $64^{\circ} 10' 30''$ N. $22^{\circ} 16' 15''$ W., $6,4$ Sm $276',_5$ fra *Gróttu* Fyr og c. 3 Sm ESE. for Banken *Sydrahraun*. Grunden er endnu ikke nærmere eftersøgt, hvorfor den opgivne Position kan være unøjagtig.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1726. Sverige. Falsterbokanalen. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.

(U. f. s. Nr. 52/2567. Stockholm 1941.)

A. Største Skibsbredde og Dybgaaende.

Kanalen maa ikke passeres af Skibe, hvis Bredde 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 Molehovderne henholdsvis i *Kämpingebukten* og i *Höllviken*, give Ankomstsinal, 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, der om Natten er belyst.

D. Lydsignaler.

Foruden de almindeligt gældende Signaler skal Skibe under Sejlads i Kanalen og Indsejlsrenderne dertil 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.
— — .	Ankomstsigtal for Skib, som udefra nærmer sig Indsejlingen mellem Bølgebrydernes Molehoveder, saavel i <i>Kämpingebukten</i> som i <i>Höllviken</i> , naar Broen ønskes aabnet.
— — . .	Ankomstsigtal 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:

- 2 Lys vandret for hinanden, 1 fast og 1 Lys med Blink: Stop.
- 2 faste Lys vandret for hinanden: Gaa til Kaj.
- 2 faste Lys skraat for hinanden (45° fra den vandrette Linie): Fartøj, som kan gaa under den lukkede Bro, maa passere.
- 2 Lys lodret for hinanden, det øverste med Blink, det nederste fast Lys: Gør klar til at passere.
- 2 faste Lys lodret for hinanden: Gennemsejling tilladt.

2. Naar Brovagten har observeret et Skibs Ankomstsigtal, tændes et Svarsignal, til Skibe kommende fra *Kämpingebukten* paa S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus, til Skibe kommende fra *Höllviken* paa Broens Manøvrehus. Svartignalerne bestaar af hvidt Et-Blink.

Hvis de elektriske Signaler er i Uorden, gives Signalerne ved Hjælp af hvide Signaltavler med hvide Reflektorer.

G. For N.-gaaende Sejlads gennem Kanalen gælder følgende:

1. Vises Stopsignal med rødt Hurtigblink ved det E.-lige Molehoved i *Kämpingebukten*, skal Skibet vende, hvis det med Hensyn til dets Dybgaende og Længde er muligt at gøre det. I modsat Fald skal Skibet fortøje ved Duc d'Alberne c. 250 m S. for S.-lige Sluse.

Vises Stopsignal 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 Ankomstsigtal til Brovagten.

3. Naar Brovagten har observeret Skibets Ankomstsigtal, tændes Svartignaler. 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 c. 250 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 første Skib gennem Broen. Selv om Passagen ogsaa er fri for næste Skib, slukkes dog Signalet i 10 Sekunder, hvorefter det atter tændes og gælder da for det næste Skib, der staar for Tur.

Er der ikke fri Passage for et efterfølgende Skib, slukkes Signalerne i 10 Sekunder, og derefter tændes Stopsignalet.

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 Skibet til Duc d'Alberne c. 250 m N. for S.-lige Sluse. Har Skibet passeret disse Duc d'Alber, fortøjes ved Duc d'Alberne c. 250 m S. for N.-lige Sluse.

12. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem Slusen og Broen.

H. For S.-gaaende Sejlads gennem Kanalen gælder følgende:

1. Vises Stopsignal med rødt Hurtigblink ved *Klagshamn* eller ved det E.-lige Molehoved i *Höllviken*, skal Skibet vende, hvis det med Hensyn til dets Dybgaende og Længde er muligt at gøre det. I modsat Fald skal Skibet fortøje ved Duc d'Alberne indenfor Bølgebryderne i *Höllviken*.

Vises Stopsignal 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 Ankomstsigt til Brovagten.

3. Naar Brovagten har observeret Skibets Ankomstsigt, tændes Svarsigt. 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“ 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 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. Selv om Passagen ogsaa er fri for næste Skib, slukkes dog Signalet i 10 Sekunder, hvorefter det atter tændes og gælder da for det næste Skib, der staar for Tur.

Er der ikke fri Passage for et efterfølgende Skib, slukkes Signalerne i 10 Sekunder, og derefter tændes Stopsignalet.

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 c. 250 m S. for N.-lige Sluse. Har Skibet passeret disse Duc d'Alber, fortøjes ved Duc d'Alberne c. 200 m N. for S.-lige Sluse.

12. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem S.-lige Sluse.

J. Forskellige Bestemmelser.

1. Det er forbudt:

a) at fastgøre Trosser eller Liner i Bro, Sluser, Afviserværk eller lignende,

b) uden gyldig Grund at ligge stille i Kanalen,

c) i Kanalen at udkaste Aske, Olie eller lignende, som kan forårsage 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 beskadiges derved.

2. Hvis et Skib synker eller grundstøder i Kanalen, paahviler det Skibets Fører eller Røder uopholdeligt at fjerne det herfra; i modsat Fald vil det paa Skibets eller Rederiets Bekostning blive fjernet af det Offentlige.

3. Ved Overtrædelser af ovennævnte Forskrifter og Bestemmelser er Skibet eller Rederiet pligtig til at erstatte derved fremkomne Skader.

1727. Sverige. Østersøen. Sundet. Falsterbokanalen. Oplysning om Togtider ved Höllviksbroen.

(U. f. s. Nr. 52/2567. Stockholm 1941.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 52/1698 1941 meddeles, at *Höllviksbroen* paa c. 55° 24',₆ N. 12° 56',₃ E. passeres af nedennævnte planmæssige Tog i Tiden: 1. Januar—30. April 1942:

Samtlige Dage: Kl. 0740 og 0858.

Desuden Hverdage: Kl. 1209 og 1351.

— Søn- og Helligdage: Kl. 1023, 1116, 1555 og 1648.

— Mandage, Tirsdage, Torsdage og Fredage, med Undtagelse af Dage før Helligdage: Kl. 1733 og 1826.

— Onsdage, Lørdage, Søn- og Helligdage samt Dage før Helligdage: Kl. 1948 og 2041.

Samtlige Klokkelæt er *svensk* Tid.

(E. f. S. Nr. 52/1698 1941.)

Tillæg.

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

1728. (F). Danmark. Smaalandsfarvandet. Gravet Rende over Tolkebarren. Sømærker forsvundet.

Nedennævnte Sømærker ved den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* er forsvundet:

1. *Tolke Rende E.* røde Trekost paa 54° 50' (57") N. 12° 13' (47") E.

2. *Tolke Rende S.* hvide Trekost paa 54° 50' (54") N. 12° 13' (43") E.

3. *Tolke Rende SE.*-ligste hvide Stumptønde paa 54° 50' (57") N. 12° 13' (33") E.

1729. Danmark. Store-Bælt. Tranekær ENE. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres paa c. 55° 00',₀ N. 10° 57',₅ E., c. 2,₅ Sm 72° fra *Tranekær Fyr*.

1730. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Skjoldnæs N. t. E. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres i 14 m Vand paa c. 54° 59',₄ N. 10° 13',₀ E., c. 1,₂ Sm 10° fra *Skjoldnæs Fyr*.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

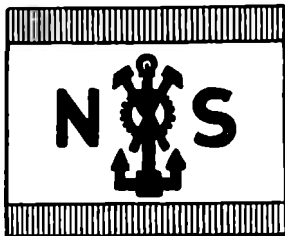
1731. (T). Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Dybden i *Ballen* Havn paa c. $55^{\circ} 49' N.$ $10^{\circ} 38',_6 E.$ er midlertidigt aftaget til $3',_8$ m.

(E. f. S. Nr. 51/1664 1941. Kort Nr. 112 og 103. Danske Lods II, Side 142 og 175. Havnelods, Side 45.)

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 Coal Buyers AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

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
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engbave Brygge 8,3 m, ved Teglbolmen 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-Registrertonnage + 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, Pøse 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. Motorøret Fartsafgift: 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 Læsning, 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 Lodstvang. Lods penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsøring: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsøring af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsøres.

Ballast, leveret fra Kaad og Baad for dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Læsning. I Frihavnen besørger Losning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Børæevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 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 8,0 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 Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Udenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods penge 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. m³. — Losning og Læsning: Losning og Læsning besørger af hervørende 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 Hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—60 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i 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 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tærdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Børæevne. 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 for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 19 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T.. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tærdokker 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 besjefles 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. m³, 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 (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsøring uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Læsning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølbalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 2

FREDAG 9. JANUAR 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Krigen til Søs er ikke mere et Slag om Atlanterhavet alene. Den har tvært imod bredt sig til alle 7 Have, selvom Intensiteten naturligvis ikke er lige stor alle Steder. Resultatet af denne Udvidelse af Krigen vil imidlertid under alle Omstændigheder blive, at det i endnu højere Grad end hidtil vil gaa ud over Handelstonnagen, og man gætter næppe meget forkert, naar man gaar ud fra, at Tonnagesituationen har spillet en fremtrædende Rolle under Churchills og Roosevelts Drøftelser i Washington om en fælles Strategi og Ko-ordinering af de engelsk-amerikanske Resourcer.

Hvad Resultatet af disse Underhandlinger er blevet, maa vi sikkert vente med at erfare, indtil vi ser de praktiske Resultater, men man kan vist ganske roligt gaa ud fra, at i hvert Fald *et* af Resultaterne vil blive en endnu mere haandfast Indordning af Skibsfarten under Krigsinteresserne.

Fra amerikansk Side foreligger der iøvrigt nu en autoritativ Nytaarsudtalelse om U. S. A.'s Nybygningsprogram, idet Maritime Commissions Formand, Admiral Land, har erklæret, at U. S. A. vilde sætte 240.000 Br. Reg. Tons i Drift i hver af indeværende Aars første 3 Maaneder, og at den totale nybyggede Tonnage, der vilde blive taget i Brug i 1942, vilde beløbe sig til 3,5 Mill. Br. Reg. Tons, hvorved U. S. A.'s Nybygningsprogram vilde have naaet samme Stade som i Rekordaaet 1919. I sin Tale i Tirsdags til den amerikanske Congress udtalte Præsident Roosevelt forøvrigt, at U. S. A., som et Led i Krigsanstregelserne, vilde bygge 8 Mill. Tons d.w. i 1942 og 10 Mill. Tons d.w. i 1943. — Hvorledes Kvaliteten af den i U. S. A. byggede Tonnage vil blive, er et Spørgsmaal, som kun Fremtiden kan afgøre, men saa voldsom en Expansion i en enkelt Nations Handelstonnage kan nok give andre Skibsfartsnationer Stof til Eftertanke.

Om Rateudviklingen paa de oversøiske Markeder foreligger der ingen Nyheder, men fra svensk Side foreligger der en interessant Udtalelse om, at de svenske Skibe, der befinder sig uden for Blokadezonen af U. S. Maritime Commission bliver tvungne til at acceptere de fastsatte Rater og Betingelser, men, tilføjes det, hvorledes disse vil blive i Fremtiden, vides endnu ikke. Denne Udtalelse kunde tyde paa, at en Nyordning af Rater og Betingelser under det engelsk-amerikanske Tonnagesamarbejde er under Udarbejdelse.

I Trafikken paa de endnu neutrale europæiske Lande er der stadig Anvendelse for Tonnage for Korn fra River Plate, men det bliver utvivlsomt meget vanskeligt at skaffe fremmede Skibe for disse Ordre.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene i det store og hele stadig tilfredsstillende. I enkelte Trades har der gjort sig en vis Tonnagemangel gældende, og Fragterne er følgelig gaaet noget op, men dette er dog hovedsagelig i den svensk-tyske Samhandel, som kun er af mindre Interesse for dansk Tonnage. Iøvrigt er der stadig god Anvendelse for Tonnage i tysk Kystfart, og Ordretilgangen i de fra Tyskland udgaaende Trades til Sverige og Norge er ogsaa tilfredsstillende. Fra Norge søges stadig Tonnage for Salpeter Skiensfjord/Danmark til omtrent uforandrede Rater. Kali fra Bremen til god dansk Havn betaler om-

kring Kr. 25 med $\frac{3}{4}$ Kroners Tillæg for Limfjordshavne. Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har ikke været saa livlig i den sidste Tid, men antagelig forandrer dette Forhold sig snart igen.

UDENRIGSOMSÆTNINGEN I NOVEMBER

Danmarks Vareomsætning med Udlandet udviste i November en Mereksport paa 9,5 Millioner Kr., idet Importen udgjorde 88 Mill. Kr. og Eksporten beløb sig til 97,5 Mill. Kr. Saavel for Importen som for Eksporten er dette mindre end Vareomsætningen i Oktober, da Tallene var henholdsvis 114,8 og 115,4 Mill. Kr.

I Gennemsnit har Importen i de forløbne 11 Maaneder i 1941 udgjort 109,8 Mill. Kr. imod 114,3 Mill. Kr. i Gennemsnit for samme Periode i 1940, medens den gennemsnitlige månedlige Eksport i 1941 har været 106,1 Mill. Kr. inod et Gennemsnit paa 126,8 Mill. Kr. for de første 11 Maaneder i 1940. Tilsammen har Indførslen i 1941 andraget 1208 Millioner Kr. og Udførslen 1167,3 Millioner Kr., hvilket giver en samlet Merindførsel paa 40,7 Millioner Kr.

4,7 MILL. DOLLARS FOR FIRE DANSKE SKIBE

Det argentinske Finansministerium meddeler, at Købesummen for de fire danske Skibe, »Bretagne«, »Brazilian Reefer«, »Indian Reefer« og »American Reefer«, udgør 4.700.000 amerikanske Dollars. Købekontrakten indeholder en Tilbagekøbsklausul og en Bestemmelse om, at Skibene kun maa benyttes i indre-amerikansk Fart. Desuden forpligter den argentinske Regering sig til ikke at sælge Skibene til Trediemagt uden dansk Billigelse.

DEN DANSKE HANDELSFLAADES TAB

Til Rederiregistret er i 2. Halvdel af December anmeldt følgende Skibsforlis: Dampene »Agnete Mærsk« af Aalborg, »Susan Mærsk« af Aalborg, »Oluf Mærsk« af Kalundborg, »Ester« af København, »Skagerak« af København, »Elisabeth« af København og »Rignor« af København, samt Motorskibene »Malaya« og »Europa« af København.

SKIBSSALG I 1941

Suenson & Jespersen har udsendt et Aarskatalog, Sder giver en Oversigt over, hvad der har fundet Sted af Skibssalg paa det skandinaviske Marked.

Det er trods Vanskelighederne lykkedes Firmaet at formidle Salget af 27 Skibe, hvori er inkluderet 4 Dampere og 3 Nybygninger. Her i Landet er der kun solgt tre Dampere: en ca. 1900 Tonner bygget 1918 for 900.000 Kr., en ca. 1600 Tonner, bygget 1920 for 900.000 Kr. og en ca. 350 Tonner bygget 1905 for 155.000 Kr. Fra Landet solgtes en Passagerdamper paa 189 Br. Reg. Tons for 215.000 Kr.

Fra Sverige indkøbtes to ældre Dampere, en paa 640 Tons d.w., bygget 1895, og en ca. 300 Tonner, bygget 1888, for henholdsvis sv. Kr. 175.000 og sv. Kr. 70.000. Disse Baade solgtes videre forinden Overførelsen til henholdsvis 225.000 d. Kr. og 145.000 d. Kr.

Der var i Aarets første seks Maaneder en livlig Handel med Smaaskibe til meget faste og stigende

Priser. Interessen for disse Skibe stagnerede hen paa Sommeren.

Det af Handelsministeriet bevilgede Statslaan til Støtte for Bygning af Motorsejlere er blevet opbrugt, og der er i Øjeblikket 5 Motorsejlere hver paa ca. 100 Brutto Register Tons, ca. 180 Tons d. w. under Bygning. Disse Skibe kommer til at staa i omkring 170/175.000 Kr. pr. Skib inklusive Motor, sejlførdige og fuldt udrustede. Der er bevilget 60 pCt. af Byggesummen i Statslaan, som forrentes med 4½ pCt. p. a. og skal afdrages over 12½ Aar.

Firmaet gør opmærksom paa, at der er Udsigt til et nyt Laan paa 500.000 Kr.

Ogsaa Københavns Skibssalgs-Bureau har udsendt en Oversigt over Skibssalgsmarkedet. I Afsnittet om Dampere hedder det:

»Større dansk Tonnage er saa godt som ikke solgt her i Landet i dette Aar. Rederne ønsker ikke at skille sig af med de Baade, der staar til Raadighed, og i de enkelte Tilfælde, hvor Mulighederne for Forretning har været til Stede, er Forhandlingerne strandet, fordi Køberne ikke har været i Stand til at forsikre Baaden for dens Anskaffelsesværdi. Der er for stor en Margin mellem Baadens Værdi i Handel og Vandel og den højest opnaaelige Krigsforsikring.

Med vore Nabolande er flere Forretninger søgt gennemført, og store Anstrengelser er gjort for at erhverve de enkelte udenlandske Baade, der har været tilbudt, men Anstrengelserne har kun givet et magert Resultat.«

REDUKTIONEN I NORGES HANDELSFLAADE

I en Oversigt over den norske Handelsflaades Størrelse skriver »Norges Handels- og Sjøfartstidende« bl. a., at man ved Forsøg paa at foretage en Status over Handelsflaaden ved Udgangen af 1942 støder paa flere ukendte Faktorer, som gør et Slutresultat usikkert. Størstedelen af den norske Handelsflaade er i Fart ude og derfor ganske uden Kontrol. Efter de Tal, man kender, kan man imidlertid anslaa Størrelsen til ca. 3,9 Millioner Bruttotons, hvilket vil sige, at den siden Krigsudbruddet i 1939 er blevet reduceret med 800.000 Bruttotons.

I den sidste Tid har der imidlertid været nogen Afgang som Følge af almindelige Forlis og Salg, men samtidig har der været nogen Tilgang, særlig i Fjor, men næppe større end at denne »normale« Afgang er blevet nogenlunde kompenseret ved Tilgangen. Netto-nedgangen paa 800.000 Bruttotons maa derfor skrives paa Krigsforlisenes Konto i Tiden fra September 1939 til December 1940.

De samme Forbehold maa man ogsaa tage, naar det gælder omkomne Søfolk. Hvis man anslaaar dette Tal til 14—1500, er man næppe langt fra det rigtige.

DE NORSE SKIBE I GØTEBORG

Sagen om Arresten over de norske Skibe i Göteborg Ser nu af en Sagfører i Göteborg som Repræsentant for den engelske Regering og Skibenes Kapitajner blevet indbragt for Højesteret. Efter en processuel Gennemgang af Sagen anfører Sagføreren, at det for den engelske Regering er af vital Interesse, at de arrestbelagte Skibe kan disponeres efter deres offentlige Formaal uden Indgriben fra de svenske Myndigheders Side. Det anføres endvidere, at den engelske Regering ikke behøver at søge de svenske Domstole for at hævde sine Rettigheder i dette Tilfælde, men disse burde efter den engelske Regerings Opfattelse være beskyttet af de kompetente svenske Myndigheder blot ved en Notifikation overfor det svenske Udenrigsministerium af Skibenes Egenskab af Stats-skibe med offentlige Formaal.

En saadan Notifikation har ogsaa fundet Sted, men da svenske Retsmyndigheder alligevel har fundet sig beføjet til at gribe ind, og de af det svenske Udenrigsministerium foretagne Skridt ikke har ført til, at det engelske Krav om Immunitet er blevet respekteret, har den engelske Regering anset det for nødvendigt at appellere Arrestkendelsen til Højesterets Afgørelse, og der paakalder den Immunitet, som Underinstansen nægtede at tage Hensyn til.

SVENSK SKIBSBYGNING I DECEMEER

I December Maaned blev der fra svenske Skibsværfter afleveret eller søsat 5 Skibe paa tilsammen 39.000 Tons til svenske Redere. Det sidste var Last- og Passagerskibet »Bali« paa 10.000 Tons d.w., leveret fra Øresundsværftet til Svenska Ostasiatiska Kompagniet. Maskineriet bestaar af to 6-cyl. to-Takts enkeltvirkende Motorer af Götaverk-Typen, der tilsammen udvikler 9.700 indicerede Hestekræfter og giver Skibet en Fart af 16 Knob paa Last.

FINSKE SKIBE I U. S. A.

I Forbindelse med Beslaglæggelsen af de finske Skibe i U. S. A. oplyses det fra Helsingfors, at der sandsynligvis er 22 finske Skibe i amerikanske Havne eller Farvande. Af disse tilhører nogle »Finska Ångfartygsaktiebolaget« eller »Finland-Sydamerika-Linien«, hvortil kommer nogle Skibe fra Åland.

Beslaglæggelsen skal ikke berøre Motorskibet »Mathilda Thorden«, Damperen »Marisa Thorden« og Wiborg-Damperen »Wipunen«.

U. S. A.

De Forenede Stater har ikke i mange Aar spillet den saadan Rolle i Farten paa Verdenshavene som nu. Efter den forrige Verdenskrig udfoldede U.S.A. med Hog Islands Masseproduktion af Fragtskibe Bestræbelser paa at blive en Søfartsnation, men maatte i 1920'erne vige Pladsen for Nationer, paa hvis unge Mænd Søen udøvede en mere naturlig Tiltrækning.

Til Trods for Subsidiar, der beløb sig til ialt 3,5 Milliarder Dollars i det sidste kvarte Aarhundrede gav de Forenede Staters Linjerederier, hvis Lønninger og Driftsomkostninger laa højere end udenlandske Konkurrenters, sjældent noget Udbytte, men i 1940 var Stillingen blevet bedre, dels paa Grund af Højkonjunktoren inden for Skibsfarten, dels paa Grund af Salg eller Chartring af ældre Tonnage til høje Priser.

For de første ni Maaneder af 1940 var American Export Lines Indtægt 5,89 Mill. Dollars i Sammenligning med 216,631 Dollars i den tilsvarende Periode i 1939. Af andre typiske Rapporter for 1940 kan nævnes: Moore-McCormack 5,274,911 Dollars imod 354,416 Dollars i 1939, American-Hawaiian Steamship Company 3,431,169 Dollars imod 992,524 Dollars i 1939. Paa New Yorks Børs har der været Hausse i Skibsaktier, og alle Bestræbelser fra de Forenede Staters Side gaar ud paa at imødekomme Kravet om oversøisk Tonnage, men som Situationen foreligger er U.S.A.'s Skibsfart mere end overbelastet med Hensyn til Beskæftigelse.

25 AAR I TORM

Den 2. Januar fejrede Skibsreder Arne Schmiegelow 25-Aars Dagen for sin Indtræden i Dampskibsselskabet Torm.

Da Skibsrederen i 1917 blev ansat i Torm, havde han en lang, grundig og alsidig Uddannelse bag sig. Han valgte hurtigt at gaa i Faderen, Direktør Chr.

(Fortsættes Side 24.)

Borneos Olie og Japan.

Et Telegram fra Tokio meddelte for nogle Dage siden, at japanske Tropper var gaaet i Land i engelsk Nordborneo. Denne Meddelelse belyser i et Glimt den virkelige Situation, thi, selvom der indenfor begge de stridende Parter i den Krig, som nu praktisk talt har delt Jorden i to paa Liv og Død kæmpende Lejre, gør sig en udpræget Tendens gældende til fortrinsvis at betragte Striden, som et Ideologiernes Korstog, saa er denne Betragtning naturligvis kun en Del af Sandheden, thi fjærnes Ideologiernes subtile Draperier, viser det sig hurtigt, at Krigens Grundmotiv er ganske anderledes haandgribeligt, nemlig Kampen om Beherskelsen af Raastofkilderne og om Afsætningsmarkeder.

Dette Forhold er naturligvis mere eller mindre fremtrædende for de forskellige Stormagter, men for Japans vedkommende, kan det vistnok med Sikkerhed siges, at Ledemotivet for de sidste Decenniers Udenrigspolitik har været en konsekvent Stræben efter at sikre sig uhindret Adgang til de Raastoffer, som savnes i Hjemlandet, og uden hvilke Landets fortsatte Eksistens som Stormagt vilde være problematisk. Det Fremstød imod Syd, som Japan paabegyndte for en Maaned siden og som stadig er under Udvikling maa derfor ogsaa betragtes som Japans endelige Forsøg paa at oprette den politiske og økonomiske Blok, som japanske udenrigspolitiske Talsmænd tit og ofte har betegnet som en asiatisk »Co-prosperity Sphere« med Japan, som den ledende Magt.

Disse Omraader imod Syd, som Japan nu søger at vinde Herredømmet over, omfatter nogle af Jordens rigeste Territorier, hvor rige de er ved man ikke med Sikkerhed, idet nogle af disse Raastofkilder kun udnyttes i beskeden Grad og andre, som vides at eksistere, endnu ikke bearbejdes. Her findes flere af de allervigtigste Nøgleprodukter for den moderne Industri saasom Tin, Bauxit, Gummi og, hvad der især har Betydning for Japan, *Raolie*. Denne, som allerede Clemenceau for 25 Aar siden, vurderede en Draabe af til at være lige saa meget værd, som en Draabe Blod, er aldeles uundværlig for et moderne Samfund, idet den, bortset fra den syntetiske Produktion, er Basis for Fremstillingen af Benzin, Petroleum, Diesel- og Fueloil og en lang Række mere eller mindre vigtige Biprodukter. Raoliekilder er derfor af uvurderlig økonomisk Betydning for de Lande, hvori de findes, men for en Stormagt er Kontrollen over Oliekilder, der hvertfald kan dække det eget Forbrug, desuden en af de bærende Grundpiller i dens magtpolitiske Status, og mange er derfor de Kampe af diplomatisk og finansiel Art, der har været udkæmpet herom.

Fra Naturens Haand er Japan imidlertid meget karligt forsynet med Raolie og i intet af de Omraader, som Japan behersker, er Forholdet stort bedre. I de allersidste Aar har Japanerne ganske vist forsøgt at forbedre deres oliemæssige Stilling ved Fremstilling af syntetisk Olie, men disse Anstregelser har ikke været kronet med ubetinget Held, og Japan har derfor ogsaa, lige op til den aller sidste Tid, været tvungen til at importere omkring 90 pCt. af Forbruget, der incl. Flaadens Forbrug, laa imellem 5½ og 6 Mill. Tons fra de Stater, som Landet nu er i Krig med.

Det er derfor forstaaeligt, at det har vakt Glæde og lyse Forhaabninger i Japan, at japanske Tropper er gaaet i Land paa Britisk Borneo, men naar et Domei Telegram fra Tokio udtaler, at Japan derved er kommen i Besiddelse af et af de rigeste Olie-distrikter i Verden, og at Japan derfor nu er ude over alle Olie-sorger, er dette dog nok at tage Forskud paa en uvis fremtidig Udvikling. Udstrækningen af de olieførende Lag i den engelske Del af Borneo er ganske vist betydelig, men selve Produktionen beløb sig dog i Aaret 1938 ikke til mere end ca. 900.000 Tons, omend

der er Grund til at tro, paa Basis af den jævne Forøgelse, der har fundet Sted i de sidste Aar, at Produktionen nu er oppe paa omkring 1 Mill. Tons. I Brunei Distriktet, der er Hovedproduktionsstedet, har Englænderne imidlertid tilsyneladende haft Tid til at ødelægge saavel Boretarne, Brønde, Pumpeanlæg og de Rørledninger, der fører Olie ud til Kystbyerne, saa det er vel problematisk om Japanerne høster nogen øjeblikkelig Fordel af Besættelsen. Saafremt Japan imidlertid kan fastholde Herredømmet over Nordborneo og faa de Skader, som Englænderne har forarsaget, udbedret, og saa maaske yderligere kan lægge Haanden paa de betydeligt større Olieforekomster, der findes paa den hollandske Del af Borneo (Produktionskapaciteten er her omkring 4 Mill. Tons) er Stillingen naturligvis en helt anden, men dette forudsætter, at det lykkes for Japanerne at sætte sig i Besiddelse af de hollandske Oliekilder i nogenlunde intakt Stand, for, hvis Japanerne ogsaa først skal til fra Grunden af at genopbygge de hollandske Anlæg, er det vel mere end tvivlsomt, om de under Krigsforhold kan magte en saadan Opgave, der kræver en stor Indsats, ikke alene af Materiale, som Jern og Staal, hvad jo ogsaa er et af Japans svage Punkter, men ogsaa et stort teknisk Personal.

Selvom imidlertid det lykkes for Japanerne at faa Produktionsapparatet til at fungere tilfredsstillende, er der andre Vanskeligheder, der skal overvindes, før end de kan faa Glæde af Olien i Hjemlandet, nemlig Transporten. I Januar 1939 bestod Japans Tankskibsflaade af 47 Skibe paa ca. 430.000 Br. Reg. Tons, men Tonnagen var gennemsnitlig næppe paa Højde med Tidens Krav, idet enkelte af disse Skibe var mere end 30 Aar gamle, flere var byggede under den sidste Krig, og en betydelig Del var fra de første Efterkrigsaar. Paa den anden Side vides det, at Japanerne de sidste Aar har bygget flere meget store Tankskibe, men flere Ting i Forbindelse hermed, saasom en betydelig Statsstøtte og især disse Skibes meget høje Fart, ca. 20/22 Knob, kunde tyde paa, at disse Nybygninger under Krigsforhold er beregnet som Tendere for Flaaden, saa om disse kan sættes ind i en eventuel Transporttjeneste fra Borneo til Japan, er vel tvivlsomt.

Den japanske Tankflaades Transportkapacitet vilde selv under Fredsforhold næppe være tilstrækkelig til at dække Behovet og under Krigsforhold forringes Kapaciteten selvfølgelig yderligere. Ikke alene vil det nemlig være nødvendigt at sende Skibene i Konvoj, hvilket i sig selv er tidsspildende, da de hurtigere Skibe maa indrette deres Fart efter de langsommere, og der tabes ogsaa Tid ved Ophobning af megen Tonnage i Last- og Lossehavnene, men dertil kommer, at paa Krigens nuværende Stadium kan Søvejen Borneo—Japan næppe anses for saa sikker, ikke engang i Konvoj, at Krigsforlis ikke kan finde Sted. Det er ganske vist en betydelig Fordel for Japanerne, at de har været i Stand til at eliminere Guam og Hongkong som fjendtlige Baser, og en fuldstændig Nedkæmpelse af Amerikanerne paa Philippinerne vil naturligvis yderligere styrke Japanernes Sø-forbindelse med Borneo, men vi har i Atlanterhavet været Vidne til, hvor langt borte Undervandsbaade og Langdistance-Bombeflyvere kan operere fra deres Baser, og der er ingen Grund til at tro, at det samme ikke kan gennemføres i det fjerne Østens Farvande. For Japan vil imidlertid Tabet af ethvert Tankskib være et alvorligt Slag, da Flaaden i Forvejen kun er ubetydelig og Mulighederne for Erstatning ved Nybygning under Krigens ogsaa er begrænsede.

Om Japan derfor vil faa megen Glæde af Borneos Olie, saa længe Krigen varer, vil Tiden vise.

FRA UGE TIL UGE (Fortsat fra Side 22.)

Schmiegelows Spor og uddannedes i Krigsaarene i Rederier i Tyskland, Frankrig og England. Indenfor Torm blev han i 1921 Prokurist, og siden 1929 har han været korresponderende Reder.

I de Aar, Skibsrederne Kampen og Schmiegelow har ledet det store og højt ansete Rederi, har Flaaden undergaaet en gennemgribende Modernisering. I de sidste Aar før den nye Storkrig, blev der sat en Række fuldtmoderne og hurtiggaaende Motorskibe ind i Rederiets forskellige Ruter.

SKIBSMÆGLER SASS 50 AAR

Skibsmægler V. Th. Sass, Firmaet Holm & Wonsild, Sfyldte den 4. Januar 50 Aar.

Skibsmægler Sass har i 33 Aar været knyttet til Holm & Wonsild, hvor han i 1921 blev Prokurist og i 1936 Partner i Firmaet. Skibsmægleren har et langt og alsidigt Virke bag sig. I Aarene fra 1917 til 18 var han til Tjeneste i Fragtnævnet og i 1922 tog han Skibs-

mæglereksamen for tre Aar senere at faa kongelig Bevilling som edsvoren Skibsmægler, og nogle Aar efter fik han Autorisation som Udvandringsagent, hvilket staaer i Forbindelse med, at Skibsmægleren forestaar Holm & Wonsilds Linieafdeling. Lige fra Starten har Skibsmægler Sass været Medlem af Klareringsraadet, hvis Formand han blev i 1938.

Unge Shippingmænds Uddannelse har altid ligget ham stærkt paa Sinde. Han var en af de drivende Kræfter, da Købmandsskolen fik sin specielle Shipping-skole, som han har udarbejdet Lærebøger til. Endvidere forfattede han ved Mæglerkorporationens Jubilæum i 1933 dens Historie gennem 25 Aar. Dette blev et meget smukt Værk, der bekostedes af ham selv.

Skibsmægler Sass har altid været stærkt interesseret og ivrigt arbejdende indenfor Branchen. Han har været meget aktiv indenfor Mæglerkorporationen, hvis Revisor han er. Endvidere var han i mange Aar Formand for »Overenskomsten mellem Skibsmæglere og Skibsagenter.«

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk Mindegudstjeneste i London

En Mindegudstjeneste for Dødsfrene blandt de danske Søfolk afholdtes den 1. Decemder i den danske Kirke, Queen's Chapel, Marlborough House i London under stor Tilslutning fra den danske Kolonis Side. Blandt de tilstedeværende saas Grev og Grevinde Reventlow.

Sømandspræsten Viggo Jensen udtalte bl. a., at Tanken om at afholde denne Gudstjeneste var kommet til ham, da han som eneste Dansker stod ved en dansk Sømands Kiste i en engelsk Havneby. Han ønskede, at Gudstjenesten maatte vidne om Danskernes Taknemmelighed overfor de Søfolk, som udførte deres haarde og farefulde Pligt, og overfor de Hjem i Danmark, hvortil saa mange danske Sømand aldrig skal vende tilbage.

Ny Underdirektør paa Helsingør Skibsværft

Fra Nytaar at regne er hidtilværende Overingeniør T. Kongsted udnævnt til Underdirektør og Medlem af Direktionen for Aktieselskabet Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Direktionen bestaar herefter af Direktør H. P. Christensen samt Underdirektørerne Valdemar Jørgensen, R. Knudsen og T. Kongsted.

»Finland« solgt til Jutlandia

A/S Dampskibet Finland, Skibsreder O. H. Christensen, har solgt Damperen »Finland« til Skibsreder Jens Toft, Dampskibsselskabet Jutlandia. Overtagelsen har fundet Sted. Indtil videre skal »Finland« sejle under sit gamle Navn, men den vil senere blive døbt med et Dobbeltnavn, hvis sidste — ligesom de øvrige Jutlandia-Baade — bliver »Toft«. »Finland«, der er bygget i Sunderland i 1930, maaler 2302 Brutto-Registertons og laster ca. 3400 Tons d.w.

Nyt Skib til Aarhus

Aarhus Shipping Company, der for kort Tid siden mistede sit Motorskib »Jan« ved Sjællands Nordkyst, vil til Februar faa Udligning for dette Tab, idet Rederiet har haft Stabelafløbning paa et jydsk Værft paa en Nybygning af samme Størrelse, der skal være færdigmonteret om et Par Maaneder.

Skibet er paa Grund af Mangelen paa Jern bygget af Eg og Bøg til Bureau Veritas Klasse. Det forsynes med en 120 HK Volund Motor, og Lasteevnen bliver 180 Tons.

Nybygningen fik Navnet »Dagmar Larsen«. Det er moderne indrettet med en 9 Meter Jernluge, bred Bund, saa der kan bruges Kran ved Losning, elektrisk Lys og gode Forhold i Kahytter og Lukaf baade for Fører og Mandskab.

»Dagmar Larsen« bliver det første af de Skibe, til hvilke der ydes Statslaan. Af Byggesummen paa 160.000 Kr. yder Staten de 60 pCt.

Udvidelsen af Helsingør Havn

Efter Vandbygningsdirektoratets Indstilling har Ministeriet for offentlige Arbejder ovedraget Firmaet Christiani & Nielsen at udføre de store Udvidelsesarbejder paa Statshavnen i Helsingør.

Ved Licitationen i sin Tid var Firmaet lavestbydende med 2,9 Mill. Kr.

Med Indkøb af Materialer naar man op paa en samlet Sum for Arbejdet paa ca. 4 Mill. Kr. Heraf udgør

Arbejds lønnen ca. 1 Mill. Kr., og Arbejdet, der ventes paabegyndt snarest, vil strække sig over 3 Aar og antagelig give Beskæftigelse til gennemsnitlig ca. 80 Mand, hvoraf en Del vil blive beskæftiget med Stensfiskeri.

Arbejds- og Socialministeriet yder Tilskud til Arbejdet som Beskæftigelsesforanstaltning, og det vil derfor blive udført isaa vid Udstrækning som muligt ved Hjælp af henviste Arbejdere.

Mindehøjtid for omkomne Fiskere

Som sædvanlig var der i Zionskirken i Esbjerg paa Aarets første Dag en Mindegudstjeneste for Aarets omkomne Esbjerg-Fiskere — i Fjor otte Mand.

I de senere Aar har det været sjældent, at man har været nede paa saa lavt et Tal paa Ofre som i Aar ved en Mindegudstjeneste. Det skyldes, at 1941 var skaansomt med Storme og urolige Vejrforhold.

»Foreningen til Søfartens Fremme«

I »Foreningen til Søfartens Fremme« holdes der i Aften — Fredag — Klokken 19,30 i Odd Fellow-Palæets Riddersal et Foredrag, hvortil man har indbudt Medlemmerne af de nautiske Foreninger.

Foredragsholder er Orlogskaptajn Bahnsen, der fortæller om »Magnetminer, Sikring af Skibe mod dem og Strygning af dem«.

Falsterbokanalen aabnet for Trafik

Med Aarsskiftet er Falsterbokanalen officielt aabnet for Trafik.

Det har laget to Aar at gennemføre Arbejdet. Kun paa en kortere Strækning har Kanalen faaet sin endelige Dybde, men man regner med, at Uddybningsarbejderne er fuldendt i Løbet af to-tre Maaneder.

Kanalen vil være aaben for Trafik hele Døgnet, og Trafikken vil være afgiftsfri.

Marstal-Damperen kan næppe bjerges

Det har vist sig umuligt at bjerge Marstal-Damperen »Erindring«, der Juledags Aften sank efter en Grundstødning i Stockholms Skærgaard.

Repræsentanter for Bjergningsselskabet »Neptun« har

EUREKA

PUMPER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

undersøgt Forholdene paa Strandingsstedet og konstateret, at Bjergningen er umulig, dels paa Grund af Aars-tiden, dels fordi man ikke har Pontoner disponible.

»Erindring« har kun en Del af Agterskibet over Vand-fladen, og det er uvist, om det kan betale sig at hæve Damperen til Foraaret.

Sejlskibsrederiforeningens Generalforsamling

»Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe« afholder sin aarlige Generalforsamling i Svendborg den 23. Januar. Dagsordenen omfatter bl. a. Aarsberetning, Frem-læggelse af Regnskaberne, Drøftelser af Spørgsmaalet om Fragt- og Sejladsforhold, Forbud mod Tørnlastning og Fastsættelse af Kontingent for 1942.

»Kungsholm« endelig overdraget U. S. A.

De Forenede Staters Udenrigsministerium har officielt meddelt, at man i Sverige har truffet endelig Aftale om Erhvervelse af Motorskibet »Kungsholm« i Stedet for at benytte sig af Beslaglæggelsen. Skibet ejes nu af De Forenede Staters Søfartskommission. Overdragelsen højtideligholdtes ved en Ceremoni i New Yorks Havn, hvor den fungerende Fører, Kaptajn Nordlander talte. Da det svenske Flag sænkedes, sang man Nationalsangen. Efter at det amerikanske Flag var hejst, talte Repræsen-tanter for De Forenede Staters Regering.

Købesummen er 6 Millioner Dollars.

Islandsk Skibskøb

Det islandske Dampskibsselskab (»Eimskipafélag Islands«) har købt s/s »Edda«, der tidligere tilhørte Dampskibsselskabet »Isafold«. »Edda« er blevet optaget i det islandske Dampskibsselskabs Flaade under Navnet »Fjall-foss«, opkaldt efter den inderste Fos i Elven Dynjandi i Arnarfjörður.

De svenske Rederier

Ångfartygs A.-B. Tirsing i Göteborg har forøget sin Aktiekapital fra 23.31 Millioner til 25.64 Millioner.

Rederi A.-B. Nordkap, Helsingborg, har paa en ekstraordinær Generalforsamling ophævet den tidligere trufne Beslutning om Likvidation.

Svenske Skibssalg

Damperne »Frida« og »Sverker« af Simrishamn paa 1000 Tons, bygget i 1921 og 650 Tons, bygget i 1916 er af Rederi A.-B. Simrishamn solgt til Rederi A. B. Novator i Norrkøping.

American Export Lines

Af en Aarsberetning fra »American Export Lines, Inc.« fremgaar det, at der er et Nettooverskud paa 8,7 Millioner Dollars mod 1,43 det foregaaende Aar. I Beretningen hedder det, at »Aaret har været det mest fremgangsrigt i Selskabets Historie«. Der er sejlet flere Ture end tidligere og befordret flere Passagerer og fragtet mere Gods end nogensinde. Salget af fire ældre Skibe indbragte et Overskud, som forbedrede Nettooverskuddet med 1,09 Millioner Dollars. Til Erstatning for disse Skibe er der indkøbt fem nye, medens yderligere fem er under Bygning og vil blive leveret i Løbet af 1942.

Den belgiske Handelsflaades Tab

Den belgiske Handelsflaades Tab udgør ca. 20 pCt. af Tonnagen før Krigen. I 1940 havde Belgien 115 Skibe paa tilsammen 453.000 BRT. Som Følge af Krigsbegivenhederne er ialt 16 Skibe paa tilsammen 86.000 BRT gaaet tabt, og desuden antages 8 Skibe paa tilsammen 51.000 Tons at være forlist.

Frihavns-Funktionæren

»Frihavns-Funktionæren«, der er Medlemsblad for Foreningen af Frihavns-Funktionærer, har udsendt et stort, illustreret Nytaarsnummer. Det bringer Artikler af Havnedirektør Laub, Frihavnselskabets Formand, Grosserer Ernst Meyer, dets tekniske Direktør, Civilingeniør Fugl-Meyer og Toldinspektør i Frihavnen E. Groth.

Dødsfald

Mangeaarig Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn P. C. G. Tvergaard, er død 77 Aar gammel.

Kaptajn Tvergaard sejlede i 40 Aar i D.F.D.S.s Tjeneste, indtil han i 1929 gik i Land. Han kom til Søs i 1882 og tog syv Aar efter sin Styrmandseksamen. I 1913 udnævntes han til Kaptajn. Under Decemberstormen i 1921 redede han ved Læsø en nødsteet hollandsk Skonnert og modtog herfor en Anerkendelse fra den hollandske Regering.

Tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet Øresund, Kaptajn Emil Ruge er død 82 Aar gammel.

Efter at have taget Styrmandseksamen sejlede Kaptajn Ruge med store engelske Sejlskibe, indtil han i 1883 blev ansat i D.F.D.S. som Styrmand. I 1888 kom han over til Øresundsfarten, hvortil han siden var knyttet, indtil han i 1924 faldt for Aldersgrænsen.

Skibsbygningsingeniør Valdemar Petzold er død paa Øen Hjelm 87 Aar gammel.

Ingeniør Petzold kom til Øen i November for at tilbringe sin sidste Tid hos nogle Slægtninge. I 27 Aar havde han været Direktør for Lübeck Skibsværft, men mistede sin Formue. Senere var han Direktør for Marstal Skibsværft og Kalundborg Skibsværft.

Maskinmester P. Schonemann, Dragør, er død efter nogen Tids Sygdom. Maskinmester Schonemann, der blev 64 Aar gammel, havde i en lang Aarrække været ansat i Rederiet A. P. Møller og i mange Aar sejlede han som Førstemester i forskellige af Rederiets Skibe.

Maskinmester Otto Timan Ipsen, København, er død i en Alder af 73 Aar.

Mester Ipsen, der var født paa Bornholm og udlært dér, sejlede i sin Tid i Østbornholm D/S, men var i sin længste Tid — fra 1895 indtil han pensioneredes — ansat i D/S »Torm«.

Fhv. Maskinmester i D. F. D. S. Ejnar Julius Norring Geertsen, København, er 56 Aar gammel afgaaet ved Døden.

Efter at have taget Maskinisteksamen blev Geertsen i 1908 ansat i D.F.D.S., hvor han udfyldte sin Plads i 26 Aar, indtil han i 1934 pensioneredes.

Ny Havnemester i Sønderborg

Stillingen som Havnemester i Sønderborg er blevet besat med Kaptajn E. Dürkop Lorenzen. Den nye Havnemester, der selv stammer fra Sønderborg, tog i 1909 Styrmandseksamen fra Flensborg Navigationsskole. I de senere Aar har han ført eget Skib.

Ordensdekoration

Bestyrer af Københavns Navigationsskole E. K. Struberg er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

60 Aar

Skibsfører i Dampskibsselskabet Torm, Kaptajn H. K. Grønvold fyldte den 7. Januar 60 Aar.

Kaptajn Grønvold har i en Aarrække været ansat i Torm og gennem mange Aar været Fører.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. BGGÉ

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PB. 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
K Ø B E N H A V N

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

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-Foreningen
 Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

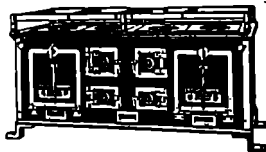
LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys - Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR. I
AMIANTE

GRUNDLÆGT 1848

TUBORG

GRØN
eller
RØD

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 Staalskibe

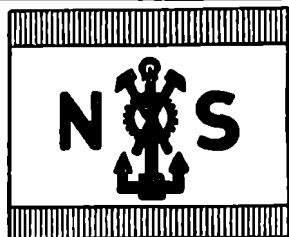
Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Tolbodgade 18, Kbhvn-K.
Telefon: Central 13779.

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.

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basball
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

... og
Pilsner
det er

HOF



Tegn Deres
Forsikringer
i

SKANDINAVIA

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.
TELEFON C.9316

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
 (AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS
 TELEFON 8040 (3 Linier) TELEGR.-ADR.
 STATSTELEFON 13 »BERGSMITHS»

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

ODENSE

Rasmus Christensen
 Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS
 Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE
CHR. CLEMMENSEN
 (JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)
FRIIS & FREDERIKSEN
 (H. RASK-PETERSEN)
C. HOPPE

RANDERS

AUG. O. HERLØV
 Statsautoriseret Skibsmægler
 Dynkarken 2
AARHUS
 Telefon: 6280 Telegr.-Adr.:
 Privat: 4628 „NAVIGATION“

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
 INDEHAVER: FRANZ BACH
 STATAUTORISERET SKIBSMÆGLER
RANDERS
 Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71
 Telegram-Adresse: Broker

ASSENS

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

CARL HASSAGER & C^o
 Indehaver V. H. NISTED
 Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS
 Telefoner 91 & 92
 Statstelefon 17
 Telegr.-Adr. „Hassager“

FAABORG

P. A. NIELSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 BEFRAGTNINGSFORRETNING
 SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG
 Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

RUDKØBING

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

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, 133, 262
 Stat 2. Privat 1030
 Telegr.-Adr.: »Hude«. Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
 BEFRAGTING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE
 AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
 TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 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 —

NUMMER 3

FREDAG 16. JANUAR 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Som en talende Illustration til den stærke Efterspørgsel efter Skibsrum, der gør sig gældende paa de af England og U. S. A. kontrollerede Markeder, kommer den engelske Levnedsmiddelministers Meddelelse om, at de Forhøjelser af de engelske Rationer af Fedtstoffer, Sukker og Ost, som traadte i Kraft i Novbr. Maaned forrige Aar, vilde blive ophævede fra 12. Jan. — Ministerens Begrundelse for dette Skridt var i Korthed Tonnagemangel, idet han forklarede, at den Udvidelse af Krigen, der havde fundet Sted ved Japans Indtræden som aktiv Deltager, havde medført øgede militære Krav til Handelsflaaden, Krav, der kun kunde imødekommes ved at begrænse det civile Forbrug af inporterede Varer.

Meddelelserne om Udviklingen paa de oversøiske Markeder har i den forløbne Uge været endnu sparsommere end ellers. Ifølge Rapporter fra New York arbejder U. S. Maritime Commission stadig paa en Regulering af Fragtsatserne i den Del af det engelsk-amerikanske Shippingomraade, hvor Kontrollen er underlagt Amerikanerne, og der har i denne Forbindelse været nævnt flere helt utænkelige Ratereduktioner, bl. a. skulde Timecharter i Vestindia-Farten kun betales med omkring \$ 1.50 for stor Tonnage, men noget positivt foreligger endnu ikke herom. I de frie Trades er der stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage, men Vanskelighederne ved at skaffe det nødvendige Skibsrum er betydelige. Ikke kontrollable Rapporter gaar ud paa, at Hvede fra River Plate til Lissabon skal have betalt den høje Rate af \$68. Sidste Notering for saadan Forretning laa paa \$55.

Paa de hjemlige Markeder er Forholdene stadig stabile. Isen lægger Hindringer i Vejen i forskellige Trades, men Efterspørgslen paa andre Markeder er tilstrækkelig til at beskæftige den disponible Tonnage. Ratemæssigt set er det jo kun paa ganske enkelte Markeder, at Loven om Tilbud og Efterspørgsel fastsætter Fragtsatsen, men i disse faa Trades, der er Tale om, er Tendensen fastere. Af Dagens Ordre skal fremhæves: Stykgods Hamburg/Vestnorge, n. Kr. 30 nordligst Bergen, n. Kr. 35 nordligst Trondhjem. Fra Trondhjem noteres Kis til svensk Vestkysthavn til sv. Kr. 30 og fra Haugesund søges Tonnage for Fisk til Hamburg til n. Kr. 26 flo. Endvidere kan placeres Tonnage fra Namsos til Holland til 36 Rmk. for Træmasse, Option Bremen til 30 Rmk. Salpeter fra Norge til Danmark er steget med Kr. 2 per Ton, saa Raten er nu oppe i Kr. 25. Soda Menstad/København betaler Kr. 28 og Salpeter Menstad/Helsingfors Fmk. 350, Option Åbo Fmk. 250,—. I Østersøen er de vigtigste Trælasthavne nu lukkede, men der er dog endnu enkelte Trælaste fra de sydlige Havne, bl. a. sluttedes Söderhamn/Lübeck til Rmk. 50. I tysk Kystfart er Efterspørgslen uforandret. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været jævn Aktivitet.

»POUL CARL« SUNKET EFTER PAASEJLING

Natten til Lørdag den 10. Januar indkom der til Gedser 18 Mand, der udgjorde Besætningen paa Dampskibsselskabet Heimdals Damper »Poul Carl« (tidligere »Sejrø«).

Damperen, der var paa Rejse fra Rotterdam til København med Koks, var Natten før, medens den laa for Anker syd for Møn, blevet paasejlet og sank i Løbet af en Time. Hele Besætningen blev reddet om Bord i en Damper, som sejlede til Gedser, hvor en Jolle blev sendt ind til Havnen med en Del af Besætningen, hvorefter Lodsens gik ud og hentede Resten ind.

Besætningen overnattede i Gedser og kom Søndag Formiddag til København.

Dampskibsselskabet Heimdal, Rederiet Martin Carl, lod i 1929 Damperen »Poul Carl« bygge ved Helsingør Skibsværft. Skibet blev dengang døbt »Sejrø«, men fik sidste Efteraar Navneforandring til »Poul Carl«, da Rederiet ønskede at give sin Flaade Dobbeltnavne, hvori Navnet Carl forekommer.

»Poul Carl« maalte 1489 Brutto Tons og lastede 2550 Tons Dødvægt.

»AXEL CARL«S KRIGSFORLIS

Udenrigsministeriet udsendte i Mandags følgende officielle Meddelelse:

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i Stockholm er den Dampskibsselskabet »Heimdal«, København, tilhørende Damper »Axel Carl« for nogen Tid siden krigsforlist. Besætningen er reddet og interneret.

»Axel Carl«, som maalte 2170 Brt., var bygget i 1940 paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Saa vidt vides, havde Damperen »Axel Carl« en Besætning paa tyve Mand. Den førtes af den 50-aarige Kaptajn Svend Teilman Thomsen, der har sit Hjem i København.

Kaptajn Teilman Thomsen, der selv er Skibsfører, kom til Søs i 1907 med Skoleskibet »Viking«, som han foretog tre Togter med, inden han kom om Bord i Amerikabaaden »United States«.

Styrmandsekskens 1. og 2. Del tog han i 1912 paa Københavns Navigationsskole, hvorefter han traadte ind i Det Forenede Dampskibs-Selskab. I 1925 overgik han til Heimdal som 1. Styrmand, og i 1934 blev han Skibsfører i Rederiet.

ÆNDRINGER I SKIBSREGISTRET

I anden Halvdel af December Maaned 1941 er der i det danske Skibsregister bl. a. foretaget nedenævnte Afgange:

Damperen »Agnete Mærsk« af Aalborg (2088 Brutto-Tons og 1205 Netto-Tons, bygget i Glasgow 1921), tilhørende »Dampskibsselskabet af 1912 A/S« (A. P. Møller), København, udslettet som forlist.

Dampskibet »Elisabeth« af København (945 Brutto-Tons og 524 Netto-Tons, bygget i Elbing 1920), tilhørende »Dampskibs-Aktieselskabet Progress« (Marius Nielsen), København, udslettet som forlist.

Dampskibet »Ester« af København (1250 Brutto-Tons og 725 Netto-Tons, bygget i Aalborg 1917), tilhørende »A/S Christiansholms Fabriker«, København, udslettet som forlist.

Dampskibet »Oluf Mærsk« af Kalundborg (1950 Brutto-Tons og 1146 Netto-Tons, bygget i Capelle a. d. Ysel 1916), tilhørende »Dampskibsselskabet af 1912 A/S« (A. P. Møller), København, udslettet som forlist.

Dampskibet »Rigmor« af København (1278 Brutto-Tons og 753 Netto-Tons, bygget i Elbing 1920), til-

hørende »Dampskibs-Aktieselskabet Progress« (Marius Nielsen), København, udslettet som forlist.

Dampskibet »Skagerak« af København (1283 Brutto-Tons og 754 Netto-Tons, bygget i Elbing 1921), tilhørende »Dampskibs-Aktieselskabet Progress« (Marius Nielsen), København, udslettet som forlist.

Dampskibet »Susan Mærsk« af Aalborg (2355 Brutto-Tons og 1411 Netto-Tons, bygget i Odense 1923), tilhørende »Dampskibsselskabet af 1912 A/S« (A. P. Møller), København, udslettet som forlist.

Motorskibet »Europa« af København (10,224 Brutto-Tons og 6432 Netto-Tons, bygget af Burmeister & Wain 1931), tilhørende »A/S Det østasiatiske Kompagni«, København, udslettet som forlist.

Motorskibet »Malaya« af København (8654 Brutto-Tons og 5512 Netto-Tons, bygget af Burmeister & Wain 1921), tilhørende »A/S Det østasiatiske Kompagni«, København, udslettet som forlist.

SKATTEAFSKRIVNINGEN PAA SKIBE

Ved en Tekstanmærkning paa Finansloven for Finansaaret 1941-42 bemyndigedes Finansministeren til at tillade ekstraordinære skattefri Afskrivninger paa Skibe, der i Finansaaret 1941-42 sattes under Bygning paa danske Skibsværfter samt paa Anskaffelsesomkostninger vedrørende Nybygninger m. v., som paabegyndtes i nævnte Finansaar til Brug ved Oprettelse af en ny Produktionsvirksomhed eller Udvidelse af en bestaaende Virksomhed.

Det er Finansministerens Hensigt at søge en tilsvarende, muligt udvidet Bemyndigelse for Finansaaret 1942-43.

Der er fastsat nærmere Regler for Indkomst- og Formuebeskatning af her i Landet boende Personers Aktiver i Udlandet.

For Formuens Vedkommende er Reglerne de samme som i Fjor: Aktivets Omsætningsværdi i vedkommende Land, omregnet i dansk Mønt efter gældende Valutakurser paa det for Formueangivelsen afgørende Tidspunkt. I Beløbet gives et Nedslag under Hensyn til den begrænsede Mulighed for Udbyttets Hjemførelse og for Overførsel af selve Kapitalen, dels endelig for den foreliggende valutariske Risiko. Men der tages ogsaa ved Beregningen af Nedslaget Hensyn til, om vedkommende har en nærliggende Mulighed for gennem Clearing at hjemtage sin Kapital helt eller delvis.

Forsaavidt angaar den endelige Fastsættelse af Kapitalværdien af Aktiver, anbragt i Udlandet, henvises Kapitaljerne til nærmere Forhandlinger med de skatte-lignende Myndigheder, der fra Ligningsdirektoratet paa tilsvarende Maade som i Fjor vil faa Meddelse om, hvilket Nedslag, der kan indrømmes for de forskellige Lande. Der vil forøvrigt for de fleste Lande i Aar blive indrømmet et tilsvarende Nedslag som i Fjor, dog Finland og U. S. A. undtaget.

For Indkomstens Vedkommende er Reglerne i Aar anderledes end i Fjor, idet der er aabnet Mulighed for at vælge mellem to forskellige Opgørelsesmaader, forsaavidt angaar Indtægter i Udlandet, der ikke er hjemført, og som ikke har kunnet hjemføres, nemlig:

I. Saadanne Indtægter medregnes ikke i den skattepligtige Indkomst, men naar de senere frigives, med-

regnes de i det førstkommande Regnskabsaar, hvor de hjemtages eller har kunnet hjemtages.

II. Eller de kan medregnes i den skattepligtige Indkomst beregnet efter Gennemsnitskursen for det paagældende Lands Valuta og med et tilsvarende Nedslag, som ydes ved Formueansættelsen af Aktiver i vedkommende Land, hvorefter endelig Regulering skal finde Sted, naar Indtægterne hjemtages eller kan hjemtages.

SKAT FOR SØFOLK I UDENRIGS FART

Skattedepartementet har udsendt et Cirkulære vedrørende Skatteansættelsen af Søfolk, der er Familieforsørgere med fast Bopæl i Danmark, men som for Tiden opholder sig i Udlandet og ikke under de nuværende Forhold kan vende tilbage.

I Cirkulæret hedder det, at der — da der i Almindelighed ikke kan skaffes Oplysninger om Hyreindtægterne i 1941 — ved Skatteansættelsen foreløbig skal ses bort fra eventuelle i Udlandet oppebaarne Hyreindtægter og kun medtages de Beløb, som i Aaret 1941 er udbetalt Skatteydernes Paarørende som a conto tilgodehavende Hyre, Kaplak, Tantieme eller lignende Beløb. Ansættelsen maa naturligvis tillige omfatte den paagældendes Indtægter af anden Art.

Naar den paagældende vender tilbage, skal der foretages en Regulering af Ansættelsen.

I de af Skatteraadene udarbejdede Lister maa udfor Skatteydere, der falder ind under disse Bestemmelser, gøres en Bemærkning om, at Regulering senere skal foretages.

Optages en saadan Ansættelse til Regulering inden Udgangen af Skatteaaret, er det ikke nødvendigt for Skatteraadet at søge Bemyndigelse hos Ligningsdirektoratet.

Værdien af Søfolks fri Kost ombord er med en mindre Forhøjelse fastsat til følgende Beløb pr. Dag: For ugifte Skibsførere, Styrmand, Maskinmestre og ligestillede 2 Kr. 75 Øre; for gifte Skibsførere, Styrmand, Maskinmestre og ligestillede 2 Kr. 75 Øre; for kontant Løn over 8.000 Kr. 2 Kr. 75 Øre; for ugift Mandskab iøvrigt 2 Kr.; for gift Mandskab 1 Kr. 50 Øre.

NATIONALBANKENS UGEBALANCE

Som sædvanlig er Seddelcirkulationen efter Nytaar Sgaaet stærkt ned. Nationalbankens Ugebalance pr. 8. ds. har et Seddelomløb paa 779 Mill. Kr. mod 842 Mill. Kr. pr. 31. December og 791 Mill. Kr. 30. November 1941. Balancen vokser dog stadig og er pr. 8. Januar 2.124,7 Mill. Kr. mod 2.118,3 Mill. Kr. pr. 31. December.

Af Pengeinstitutternes Balanceberetninger fremgaar det, at der i Tiden fra November 1940 til November i Fjor var en Stigning i Indskuddene i Banker, Sparekasser og paa Postgiro fra 4,8 Milliarder til 5,6 Milliarder.

Det er givet, at den væsentligste Del af denne Stigning i den likvide Kapital hidrører fra Realisation af Varelagre og andre Formueværdier. Selve Forekomsten af de mange Penge er et Krisetegn, idet den er Udtryk for, at Kapitalen er arbejdsløs.

Smaatræk fra Krigen's Fysiognomi.

Tre Gange har vi fejret Nytaaret under Krigsgudens Tegn, og ingen ved, hvorlænge Mars endnu vil svinge sin Svøbe over vor Jord, men rundt omkring i de krigsførende Lande tyder flere og flere Tegn paa, at man er ved at indstille sig paa en lang Krig.

I U. S. A. og England tales der vidt og bredt om de kæmpemæssige Produktionsprogrammer, der vil blive bragt til Udførelse i indeværende Aar og 1943, og i Japan siges det, at Krigen godt kan vare i 100 Aar. I den lange Række af Statsmænd, der har fremsat

Nytaarsudtalelser, bærer den tyske Propagandaminister, Dr. Göbbels, dog Prisen som den, der i de færreste Ord har belyst Stillingen klarest. Han udtalte, naturligvis med Henblik paa tyske Forhold, at det ikke var afgørende, *hvornaar* Krigen endte, men *hvordan* den endte. Dr. Göbbels kan utvivlsomt regne med universel Tilslutning til denne Udtalelse, men hermed er Enigheden ogsaa forbi, da hver af de stridende Parter, naturligvis ud fra deres egne Synspunkter, prognosticerer en Udvikling, der er vidt forskellig.

Hvem Nornerne i sidste Instans vil følge, ligger endnu gemt i Fremtidens Skød, men saa meget er dog allerede klart, at omend vægtige Afgørelser allerede er faldne saavel i Øst og Vest som i Syd og Nord, saa er dog ingen af Krigens Hovedkæmper afgørende slaaet; tværtimod, Mobiliseringen af alle Kræfter, der paa nogen Maade kan øge Krigspotentialet, er stadig under fuld Udvikling i alle Lande, og i Betragtning heraf er det naturligt, at man nu og da i de krigsførende Stater ikke alene optager Status over egne hidtidige Resultater og fremtidige Muligheder, men ogsaa fremkommer med en Vurdering af Fjendens Stilling.

En saadan Oversigt fandtes for 14 Dage siden i »Deutsche Allgemeine Zeitung«, og Forfatteren, Bladets Handelsredaktør, Dr. Wunschuh, kom til det ikke uinteressante Resultat, at Krigen er ved at udvikle sig til en Produktions- og Transportkrig, og med Hensyn til Transportspørgsmaal havde den Part, der beherskede de indre Linier, d. v. s. Aksemagterne, alle Muligheder for at sejre.

Fra engelsk og amerikansk Side har lignende Synspunkter jo længe været gjort gældende, idet man dog lagde Hovedvægten paa, at Herredømmet paa Havet vilde være af afgørende Betydning, og ret beset er Slaget om Atlanterhavet jo heller ikke andet end en Fase af en saadan Transportkrig, men den tyske Udtalelse tjener yderligere til at understrege Søkommunikationernes Betydning for Krigens videre Udvikling.

Denne Betragtning gælder naturligvis ikke alene de Krigsoperationer, som direkte berører Sejlskibene paa Havene, men ogsaa Landkrigsoperationer som f. Eks. den engelske Offensiv i Libyen maa ses under denne Synsvinkel. Denne Offensiv, som nu er omtrent 2 Maanedes gammel, hilstes med høje Cheers, da Churchill efter Underhusets Spørgetime d. 19. Novbr. meddelte, at den engelske Nil-Armé over en bred Front var gaaet til Angreb paa Aksestyrkerne ved den ægyptisk-libyske Grænse, men til Trods for, at han i samme Aandedrag advarede imod overdreven Optimisme, er der næppe Tvivl om, at Udviklingen i Libyen i det store og hele har været en Skuffelse for Englænderne, og det ikke alene for den brede engelske Befolkning, men ogsaa for Krigsledelsen. Englænderne har ganske vist stort set opnaaet at generobre Libyen, og Værdien af dette taktiske Resultat kan naturligvis ikke underkendes, men det strategiske Maal, som det maa formodes Englændernes Formaal med Operationen har været, nemlig at drive Aksestyrkerne helt ud af Nordafrika og derved sikre sig Herredømmet over Middelhavets sydlige Bred helt hen til den tunesiske Grænse, har de i hvert Fald endnu ikke været i Stand til at opnaa. Forsvaret af Suezkanalen, som er en Nøglestilling for hele den engelske Position i den nære Orient, er skudt nogle Hundrede Kilometer længere inod Vest, men den søstrategiske Betydning for Passagen gennem Middelhavet, der er forbundet med denne Terrænvinding, er næppe betydelig. Som Udfaldsport for et fornyet Fremstød imod Tripolis vil Cyrenaica derimod med

de for mindre Skibe forholdsvis gode Havne, Derna og Benghazi, være overordentlig værdifuld, idet Forsyninger til Tropperne langt lettere kan sendes fra Hovedbaserne i Ægypten over disse Havne end over Land.

Den relative Stabilitet, der har været fremherskende paa den russiske Front og i Libyen i den sidste Tid, har medført, at Hovedinteressen har samlet sig om Udviklingen paa Krigsskuepladserne i det sydvestlige Stillehav. Den japanske Krigsførsel har været præget af overordentlig stor Energi, og en Udtalelse som den, der fornylig fremkom i en japansk Avis om, at Japanerne var beredt til at marchere den halve Jord rundt for at besejre deres Fjender, tyder jo paa en ikke ringe Selvtillid, selv om en eller anden maa ske i sit stille Sind tænker, at foreløbig har Japanerne Marchrum nok i Kina, som til Trods for 4 $\frac{1}{2}$ Aars Krig stadig er uvillig til at slutte Fred med Japan. I Stillehavsområdet er de japanske Fremstød paa de mange, vidt adskilte Krigsskuepladser imidlertid ført med overraskende stor offensiv Kraft, og det er uden for enhver Tvivl, at de Resultater, Japanerne indtil nu har naaet, har skaffet dem et betydeligt Forspring i det Kapløb om Herredømmet til Søs, som i saa udpræget Grad er karakteristisk for Krigsoperationerne i dette Omraade. Det er imidlertid ikke alene rent militært, at Japanernes Operationer er bemærkelsesværdige, men hvad der er betydeligt vigtigere for et raastoffattigt Land som Japan, er de vige Raastofkilder, som de nu har Adgang til. Det er dog muligt, at Tabet af Philippinernes Chromertslejer, Malayas Gummplantager og Tinminer, Borneos Oliekilder og Nauru's Fosfatforekomster vil medføre større Ulemper for Englænderne og Amerikanerne, end Erobringen heraf vil være til Gavn for Japan, thi Dr. Wunschuh's Karakteristik af Krigen som en Transportkrig er som møntet paa Krigen i Stillehavet, og selv om alle Points i første Omgang er gaaet til Japans Hjørne, er det utænkeligt, at der ikke vil følge andre Omgange efter.

Den Maade, som Krigen i Stillehavet har udviklet sig paa, er, saa vidt man kan dømme ud fra de faa neutrale Udtalelser herom, der er sluppet igennem den amerikanske Censur, utvivlsomt kommet helt bag paa den amerikanske Offentlighed, der i ganske særlig Grad var stolt af og havde Tillid til U. S. Navy, og fra mange Hold er det Spørgsmaal blevet rejst: »Hvor er den amerikanske Flaade?« Den amerikanske Marineminister har nu besvaret dette Spørgsmaal derhen, at Flaaden ikke var og ikke vilde være uvirksom i Stillehavet, men Tiden var endnu ikke inde for det store Opgør med Japan, men iøvrigt fremhævede Marineminister Knox, at Krigens Afgørelse vilde falde i Europa, og Atlanterhavet var den i Øjeblikket vigtigste Krigsskueplads, hvorfor det var Flaadens Opgave først og fremmest at holde Søvejen mellem U. S. A. og England aaben.

Det amerikanske Rustningsbudget paa 56 Milliarder Dollars og Marineminister Knox's Udtalelser om den amerikanske Flaades øjeblikkelige Hovedopgave er Udtryk for samme Grundindstilling over for Problemerne, som Dr. Wunschuh udtrykte med Ordene: »Produktions- og Transportkrig«. Hvorledes Slutresultatet af denne Kraftprøve vil blive, og hvilke Faser Krigs-udviklingen maa passere, førend Statsmændene mødes om det grønne Bord, er der næppe mange, der tør vove at spaa om. Kræfter af en Størrelsesorden, som Verdenshistorien ikke har set Mage til, staar imod hinanden, og de til alt Menneskeværk knyttede Imponderabilier er naturligvis ikke blevet færre af den Grund.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Argentinsk Kød paa danske Skibe

Argentinas og Perus Udenrigsministre har sluttet en Handelsoverenskomst mellem de to Lande paa Grundlag af Mestbegunstigelsesretten. Der foretages Toldlempelser for argentinsk Majs-, Hvede- og Kødimport til Peru, medens der foretages lignende Lempelse for peruansk Bomuld og Petroleum til Argentina.

Tidligere har en peruansk Ordre paa 30.000 Tons Kød fra Argentina ikke kunnet effektueres paa Grund af Tonnage manglen, da det var en Forudsætning, at Kødet skulde leveres i argentinske Skibe. At det kan ske nu, skyldes den før omtalte argentinske Overtagelse af danske Køleskibe. Det drejer sig om J. Lauritzens tre Reefer-Baade »Brazilian Reefer«, »Indian Reefer« og »American Reefer«, der alle er Køleskibe, samt Dansk Franks »Bregtagne«, der saa vidt vides ikke er lavet om til Køleskib.

Nye Direktører i Arbejdsgiverforeningen

Paa et Forretningsudvalgsmøde i Dansk Arbejdsgiverforening er der blevet udnævnt to nye Direktører i Sekretariatet, idet Vicedirektør, Overretssagfører Carl Plum og Kontorchef, cand. jur. W. Elmquist har modtaget deres Udnævnelse fra 1. Februar. I Forvejen er — som bekendt — Sophus Aggerholm Direktør i Sekretariatet.

Carl Plum kunde den 15. November fejre sit 25 Aars Jubilæum i Arbejdsgiverforeningen, medens W. Elmquist kan fejre sit Jubilæum den 1. Februar — den Dag, han tiltræder som Direktør.

Samtidig er Fuldmægtig Allan Rise i Bogtrykkerforeningen blevet udnævnt til Kontorchef i Arbejdsgiverforeningen, hvor han tidligere har været Sekretær.

Principiel Højesteretsdom om Kultransporten

Højesteret har afsagt en principiel Dom om Kultransporten til Danmark fra tyske Havne. De Interesser, der var impliceret i Afgørelsen, andrager ialt ca. 150.000 Kr., og det Punkt, Højesteret skulde tage Stilling til, var Gyldigheden af et af Fragnævnet udstedt Cirkulære vedrørende Lastetiden paa tyske Havne.

Cirkulæret (af 26. Juni 1940), som blev ændret 14 Dage senere (10. Juli) efter Forhandling med de tyske Myndigheder, betragtes ved Højesterets Afgørelse som beroende paa en fejlagtig Opfattelse af Lasteforholdene i tyske Havne og derfor ikke-eksisterende som Rettesnor for de Aftaler, der er indgaaet mellem Redere og Importører her i Landet.

Sagen var anlagt af Dampskibsselskabet »Progress« imod »Prima« Kulimport, og Progress, der repræsenteredes ved Højesteretsagfører Gelling, krævede Prima, hvis Interesser »varetoges af Højesteretsagfører Kjeld Rørdam, dømt til at betale Erstatning for Lastetid ud over den i Fragnævnets Cirkulære af 26. Juni 1940 fastsatte.

Ved Sø- og Handelsretten blev Prima frifundet, idet Retten ansaa det omtalte Cirkulære for »udslettet« for det 14 Dage senere udstedte. Den reale Grund hertil var, at Lastetiden i det første Cirkulære var fastsat efter Fragnævnets Skøn, der væsentlig byggede paa Erfaringer i Forbindelse med Kulimport fra engelske Havne, hvor Lastetid er mindre paa Grund af den ringere Transportafstand fra Kulminerne. Fra tysk Side gjorde man iøvrigt gældende, at de først fastsatte Lastetider stred mod Bestemmelserne i den dansk-tyske Handelsaftale, som blev afsluttet efter den 9. April 1940 til Regulering af Samhandelen under de ændrede Forhold.

Højesteret sluttede sig med 7 af 9 Stemmer til Sø- og Handelsrettens Afgørelse, saaledes at der i Aftalerne, som blanco henviser til de af Fragnævnet fastsatte Lastetider, slet ikke skal regnes med det omtalte Cirkulære af 26. Juni 1940, hvis Bestemmelser om Lastetider anses for uretfærdige mod Kulimportørerne. De to Dommere, der afgav dissenterende Votum, mente ikke, at det først udstedte Cirkulære skulde savne Gyldighed.

For de Aftaler med Henvisning til Fragnævnets Bestemmelser, som er indgaaet i Tidsrummet mellem Udstedelsen af de to Cirkulærer, betyder Højesterets Afgørelse som nævnt ialt ca. 150.000 Kr., der skal udbetales mindre i »Overliggedagsgodtgørelse« end ifølge Cirkulæret af 26. Juni.

Brunkuls-Fragterne

Befragter C. H. Petersen, Horsens, der er ansat hos Skibsmæglerfirmaet Wilh. Chr. Bech, henvendte sig i Oktober 1940 til Brunkullejernes Salgskontor v. Direktør Axel Schou, Viborg, om Befragtnings af m.s. »Bussard«, for hvilket Kaptajn P. C. Jensen, Aalborg, er Reder, for en Rejse fra Horsens til København med Brunkul. Salgskontoret afgav bindende Tilbud paa Befragtnings.

Senere tilskrev Salgskontoret Mæglerfirmaet, at man ikke turde paalage sig Indladningen uden først at have faaet

Dispensation fra en Bestemmelse fra Landbrugsministeriet om, at Brunkul kun maatte transporteres til Landsdelen Øst for Storebælt i Smaasejlere paa ikke over 120 Tons — og »Bussard« skulde medtage en Ladning paa 210 Tons. Resultatet blev, at Brunkullejernes Salgskontor annullerede Aftalen.

Kaptajn Jensen hævder, at Salgskontoret afgav bindende Tilbud paa Befragtnings uden at tage Forbehold om, at Skibet havde den omtalte Tilladelse. Det maatte være Salgskontorets Sag at tage dette Forbehold, idet Landbrugsministeriets Rundskrivelse kun var kendt af Brunkulproducenterne, til hvilke den alene var udsendt. Kaptajnen kræver 2100 Kr. i Erstatning for det Tab, han har lidt ved, at »Bussard« maatte afgaa til København uden Last.

Vestre Landsret tilkendte Kaptajnen 1600 Kr. og i Sagsomkostninger 300 Kr. Højesteret stadfæstede Landsrettens Dom og tilkendte Kaptajnen 400 Kr. i Sagsomkostninger.

I Højesteret mødte for Brunkullejernes Salgskontor Direktør Axel Schou personlig og for Kaptajn Jensen Højesteretsagfører Gorrissen.

Scandinavian Shipping Gazette's Nytaarsnummer

»Scandinavian Shipping Gazette« har udsendt sit meget indholdsrige Nytaarsnummer, hvoraf der er Grund til at fremhæve forskellige Artikler. Den hollandske Direktør for Oil-, Shipping & Chartering Company C. Vermey skriver om Tidens Vanskeligheder og hylder særlig Soens tapre Mænd. Direktøren for Finska Angfartygs Aktiefølgelaget Herb. Andersson skildrer den finske Skibsfart, dens Vanskeligheder og Tab, og Dr. Helmer Eneberg giver en Revy over svensk Shipping, Skibsbygning og Søforsikring. Til Slut bringes en Hilsen fra Moore & MacCormacks Vicepræsident, Commander Robert C. Lee.

Stats-Isbryderne er parate

Efter at de forskellige af Statens Isbrydere i Løbet af Efteråret har været i Dok til aarlige Eitersyn og til Reparation i nødvendigt Omfang, er nu hele Statens Flaade af Isbrydere parat til at træde i Funktion, hvis Forholdene skulde nødvendiggøre det.

Ogsaa D.F.D.S.'s Isbryder »Bryderen« ligger klar.

Vendt hjem

Besætningen fra Aabenraa-Damperen »Væring«, der for nogen Tid siden strandede ved Alandsøerne, er nu alle vendt hjem i god Behold.

Havneudvidelse i Aalborg

Aalborg Byraad har vedtaget ved 1. Behandling at staa som Garant for et Laan paa 2 Mill. Kr., som Aalborg Havn agter at optage i Landmandsbanken. Der er for de kommende tre Aar planlagt en større Udvidelse af Aalborg Havn med Anlæg af nye Kajer og Gader, og det er til disse store Arbejder, Pengene skal bruges.

Repetitionkursus paa Navigationsskolerne

Der føres for Tiden Forhandlinger om Oprettelse af Repetitionskursus for ledige Navigatorer. Det er Mening, at Undervisningen, der tænkes omfattende Søret, engelsk og dansk Rapportskrivning, Kompaskorrigering og nyere nautiske Problemer, Radiotelegrafi og -telefoni samt Morseøvelser, skal foregaa ved Navigationsskolerne 4 Aftener om Ugen i 2 à 3 Maaneder. Kursuset vil blive gratis for Eleverne.

Nyt Kort over Kattegats sydlige Del

Det kongelige Søkartarkiv har udsendt et nyt Søkort, Nr. 102, over den sydlige Del af Kattegat. Kortet er udført i Manlestokken 1:180.000 paa Arkivets sædvanlige smukke Maade med Fyrvinklerne angivet i Farver. De Omraader, hvor Ankring og Fiskeri er forbudt, er indtegnede, og der er to Bikort: over Grenaa Havn og Indsejlingen til Grenaa.

Korresponderende Reder

Kaptajn Siems Julius Siemssen, Hellerup, er blevet udpeget til korresponderende Reder for A/S Dampskibet »Dorte Jensen« og for Nordisk Rute- og Færgefart A/S.

KRISTANDT & CO

Gegrundet 1906

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

Skibsreder A. E. Sørensen i Limfjords-Kommission

Ministeriet for offentlige Arbejder har udnævnt Skibsreder A. E. Sørensen som nyt Medlem af Kommissionen vedrørende Sikring af Limfjordstangerne og Tyboron Kanal og Havn.

Skibsreder A. E. Sørensen fungerer i Kommissionen som Repræsentant for Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

Søfartens Bibliotek

Studiesamlingen i Søfartens Bibliotek har udsendt nogle supplerende Meddelelser om nye Bøger.

Ved Oprettelsen af Studiesamlingen blev det besluttet, at Biblioteket skulde yde en Bogservice ved periodisk at udsende Meddelelser om særlig bemærkelsesværdige Bøger, som Samlingen bliver suppleret med. Efter at Studiesamlingen blev dannet, udsendte Biblioteket i August en Fortegnelse over et lille Udvalg af Samlingens Bogbestand, der den Gang var paa 1717 Bind. I Perioden August til November er der anskaffet yderligere 369 Bind, saaledes at Studiesamlingen nu bestaar af 2086 Bind.

Sprunget læk ved Storstrømsbroen

Motorskonnerten »Venus« af Svendborg, Skipper S. Christensen, er indkommet til Stubbekøbing Havn med Fordækket under Vandlinien.

Skonnerten var paa Rejse fra Kolding til København med en Last Rug. Da den havde passeret Storstrømsbroen, havde Skipperen opdaget, at Skibet var sprunget læk. Ved Hjælp af Nødblus fik han tilkaldt et andet Skib, som det lykkedes at bugser Skonnerten ind til Stubbekøbing.

»Prins Christian«s Kollision

Ved Søretten i Nykøbing F. er afholdt Søforhør i Anledning af en Kollision, som fandt Sted for nylig i Østersøen mellem Færgen »Prins Christian« og en tysk Damper, som laa for Anker. Skibsfører Otto Bagge afgav Rapport, hvor ifl. Loll. Falsl. Stiftstid. fremgik, at Færgen om Morgenen var afsejlet fra Gedser paa Godstur mod Warnemünde. Det var stærkt taaget, og Sigbarheden skiftede, hvorfor man havde brugt Sirenerne ret jævnlige. Noget senere observeredes en klart lysende Lanterne, som man antog for at være den tyske Færgets Toplanterne, men det viste sig at være en Damper, som laa for Anker paa tværs af Færgens Kurs. Der blev straks slaaet haardt Bak, men et Sammenstød var uundgaaeligt. Begge Skibe fik ved Sammenstødet Hækken noget beskadiget, men ikke mere end at Sejladsen kunde fortsættes.

»Indefrosne« svenske Skibsladninger

I »Svensk Utrikeshandel« oplyser Forsikringsdirektor J. Amneus, at store Mængder svenske Importvarer blev liggende indefrosne i udenlandske Havne, da Skagerakspærringen begyndte. Det skal dreje sig om 135 Skibsladninger til en samlet Værdi af 83 Millioner svenske Kroner, som Krigsforsikringen har maattet tage sig af. Det har været muligt at sælge Hovedparten af de i England indefrosne Varer til de engelske Forsyningsmyndigheder, og yderligere er en Del Varer taget hjem over Petsamo.

Ogsaa en Del af de Varer, som har været indefrosset i De Forenede Stater, har Sverige faaet hjem, medens en anden Part er blevet solgt i Amerika. De i Asien opløsede Varer har uden Undtagelse maattet realiseres, da Klimatet gjorde en Oplagring umulig.

All i alt er det uden større Tab lykkedes at finde Anvendelse for de store Varepartier, som efter Afspærringen »fros inde« i Sverige.

Trollhättan-Kanalen er lukket

Efter hvad der meddeles fra Göteborg er Trollhättan-Kanalen lukket for Søtrafik for indeværende Vintersæson.

Over 250 omkommet ved fransk Forlis

Ved den franske Passagerdamper »La Moriciere«s Forlis i Middelhavet er iflg. paalidelige, men endnu ikke officielt bekræftede Meddelelser over 250 Personer omkommet.

Det franske Marineministerium har meddelt følgende Enkeltheder:

Ombord i »La Moriciere« var der 272 Passagerer og en Besætning paa ca. 100 Mand. En Del af disse er nu ombord i Passagerdamperen »Gouverneur Geydon«, 25 overlevende, af hvilke 2 senere er afgaaet ved Døden, er ombord i Damperen »Gouverneur Chancy« blevet bragt til Al-

gier, og endnu en Del overlevende er ombord i en Avisobaad tilhørende den franske Marine.

Svenske Skibssalg

Ifølge »Svensk Sjøfartstidning« har Rederiet »Soya« i Stockholm solgt fire af sine Tankskibe. Tre af disse paa 865, 575 og 125 Tons d.w. er solgt til Rederiet »Ragne« i Västervik og et paa 130 Tons til Rederiet »Ostenia«, ligeledes i Västervik. Samtidig har »Soya« købt Damperen »Trio« af Stockholm paa 2400 Tons d.w.

Udvidelsen af Trondheim Havn

Trondheims Havnedirektørs Forslag til Udbygning af Byens Havn er vedtaget af det kommunale Havneudvalg. Omkostningerne ved den første Byggeperiode anslaaes til 7½ Mill. Kr.

»Compagnie Générale Transatlantique«

»Compagnie Générale Transatlantique«, som den franske Stat har vidtstrakte Interesser i, har i det forløbne Aar haft samlede Indtægter paa 98,5 Millioner Francs. Siden 1930 har Selskabet stadig haft Underskud.

Selskabet har en samlet Flaade paa 55 Skibe med en Tonnage paa 550,000 B.R.T.

P & O Steam Navigation Company

The Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. i London — P. & O. — som besørger en stor Del af den engelske Fart paa Asien og Indien, forhøjede i Slutningen af November — lige før Krigen udbrod i Østasien — sin Slutdividende til 3 Procent mod tidligere 2,5 Procent, saaledes at hele Aarsudbyttet steg til 8 Procent mod 7,25 Procent Aaret forud. Selskabets Kapital er 4,59 Millioner Pund Sterling.

Skibsførerforeningens Generalforsamling

»Den almindelige danske Skibsførerforening« holder Tirsdag den 17. Februar Klokken 14 i Odd Fellow-Palæets Riddersal sin ordinære Generalforsamling.

Efter at Formanden, Kaptajn Hagelberg, har aflagt Beretning og fremlagt det reviderede Regnskab, skal der vælges Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer.

Styrmandsforeningen

Dansk Styrmandsforening afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 27. Januar Klokken 19 i Odd Fellow Palæets Lokaler.

Dødsfald

Forhenværende Kaptajn Hans Schlaikier, Aabenraa, er død i sit Hjem, 79 Aar gammel. Kaptajn Schlaikier, der i mange Aar havde sejlet paa Østen, hvor han bl. a. drev Sturvildtjagt med Prins Heinrich af Preussen, skrev efter sin Hjemkomst Bogen om Aabenraa Søfarts Historie, ligesom han skænkede Søfartssamlingen i Aabenraa Museum adskillige værdifulde Genstande. Paa hans Foranledning lod Byraadet for to Aar siden fremstille en gylden Bog, i hvilken alle de Aabenraa-Søenænd mindes, som har sat Livet til paa Havene.

Mindegudstjeneste

I Sømandskirken i Rouen er der holdt en Mindegudstjeneste over den her i Landet for ikke saa længe siden døde norske Sømandspræst Wallevik.

Fødselsdage

I Gaar — Torsdag — fyldte Skibsfører i Dampskibsselskabet Progress, Kaptajn P. Hansen Toft 60 Aar. Kaptajn Hansen Toft har sit Hjem i Nordby paa Fanø.

Ligeledes i Gaar fyldte Baadmand ved Redningsstationen Hvide Sande Søren Thuesen Enevoldsen 60 Aar og forhenværende Baadmand ved Redningsstationen i Kirkeby paa Romø Niels Chr. Manø 65 Aar.

Paa Tirsdag fylder forhenværende Baadmand Marinus Sørensen, Svenske Knolde, 65 Aar, og Dagen efter — Onsdag — fylder Motorpasser ved Redningsstationen i Gedser Hans Peter Østen 65 Aar.

Værkfører ved Orlogsværftet Stanley Florian Fick fyldte 50 Aar i Tirsdags.

Overkok i Skagens Rev Fyrskib A. C. Jensen fyldte 50 Aar i Tirsdags.

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

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke
PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN $\frac{1}{3}$
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.

HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

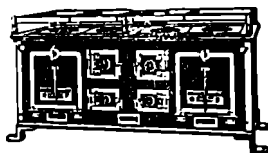
DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAET 1848



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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 Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:
Ingeniør Jan M. Lyngby, Tolddodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13779.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 15. Januar 1942.

Nr. 2.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan inddel Udgangen af Januar Kvarial tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 3 Kr. 50 Øre med Bet til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarialabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarial med Bet til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarials Begyndelse. Kvarialabonnementer 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. Østersøen.

159. Østersøen. Plantagenet Grund NNW. Vrag afmærket.

Vraget af en Dampet, der er sunket paa c. $54^{\circ} 43',5$ N. $12^{\circ} 43',0$ E., c. 6 Sm NNW. for *Plantagenet* Grund, og hvoraf en Mast rager 1 m op over Vandet, er afmærket med en Vraglystønde, udlagt 250 m SW. for Vraget. Vraglystønden har W.-Topbetegnelse og viser En-Formærkelse hver 8^s , Lys 5^s , Mærke 3^s .

160. Danmark. Hollændergrund S. Sømærke udlagt.

En rød- og hvidstribet Spidstønde med rød- og hvidstribet Stage og Ballon, *Hollændergrund S.*, er udlagt paa $55^{\circ} 04' (23'')$ N. $12^{\circ} 20' (36'')$ E., c. 1 Sm ESE. for den afmærkede Rende W. for *Hollændergrund*.
(Kort Nr. 161 og 187.)

161. (T). Danmark. Fakse Havn Indsejling. Afmærkning inddraget paa Grund af Is.

Afmærkningen ved Indsejlingen til *Fakse Havn* paa c. $55^{\circ} 12',2$ N. $12^{\circ} 10',4$ E. er inddraget paa Grund af Is.

162. Sverige. Kämpingebukten. Falsterbokanalen. Fyrbelysning og Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 2/56. Stockholm 1942.)

1. Fyret *Falsterbokanalen Nr. 1* paa $55^{\circ} 23',59$ N. $12^{\circ} 57',18$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- a) Grønt i Pejll. fra Land til 328° . c) Rødt i Pejll. fra 333° til 7° .
b) Hvidt i — - 328° - 333° .

2. Stagen uden Topbetegnelse paa $55^{\circ} 22',71$ N. $12^{\circ} 57',75$ E. er flyttet til $55^{\circ} 22',72$ N. $12^{\circ} 57',81$ E.

3. Stagen med Kost paa $55^{\circ} 22',81$ N. $12^{\circ} 58',08$ E. er flyttet til $55^{\circ} 22',87$ N. $12^{\circ} 58',00$ E.

(E. f. S. Nr. 52/1689 1941. Kort Nr. 132, 130, 187, 188, 125, 180 og 181. Danske Lods III, Side 277.)

163. Sverige S.-Kyst. Kämpingebukten S. Neutralitetsløbet. Sømærke forandret.
(U. f. s. Nr. 1/48. Stockholm 1942.)
Den NW. for Grunden *Klapperåsen* udlagte sorte Stage med 2 Balloner paa $55^{\circ} 21',_{05}$ N. $12^{\circ} 58',_{05}$ E. er ombyttet med en Stage uden Topbetegnelse.
(E. f. S. Nr. 51/1673 1941. Kort Nr. 132, 130, 137, 188, 180 og 181.)
164. (T). Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/51. Stockholm 1942.)
Utgrunden Fyrskib paa c. $56^{\circ} 20',_9$ N. $16^{\circ} 14',_8$ E. er inddraget for Vinterperioden.
165. (T). Sverige. Öland W.-Kyst. Degerhamn Indsejling. Oplysning om Sten.
(U. f. s. Nr. 1/47. Stockholm 1942.)
En Sten, hvorover Dybden er $3,_{85}$ m, er fundet paa c. $56^{\circ} 21',_2$ N. $16^{\circ} 24',_8$ E., c. 8 m W. for Fyrinien: *Degerhamn övre* og *nedre* Fyr overet.
Stenen vil snarest blive fjernet.
166. (T). Sverige. S.-lige Kalmarsund. Lystønde og Vraglystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 1/46. Stockholm 1942.)
Lystønden *Trädgårdsgrund* paa c. $56^{\circ} 38'$ N. $16^{\circ} 22'$ E. og den paa $56^{\circ} 37',_{16}$ N. $16^{\circ} 21',_{60}$ E. udlagte Vraglystønde er inddraget paa Grund af Is. En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt paa Vraglystøndens Plads.
(E. f. S. Nr. 42/1365 1941.)
167. Sverige. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 2/50. Stockholm 1942.)
Den paa $56^{\circ} 39',_{29}$ N. $16^{\circ} 25',_{82}$ E. udlagte Stage med Kost er flyttet c. 75 m i Retning 285° til $56^{\circ} 39',_{30}$ N. $16^{\circ} 25',_{75}$ E., S. for en nylig fundet 4 m Grund.
168. (T). Sverige. Kalmarsunds djuprännå. Lystønder samt Lys- og Kløkketønde inddraget for Is.
(U. f. s. Nr. 1/9. Stockholm 1942.)
Lystønderne *Kalmar Tredingsgrund*, *Kalmar södra boj*, *Gillburen*, *Slottsbredan*, *Mellgrund* paa c. $56^{\circ} 40'$ N. $16^{\circ} 24'$ E. samt Lys- og Kløkketønden *Hatten* paa c. $56^{\circ} 46'$ N. $16^{\circ} 30'$ E. er inddraget paa Grund af Is.
169. (T). Sverige. Mönsteråsleden. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 1/8. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Oknö övre og *nedre*. *Mönsteråsredan övre* og *nedre*.
c. $57^{\circ} 00'$ N. $16^{\circ} 32'$ E.
170. (T). Sverige. Mönsterås Indsejling. Lodsudkigsstation nedlagt for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 1/7. Stockholm 1942.)
Lodsudkigsstationen paa *St. Oknö* (*Mönsterås* Lodsplads) paa c. $57^{\circ} 00',_2$ N. $16^{\circ} 32',_1$ E. er nedlagt paa Grund af Isforholdene.
171. (T). Sverige. Utlängan—Landsort. Lilla Utterklubben Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/80. Stockholm 1942.)
Lilla Utterklubben Fyr paa c. $57^{\circ} 35'$ N. $16^{\circ} 48'$ E. er slukket for Vinterperioden.
172. (T). Sverige. Utlängan—Landsort. Lystønder midlertidigt slukket.
(U. f. s. Nr. 1/6. Stockholm 1941.)
Paa Grund af Isforholdene er Fyrlanternerne aftaget paa nedennævnte Lystønder:
Gränsö Sten c. $58^{\circ} 31'$ N. $16^{\circ} 54'$ E. *Algersgrund* c. $58^{\circ} 39'$ N. $16^{\circ} 28'$ E. *Fläskö södra* og *norra* c. $58^{\circ} 35'$ N. $16^{\circ} 51'$ E.
173. (T). Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Lystønde ombyttet med Vintersømærke.
(U. f. s. Nr. 1/5. Stockholm 1942.)
Västra Stendörren Lystønde paa c. $58^{\circ} 45'$ N. $17^{\circ} 24'$ E. ved Sejløbet *Södertälje—Femörehuvud*, er for Vinterperioden ombyttet med en rød Stage med 1 opadvendt Kost.

174. (T). Sverige. Södertälje—Sävösund. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/49. Stockholm 1942.)
Lystønderne *Korsnäsgrundet* og *Algubbsgrundet* paa c. 58° 51' N. 17° 35' E. er inddraget for Vinterperioden.
175. (T). Sverige. Öregrunds Skærgaard. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 1/4. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Klykskär c. 60° 18' N. 18° 33' E. *Getryggen* c. 60° 12' N. 18° 48' E. *Kappelsgrund* c. 60° 11' N. 18° 50' E.
176. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Lystønder inddraget.
(U. f. s. Nr. 1/3. Stockholm 1942.)
Lystønderne *Bellonagrundet* c. 60° 22' N. 18° 24' E. og *Måsbådan* c. 60° 25' N. 18° 21' E. er inddraget for Vinterperioden.
177. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Fyrskib inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 1/2. Stockholm 1942.)
Fyrskibet *Grepen* (Reservefyrskib) paa c. 60° 28',₁ N. 18° 17',₆ E. er inddraget for Vinterperioden.
178. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder samt Lys- og Fløjtetønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 1/1. Stockholm 1942.)
Lys- og Fløjtetønderne *Grepen's angöring* c. 60° 33' N. 18° 15' E., *Lilljungfruns angöring* c. 61° 16' N. 17° 28' E. og *Myran* c. 61° 36' N. 17° 29' E. samt Lystønderne *Argos grund* c. 60° 38' N. 18° 22' E. og *Storgrundet* c. 61° 10' N. 17° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.
179. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskib og Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/82. Stockholm 1942.)
Fyrskibet *Västra Banken* paa c. 60° 54' N. 17° 56' E. og Lystønden *Västra Finngrundsbanken* paa c. 60° 59' N. 18° 03' E. er inddraget for Vinterperioden.
180. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Kyst-, Lede- og Havnefyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 1/45. Stockholm 1942.)
Efter Søfartens Ophør i *Bottniske Bugt* er samtlige svenske Fyr N. for 63° 30' N. og E. for 20° 10' E. slukket for Vinterperioden. Udsendelserne fra *Holmögadds* Radiofyr fortsættes indtil videre.
(E. f. S. Nr. 1/29 1942.)
181. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen Radiofyr. Radiotaagesignal indstillet for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 54/2664. Stockholm 1941.)
Efter Søfartens Ophør i *Bottniske Bugt* er Udsendelse af Radiotaagesignaler fra *Rödkallen* Radiofyr paa c. 65° 19' N. 22° 22' E. indtil videre indstillet.
182. (T). Finland. Bottniske Bugt. Yxpila—Gamlakarleby. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 36/879. Helsingfors 1941.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Tankar övre og nedre c. 63° 57',₀ N. 22° 50',₀ E. *Råberg*. *Trullögrund*. *Hungerberg*. *Frimodigsgrund*. *Yxpila vågbrytare*. *Yxpila övre og nedre* c. 63° 49',₇ N. 23° 02',₀ E.
183. (T). Finland. Bottniske Bugt. Jakobstad Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 36/880. Helsingfors 1941.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Rummelgrund c. 63° 44',₆ N. 22° 34',₈ E. *Bredhällan*. *Borgmästargrund*. *Hällö*. *Alholmen övre og nedre* c. 63° 42',₅ N. 22° 41',₃ E.

184. (T). Finland. Bottniske Bugt. Nykarleby Indsejling. Hällgrund Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 36/881. Helsingfors 1941.)
Hällgrund Fyr paa c. $63^{\circ} 38',6$ N. $22^{\circ} 25',2$ E. er slukket for Vinterperioden.

185. Tyskland. Warnemünde N.
Den i E. f. S. Nr. 50/1632 1941 rapporterede Skibsfartshindring i $11,5$ m Vand paa c. $54^{\circ} 13',8$ N. $12^{\circ} 05',3$ E., c. $2,9$ Sm 359° fra Warnemünde Fyr, er nu ikke længer synlig over Vandet.
(E. f. S. Nr. 50/1632 1941.) (Se Tillæg.)

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

186. (T). Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen. Lystønder inddraget for Is. Afmærkning i Uorden. Dagmærker endnu ikke opført.
(U. f. s. Nr. 2/56. Stockholm 1942.)
1. De ved den gravede Rende til Falsterbokanalen midlertidigt udlagte Lystønder paa $55^{\circ} 27',90$ N. $12^{\circ} 53',50$ E., $55^{\circ} 26',61$ N. $12^{\circ} 54',66$ E. og $55^{\circ} 25',68$ N. $12^{\circ} 55',58$ E. er inddraget paa Grund af Is.
2. Afmærkningen ved den gravede Rende til Falsterbokanalen er i Uorden paa Grund af Isforholdene.
3. Dagmærkerne ved Fyrene Falsterbokanalen Nr. 3, 4, 5 og 6 er endnu ikke opført, men vil blive det, saa snart Lejlighed dertil gives.
(E. f. S. Nr. 52/1692 1941.)

187. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom. Vandstandsbræt forsvundet. Vandstandsbrættet ved S.-Siden af Indløbet til Bøgestrom paa $55^{\circ} 07'$ ($21''$) N. $12^{\circ} 15'$ ($06''$) E. er væltet, saaledes at Vandstanden ikke kan aflæses.

188. Danmark. Smaalandsfarvandet. Gravet Rende over Tolkebarren. Sømærker genudlagt.
De ved den gravede Rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk forsvundne Sømærker, nemlig:
1. Tolke Rende E. røde Tokost paa $54^{\circ} 50'$ ($57''$) N. $12^{\circ} 13'$ ($47''$) E.
2. Tolke Rende S. hvide Trekost paa $54^{\circ} 50'$ ($54''$) N. $12^{\circ} 13'$ ($43''$) E.
3. Tolke Rende SE.-ligste hvide Stumptønde paa $54^{\circ} 50'$ ($57''$) N. $12^{\circ} 13'$ ($33''$) E., er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 53/1728 1941.)

189. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Dynen. Sømærke i Uorden.
Dynen S.-lige hvide Stage med Halmvisk paa $55^{\circ} 17'$ ($57''$) N. $10^{\circ} 47'$ ($48''$) E. er knækket.

190. Danmark. Store-Bælt. Tranekær ENE. Skibsfartshindring afmærket.
Skibsfartshindringen, der rager op over Vandet paa $55^{\circ} 00' 09''$ N. $10^{\circ} 57' 46''$ E., c. $2,6$ Sm 70° fra Tranekær Fyr, hvor Vanddybden er 17 m, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink, og med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt henholdsvis 70 m og 35 m NE. t. E. for Hindringen.
(E. f. S. Nr. 53/1729 1941.)

191. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Omraade for Muslingeavl nedlagt.
Det i Kortet angivne Omraade for Muslingeavl paa c. $55^{\circ} 02',2$ N. $9^{\circ} 25',9$ E., c. 500 m S. for Aabenraa Havn, er nedlagt. I Omraadet findes nu Dybder fra c. $3,5$ m til c. $5,3$ m.
(Kort 151 og 152.) (Se Tillæg.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1942

- 1/1 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.
1/2 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/3 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.

I. Østersøen.

1942

- 1/5 *Ostersøen*. Miner udlagt. Advarsel.
1/6 *Danmark*. *Lolland S.-Kyst*. *Rodby Havn*. Dybde i Indsejling aftaget.
1/7 *Danmark*. *Gedser* Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.
1/8 *Danmark*. *Falster E.-Kyst*. *Hesnæs Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
1/9 *Danmark*. *Mon S.-Kyst*. *Klintholm Havn*. Dybde aftaget.
1/10 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyr midlertidigt forandret.
1/11 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
1/13 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige Indløb*. Skibsfartshindringer udlagt.
1/14 *Sverige*. *Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.
1/15 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/16 *Sverige*. *Öland E.* Oplysning om Sejløb og Afmærkning.
1/17 *Sverige*. *Öland E.* Miner udlagt.
1/18 *Sverige*. Sejladsforskrift vedrørende *Stockholm*.
1/19 *Sverige*. *Arholm og Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
1/20 *Sverige E.-Kyst*. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
1/21 *Sverige*. *Gotland N.-Kyst*. *Färösund*. Miner udlagt. Advarsel.
1/22 *Sverige*. *Gotland*. *Färösund*. Forbud mod Ankring.
1/23 *Sverige*. *Ullängan—Landsort*. *Hävringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
1/24 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
1/25 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. *Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
1/26 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. *Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
1/27 *Sverige*. *Södra Kvarken*. Minespærring. Advarsel.
1/28 *Sverige*. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.
1/30 *Finland*. Sejlanvisning.
1/31 *Finland*. *Skärgårdshavet*. *Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
1/32 *Tyskland*. Signaler forbudt i tyske Farvande.
1/33 *Tyskland*. *Ostersøen W.-lige Del*. Fyr midlertidigt slukket.
1/34 *Tyskland*. *Ostersøen W.-lige Del*. Lodstvang.
1/35 *Tyskland*. *Ostersøen W.-lige Del*. Sejladsforskrifter.
1/36 *Tyskland*. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.
1/37 } *Tyskland*. *Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/38 }
1/39 *Tyskland*. *Danzig Bugt*. *Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/40 *Tyskland*. *Danzig Bugt*. *Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.

- 1942
 1/41 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.*
 1/42 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.*
 1/43 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/44 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudt Ankringsomraade.*
 1/45 *Tyskland. Kolberg Anduvning. Advarsel.*
 1/46 *Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.*
 1/47 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/48 *Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/49 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.*
 Oplysning om Afmærkning.
 1/50 *Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/51 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.*
 1/52 *Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*
 1/53 *Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/54 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*
 1/55 *Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.*

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

- 1941
 1/68 *Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.*
 1/58 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/59 *Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/60 *Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejlløb forandret.*
 1/61 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
 1/62 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Lyspram udlagt. Grænser for Losseplads forandret.*
 1/63 *Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.*
 1/64 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
 1/65 *Danmark. Sundet. København. Søndre-Havn. Havnearbojder. Advarsel.*
 1/67 *Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignalet ved Nordre-Rose Fyr midlertidigt forandret.*
 1/69 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
 1/71 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning.*
 Advarsel.
 1/72 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
 1/73 *Sverige. Sundet. Malmö Red. Lods fartøj midlertidigt udlagt.*
 2/187 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vandstandsbræt forsvundet.*
 1/74 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning.*
 Sømærke flyttet.
 1/75 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.*
 1/76 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 1/77 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/78 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/79 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Bundundersøgelser udføres. Advarsel.*
 1/80 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.*
 1/81 *Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget. Ledefyr midlertidigt slukket.*
 1/82 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
 1/83 *Danmark. Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.*
 1/84 *Danmark. Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærker midlertidigt inddraget.*
 1/85 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/88 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
 1/89 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder midlertidigt inddraget. Sømærker udlagt.*
 1/86 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.*
 1/90 *Danmark. Lille-Bælt. Assens—Aarøsund. Sømærker midlertidigt inddraget.*
 1/91 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
 1/87 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnikilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1942
 1/93 *Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret Omraade.*
 2/207 *Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.*
 1/95 *Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.*

1942

- 1/94 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/96 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/98 *Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sandbjerg Vig. Juelsminde Havn.* Dybde aftaget.
 1/97 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sølvg Bro.* Dybde aftaget.
 1/99 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II.* Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.
 1/100 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 2/202 *Danmark. Kattegat.* Indsejlingen til *Mariager Fjord.* Dybde aftaget.
 1/103 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
 2/192 *Danmark. Kattegat N.-lige Del.* Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.
 2/193 *Danmark. Kattegat. Hals Barre.* Dybde aftaget.
 1/105 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.
 1/107 *Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt.* Ankring forbudt.
 1/108 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/109 *Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner Baake* forsvundet.
 1/113 *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.
 1/112 *Sverige. Kattegat. Falkenberg* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 2/195 *Sverige. Kattegat. Göteborg. S.-lige* Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/110 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard.* Ankringsforbud.
 1/111 *Sverige. Kattegat. Göteborg Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/114 *Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb.* Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 1/115 *Danmark. Limfjorden. Logstor Grunde.* Gravede Rende. Tilsanding.
 1/116 *Danmark. Limfjorden. Nibe.* Dybde aftaget.
 1/117 *Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen.* Trafikbestemmelser. Advarsel.
 1/118 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/119 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Dybde i Indløb aftaget.
 1/120 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 1/121 *Norge. Skagerrak. Kristianssand* Anduvning. *Vestregapet.* Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1942

- 1/122 *Norge. Vest-Finnmark. Færlige Omraader.* Advarsel.
 1/123 *Norge. Trondheim Fjord.* Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 1/124 *Danmark. Jylland W.-Kyst. Esbjerg Havn.* Tilsandinger.
 1/125 *Tyskland. Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.
 1/126 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red.* Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1942

- Danmark.*
 1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/128 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/129 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/130 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/131 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/132 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.
 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets S.-lige Del*.
 1/136 *Limfjorden.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
 1/138 *Kattegat. Skagerrak.* Advarsel for Fiskere.
 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende Vejbro over *Aggersund*.
Norge.
 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
Sverige.
 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norbottens Len*.

1942

- 1/145 Forskrifter vedrørende Sofarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
- 1/146 Forskrifter vedrørende Sofarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
- 1/147 Midlertidige Lodsfarvande.
- 1/148 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
- 1/149 Passeraedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
- 1/151 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
- 1/152 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.
- Tyskland.*
- 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
- 1/154 Advarsler til Søfarende i Hønhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
- 1/155 Afstandssignal. Advarsel.
- 1/156 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
- 1/157 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Ostersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

192. (T.) Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.

E. f. S. Nr. 1/92 og Nr. 1/106 1942 udgaar og erstattes med:

Nedennævnte Fyrskibe er inddraget og erstattet med Lystønder, som følger:

1. *Skagens Rev* Fyrskib erstattet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, udlagt i 25 m Vand ud for NE.-Spidsen af Revet paa $57^{\circ} 45' (30'') \text{ N. } 10^{\circ} 42' (45'') \text{ E.}$

Fyrkarakter: Rødt Lys med En-Formørkelser hver $7,5^s$, Lys 5^s , Mørke $2,5^s$.

2. *Læsø Trindel* Fyrskib erstattet med en rødmalet Lystønde, udlagt ved 20 m Kurven paa $57^{\circ} 28' (10'') \text{ N. } 11^{\circ} 19' (15'') \text{ E.}$

Fyrkarakter: Hvidt Et-Blink hver $7\frac{1}{2}^s$, Blink c. $2\frac{1}{2}^s$, Mørke c. 5^s .

3. *Læsø Rende* Fyrskib erstattet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, udlagt paa $57^{\circ} 12' (30'') \text{ N. } 10^{\circ} 43' (49'') \text{ E.}$

Fyrkarakter: Hvidt Et-Blink hver 12^s , Blink c. 3^s , Mørke c. 9^s .

4. *Østre-Flak* Fyrskib erstattet med en hvidmalet Lys- og Fløjtetønde, udlagt i c. 10 m Vand paa Fyrskibets Plads paa $56^{\circ} 58' (30'') \text{ N. } 10^{\circ} 53' (30'') \text{ E.}$

Fyrkarakter: Hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $\frac{1}{2}^s$, Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $3\frac{1}{2}^s$.

(E. f. S. Nr. 1/87, 43/1429 og 52/1696 1941.)

193. (T.) Danmark. Kattegat. Hals Barre. Dybde yderligere aftaget.

Paa Grund af Tilsanding er Dybden i den gravede Rende over *Hals Barre* paa c. $56^{\circ} 58',_0 \text{ N. } 10^{\circ} 21',_0 \text{ E.}$ yderligere aftaget til c. $6,5 \text{ m}$ ved Middelvandstand.

(E. f. S. Nr. 1/104 1942. Kort Nr. 106 og 104. Danske Lods II, Side 93, 94 og 126.)

194. Danmark. Kattegat. Søby. Taagesignal oprettet.

Under Taage, naar Fiskerbaade fra *Søby* er paa Havet, afgives fra 1. April til 31. August i Tiden Kl. 1500—2200 og fra 1. September til 31. Marts i Tiden Kl. 1400—2000 Taagesignal med haanddrevet Sirene, Et-Stød hver 2^m , Stød 30^s , Pause 90^s , fra *Søby Havn* S.-lige, ydre Molehoved paa $57^{\circ} 20' (00'') \text{ N. } 10^{\circ} 32' (30'') \text{ E.}$

(Kort Nr. 92, 101 og 100. Danske Lods II, Side 126. Havnelods, Side 205. Fyr.-Fort. Nr. 110.)

195. Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.

(U. f. S. Nr. 2/77. Stockholm 1942.)

Skarpskydningsøvelser foretages den 15.—17. Januar, eventuelt 18. Januar, samt 19.—20. Januar og 27.—30. Januar 1942 fra *Valda Sandö* SW.-lige Pynt paa c. $57^{\circ} 29',_0 \text{ N. } 11^{\circ} 54',_7 \text{ E.}$, c. $1,1 \text{ Sm}$ SW. for *Särö* Kirke.

Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1530.

Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Valda Sandö* SW.-ligste Pynt. Mod Nord begrænses Sektoren af en Linie over *Yttre Tistlarna*, mod Syd af en Linie gennem *Hallands Svartskär* og mod Vest af en Linie, der gaar i $10,8 \text{ Sm}$ Afstand fra *Valda Sandö*.

196. (T.) Danmark. Limfjorden E.-lige Indløb. Hals Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

Hals Klokketønde paa $56^{\circ} 57' (36'') \text{ N. } 10^{\circ} 23' (19'') \text{ E.}$, uden for *Hals Barre*, er ombyttet med Vintersømærke.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

197. Norge. Stavanger Yderred. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 54/3632. Berlin, 1942.)

Et Undervandskabel er udlagt paa *Stavanger Yderred* fra *Ulsnes* paa c. $58^{\circ} 59',_5 \text{ N. } 5^{\circ} 42',_8 \text{ E.}$ tværs over Fjorden i Retning c. 240° . Landingsstederne er afmærket med Kabelskilte.

Det er forbudt at ankere i Nærheden af Kablet.

198. (T). Danmark. Jylland W.-Kyst. Sømærker inddraget for Vinteren.
Nedennævnte Sømærker ved *Knudedyb* og *Juvre Dyb* er inddraget for Vinteren:
a) *Knudedyb* c. 55° 18' N. 8° 21' E.
1. *Knudedyb N.* hvide Stage med 2 Halmviske.
 2. *Flakstjerten W.* røde Stage med 1 opadvendt Kost.
 3. *Gyden* røde Stage med 1 opadvendt Kost.
 4. *Peelrevet N.* røde Stage med 1 opadvendt Kost.
 5. *Jens Klemmensens Revle* rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk, erstattet af en rød- og hvidstribet Stage uden Topbetegnelse.
 6. *Læggen SW.* hvide Stage med 1 Halmvisk.
 7. *Peter Meyers Sand* hvide Stage med 1 Halmvisk.
 8. *Keldsand NE.* røde Stage med 1 opadvendt Kost.
 9. *Pendersand* rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk.
- b) *Juvre Dyb* c. 55° 14' N. 8° 22' E.
10. *Knuderne* røde Stage med 1 opadvendt Kost.
 11. *Knuderne S.* hvide Stage med 1 nedadvendt Kost.
 12. *Store Sælhundebanke W.* hvide Stage med 1 Halmvisk.
 13. *Store Sælhundebanke SW.* hvide Stage med 1 Halmvisk.
 14. *Store Sælhundebanke E.* hvide Stage med 1 Halmvisk.
 15. *Koresand S.* hvide Stage med 1 Halmvisk.
 16. *Mano Gyde* hvide Stage med 1 Halmvisk.
 17. *Rejsby Sjert* rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk.
(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

199. Danmark. Varde Havn. Ændring i Havnereglement.
Ministeriet for offentlige Arbejder har foretaget følgende Ændring i det under den 18. November 1933 stadfæstede Reglement for Ordens Overholdelse i *Varde Havn*. Bestemmelserne om Grænserne for Havnens Omraade mod Øst og mod Vest ændres til:
- Mod Øst: *Varde Bro* (den E.-ligste Bro).
Mod Vest: En ret Linie tværs over Aaen 500 m Vest for fornævnte Bro.
Varde: c. 55° 37' N. 8° 29' E.
(Havnelods, Side 219.)
200. Danmark. Sundet. Lodstakster.
Hjemrejsepengene vedrørende de Lodsninger i *Øresund*, der er fælles for *danske* og *svenske* Lodser, vil i Aaret 1942, ligesom i 1941, blive opkrævet med et Tillæg af 50 pCt. af Grundbeløbet for de *danske* Lodsers Vedkommende.
(E. f. S. Nr. 1/124 1941.)

Tillæg.

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

201. (T). Danmark. Sundet. Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersmærke.
Lys- og Fløjtetønden *Kalveboderne S.* paa c. $55^{\circ} 33',_2$ N. $12^{\circ} 29',_2$ E. er ombyttet med Vintersmærke.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

202. (T). Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget. Dybden over Barren ved *Mariager Fjord* er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til $4,2$ m.
c. $56^{\circ} 43'$ N. $10^{\circ} 21'$ E.
(E. f. S. Nr. 1/102 1942. Kort Nr. 110 og 104. Danske Lods II, Side 129. Havnelods, Side 144.)
203. (T). Danmark. Limfjorden. Løgstor Grunde N. Klokketønde inddraget for Is. Klokketønden *Løgstor Grunde N.* paa c. $56^{\circ} 57',_6$ N. $9^{\circ} 09',_6$ E. er inddraget paa Grund af Is.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

204. (T). Danmark. Graadyb. Lystønder ombyttet med Vintersmærker. Nedennævnte Lystønder samt Lys- og Fløjtetønde i *Graadyb* er ombyttet med Vintersmærker:
- a) Lystønderne *Graadyb Barre* c. $55^{\circ} 26',_4$ N. $8^{\circ} 15',_9$ E., *Skallingen SW.* c. $55^{\circ} 27',_0$ N. $8^{\circ} 17',_1$ E. *Søren Jessens Sand* c. $55^{\circ} 27',_6$ N. $8^{\circ} 19',_2$ E. *Stejlen* c. $55^{\circ} 28',_2$ N. $8^{\circ} 20',_7$ E. *Fovrfeld* c. $55^{\circ} 29',_0$ N. $8^{\circ} 23',_6$ E. og *Sandodden* c. $55^{\circ} 27',_8$ N. $8^{\circ} 25',_5$ E.
- b) Lys- og Fløjtetønden *Fano Sandende (Jerg)* c. $55^{\circ} 29',_0$ N. $8^{\circ} 22',_3$ E.

Ekstra-Tillæg.

I. Østersøen.

205. Letland. Riga Bugt. Messaragotsem Fyr ENE. Undervandshindring rapporteret.
(Rügen Radio, 13. Januar 1942.)
En Undervandshindring rapporteres paa $57^{\circ} 22',_7$ N. $23^{\circ} 10',_6$ E., c. $2,1$ Sm 72° fra *Messaragotsem Fyr*.

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

206. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage Fyr W. t. S. Vrag afmærket.

Vraget af en Motorgalease, hvoraf Masterne rager op over Vandet, er sunket i 3,2 m Vand paa $55^{\circ} 06' (51'') \text{ N. } 12^{\circ} 13' (41'') \text{ E.}$, c. 40 m 254° fra *Sandhage Fyr*. En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt 10 m W. t. S. for Vraget.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

207. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

I Tiden 19. Januar—23. Januar og 9. Februar—14. Februar 1942 afholdes militære Skarpskydningsøvelser ved *Jægerspris* daglig fra Kl. 1000 til Kl. 1600.

Under Skydningerne hejses et Spunsflag paa en Mast paa *Nissibakker* paa c. $55^{\circ} 53' \text{ N. } 11^{\circ} 56' \text{ E.}$ Naar Spunsflaget er hejst, er det forbudt at komme Kysten mellem $55^{\circ} 54',_2 \text{ N. } 11^{\circ} 55',_5 \text{ E.}$ og $55^{\circ} 50',_5 \text{ N. } 11^{\circ} 57',_6 \text{ E.}$ nærmere end 2,7 Sm.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

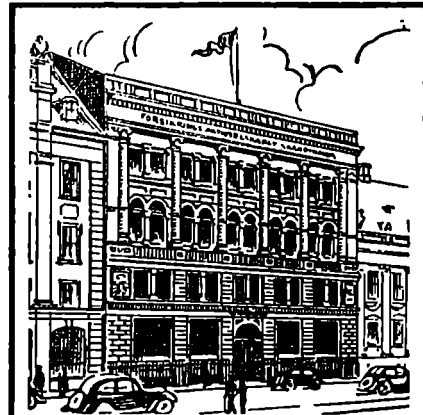
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.
TELEFON C.9316

Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

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	Dispatoh
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa. | D/S »Jyden«, Esbjerg. |
| D/S »Activ«, Korsør. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi. |
| D/S »Als«. | D/S »Nautic«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Orion«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Haderslev. | D/S »Phoenix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dannebrog«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Draco«. | D/S »Samsø«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Svendborg«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Oluf Svendsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Svitzers Bugserafdeling. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Hafnia«. | Odense. |
| D/S »Heimdals«. | 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 »Øresund«. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 4

FREDAG 23. JANUAR 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Forhandlingerne paa den pan-amerikanske Unions Kongres i Rio de Janeiro drejer sig ikke alene om Latin-Amerikas politiske Stilling overfor Axemagterne, men ogsaa om en Inkorporering af Sydamerikas Erhvervsliv i det nordamerikanske Krigsproduktionsprogram, og denne Side af Forhandlingerne vil maaske, efterhaanden som Fremskaffelsen af de for Krigsindustrien nødvendige Raastoffer og Produktionskapaciteten i de krigsførende Lande kommer til at spille en alt mere afgørende Rolle for Krigens videre Udvikling, vise sig at være langt den betydningsfuldeste. Sydamerika er jo ikke alene Storproducent af Levnedsmidler, men i Lande som Brasilien, Venezuela, Colombia, Peru og Chile findes der udstrakte Minerallejer af forskellige Slags, bl. a. Bauxit, Kobber, Tin o. s. v., som er af største Betydning for Krigsindustrien. Hvilke Resultater Konferencen vil komme til kan endnu ikke overses, da dette skrives, men et af de vigtigste Punkter indenfor de erhvervspolitiske Forhandlinger synes at vedrøre Transportforholdene indenfor den pan-amerikanske Zone. Oplysningerne om dette Spørgsmaal er endnu meget ufuldstændige, men det synes at dreje sig om en rationel Udbyggelse af Søfartsforbindelserne og om, at de amerikanske Republikker skal indføre en fælles Konvojtjeneste for at beskytte Søtransporterne mellem de respektive Lande.

Fra de oversøiske Fragtmarkeder foreligger der kun faa Nyheder. U.S. Maritime Commission synes stadig ikke at have afsluttet sine Overvejelser m. H. t. den tidligere bebudede Revision af Fragtsatserne. De sidste Rapporter, der ganske vist ogsaa er saa gamle, som fra 10. Januar, gaar ud paa, at der stadig sluttes Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til \$8.50 til Rio og \$9 til Lower Plate. Hørfro Raten fra Santa Fé til New York er ogsaa uforandret \$22. I Vestindiafarten er Raterne ogsaa uforandrede, nemlig \$2.50 for Kul fra Hampton Roads til Havanna, og 34 Cents for Sukker fra Sydcuba til USNH. — I transatlantisk Fart rapporteres endnu en Damper sluttet for Trælast fra Halifax til Reykjavik til 500/-. Iøvrigt er det stadig Ertstransporterne fra Indien, Syd- og Vestafrika til U.S. Atlantic der træder stærkest i Forgrunden, men heller ikke Raterne for disse Forretninger har været underkastet Forandringer.

Paa de frie oversøiske Markeder kan der stadig placeres Tonnage for Korn fra River Plate til Portugal og Spanien. Buenos Ayres/Lissabon noterer uforandret \$68. Der søges endvidere stadig Tonnage for Stykgods fra New York til Irland til \$88.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene i det store og hele uforandrede, selvom den stærke Kulde efterhaanden foraarsager Isvanskeligheder forskellige Steder. Der er stadig Erts fra Oxeløsund til Stettin og tyske Nordsøhavne, ligesom der endnu kan placeres enkelte Skibe for Træmasse fra de faa endnu aabne nordsvenske Havne til Hamburg eller Bremen til sv. Kr. 28, option Lübeck eller Stettin til sv. Kr. 23. For Papir Gøteborg/Bremen indikeres sv. Kr. 30. Fra Tyskland til Norge søges stadig Tonnage for Stykgods til uforandrede Rater og i Kombination med saadanne Laster kan der stadig skaffes Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark til omkring d. Kr. 25, og Cyanamide fra Hardangerfjorden til Gøteborg til sv.

Kr. 30. Kis fra Trondhjemsfjorden til Helsingfors har betalt sv. Kr. 25, fio., hvilket kan gentages. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark er der jævn god Beskæftigelse.

DANMARKS VARETILFØRSLER I 1941

I Statistisk-økonomiske Oversigter oplyses om Danmarks Udenrigshandel i 1941, at Værdien af Specialindførslen for 1941 antages at blive knap 1300 Millioner Kroner, hvilket er 80—90 Millioner Kroner mindre end Aaret forud og 450 Millioner Kroner mindre end i 1939. Værdien af Specialudførslen anslaaes at blive godt 1250 Millioner Kroner mod 1517 Millioner i 1940 og 1578 Millioner i 1939. Der vil herefter blive en Merindførsel paa knap 30 Millioner Kroner, medens der i 1940 var en Merudførsel paa 141 Millioner Kr.

I fire af Aarets Maaneder har der været Merindførsel, nemlig Marts, April, Juli og August, og kun i de tre af sidstnævnte Maaneder var Indførselsoverskuddet af større Betydning. For Aprils Vedkommende skyldtes Overskuddet en stærk stigende Indførsel formentlig som Følge af, at Isvanskelighederne i de foregaaende Maaneder havde formindsket Tilførslerne ekstraordinært. Det betydelige Indførselsoverskud i Juli Maaned maa paa samme Maade tilskrives en Forskydning i Indførslen fra Juni til Juli, medens Indførselsoverskuddet i August især skyldes, at Udførslen i denne Maaned var særlig lille. Iøvrigt har Bevægelserne i Tallene fra Maaned til Maaned ikke været store.

Medens der endnu i 1940 fandt en betydelig Indklarerings Sted af Varer fra Lager i Frihavnen eller paa Toldboden og lignende Steder, saaledes at en Del af den i Handelsstatistikken konstaterede Indførsel svarede til saadanne Indklareringer, maa det antages, at den for 1941 konstaterede Vareindførsel i alt væsentligt svarer til Tilførslen til Landet i samme Aar.

Da man skønmæssigt har anslaaet Indklareringen fra Lager her i Landet i 1940 til godt 100 Millioner Kroner, vil det ses, at Værdien af Varetilførslerne i 1941 sandsynligvis har været lidt større end i 1940.

Dette Resultat har imidlertid kun kunnet opnaas, fordi Priserne i Løbet af Aaret er steget ret betydeligt. En foretaget Beregning af Prisstigningen i Forhold til 1938 viser saaledes for 1940 en Stigning paa 47 Procent, men for Januar—November 1941 paa ca. 70 Procent. Tages denne Prisstigning i Betragtning, vil det ses, at Varetilførslerne i 1941 er formindsket med omkring 10 Procent i Forhold til 1940.

Det er allerede nævnt, at Udførslen kun faldt lidt fra 1939 til 1940. Grunden hertil var dels de stigende Priser, dels den ekstraordinære Eksport som Følge af Besætningsreduktionen. I 1941 er Besætningerne yderligere reduceret noget, men den herved muliggjorte ekstra Udførsel har dog kun været af mindre Omfang, og den almindelige Produktionsnedgang har i langt højere Grad paavirket Udførslen, der, som det fremgaar af det foregaaende, i Værdi er formindsket med ca. 250 Mill. Kr. Ogsaa for Udførselens Vedkommende er der imidlertid sket en betydelig Prisstigning, der endda har været forholdsvis større end for Indførslen, idet Stigningen i Forhold til 1938 i 1940 var 23 pCt., men i 1941 ca. 70 pCt. ligesom for Indførslen. Tages Prisstigningen i Betragtning, vil man kunne anslaa Nedgangen i Vareudførslen fra 1940 til 1941 til ca. 40 pCt.

THEODORE SALVESENS DØD

Ifølge et Telegram fra Skotland er Ærespræsidenten for »The Baltic and International Maritime Conference«, Skibsreder *Theodore E. Salvesen* død i Leith næsten 79 Aar gammel.

Ved sin Død var Theodore Salvesen Seniorchef i Rederiet *Chr. Salvesen & Co.* i Leith. Det store Rederi havde, da Krigen brød ud, en Flaade paa 65 Skibe paa tilsammen 120.000 Brutto-Register-Tons, og Theodore Salvesen beklædte tillige Posterne som Konsul for Norge, Frankrig og Finland.



Skibsreder *Theodore E. Salvesen.*

Sit internationale Ry erhvervede han for sit store Arbejde for »The Baltic and International Maritime Conference«, for hvilken han i 1911 blev Vicepræsident. Fra 1923 til 1927 var han Conferencens Præsident, og da han trak sig tilbage, blev han udnævnt til Ærespræsident som en Paaskønnelse af det store Arbejde, han havde ydet i den internationale Skibsfarts Tjeneste. Han øvede en meget betydelig Indsats indenfor Conferencen, hvor han ved mange Lejligheder viste sig som Foregangsmand. Hans store Interesse var at faa fremmet det internationale Samarbejde mellem Rederne.

Theodore Salvesen var af norsk Slægt. Selv talte han flydende Norsk, takket være et flere Aar langt Studieophold ved Christiania Handelsgymnasium, da han var en ganske ung Mand.

Ved mange Lejligheder kom hans Interesse for Norge til tydeligt Udtryk. Saaledes var Rederiet *Chr. Salvesen* stærkt interesseret i den norske Hvalfangst.

I Fjor kunde Theodore Salvesen fejre sit 60 Aars Jubilæum i Rederiet *Chr. Salvesen.*

HAVNEREGNSKABERNE FOR DE TO SIDSTE FINANSAAR

Statistisk Departement har foretaget en Opgørelse Spaa Grundlag af de danske Havnes Regnskaber for de to Aar 1939/40 og 1940/41. For Købstædernes Vedkommende oplyses Regnskabstallene for Aarene 1939/40 og 1940/41, medens Oplysningerne for Københavns Havn omfatter Kalenderaarene 1939 og 1940.

Driftsregnskaberne for 1940/41 er især paavirket af en meget betydelig Nedgang i Indtægterne, hovedsagelig som Følge af Havne- og Bropengenes Svigten, idet Københavns Havns Indtægter af disse er formindsket fra 3,7 Millioner Kr. i 1939 til 1,9 Millioner i 1940, og Købstadshavnens tilsvarende Indtægter er formindsket fra 9,4 Millioner i 1939/40 til 6,4 Millioner i 1940/41. De øvrige Indtægtsposter — Lejeindtægter, Renter og andre Indtægter — har derimod ikke været lavere, bortset fra Københavns Havns Renteindtægter, som er formindsket med ca. en halv Million som Følge af en Nedgang i Andelen af Københavns Fri-

havns-Aktieselskabs Driftsoverskud. Af Udgiftposterne, der i det store og hele er uforandrede, skal kun nævnes Københavns Havns Udgifter til Vedligeholdelse m. v., der bl. a. som Følge af Isbrydningsarbejde i 1940 i Forhold til det foregaaende Aar er steget med 400.000 Kr

Medens Københavns Havn i 1939 havde et Driftsoverskud paa 2,3 Millioner, der dog blev posteret som Henlæggelser, er der i 1940 et Underskud paa 0,7 Millioner, og for Købstadshavnene er et Overskud i 1939/40 paa 0,2 Millioner forvandlet til et Underskud paa 2 Millioner i 1940/41.

I Status er for Københavns Havn Havneanlæg, Materiel m. m. opført med 70 Mill. Kr., hvortil kommer 6 Mill. Kr. i andre Kapitaler, medens de tilsvarende Tal for Købstadshavnene udgjorde henholdsvis 140 Mill. Kr. og 12 Mill. Kr. Københavns Havns faste Laan er opført med 18 Mill. Kr., og som Skyld til diverse Kreditorer er anført 1,4 Mill. Kr., medens der til Pensionsfonden er henlagt 2,8 Mill. Kr. og til Reservefond m. v. godt 17 Mill. Kr., saaledes at der er et Statusoverskud paa 36 Mill. Kr. For Købstadshavnene er de faste Laan opgjort til knapt 49 Mill. Kr. og Skyld til diverse Kreditorer til knapt 8 Mill. Kr., medens der til Pensionsfonden er henlagt godt $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. og $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til særlige Formaal, hvorefter der fremkommer et Statusoverskud paa 94 Mill. Kr.

Fra 1938/39 til 1940/41 har der for samtlige Havne under eet været en Nedgang i Indtægten paa Bro- og Havnepenge paa 7 Millioner Kr.

UDENLANDSK FRAGTFART HAR INDBRAGT 100 MILLIONER

Om Forskydningerne i vor Betalingsbalance overfor Udlandet oplyses det i »Statistisk-Økonomiske Oversigter«, at der formentlig for Aaret 1941 vil fremkomme et Indførselsoverskud paa ca. 30 Mill. Kr., medens Indtægterne af den danske Handelsflaades udenlandske Fragtfart skønnes (brutto) at have udgjort ca. 100 Mill. Kr. Forskellen mellem Netto-Fragtindtægten og Indførselsoverskudet indgaar i Tallene for Bankernes udenlandske Tilgodehavender, men der foreligger ikke paa nærværende Tidspunkt de fornødne Oplysninger om Betalingsbalancens øvrige Poster, og der er derfor ikke Mulighed for at skønne over de samlede Ændringer i Kapitalbalancen overfor Udlandet i 1941.

NEDGANG I TRAFIKKEN PAA DANSKE HAVNE

Det Kvantum Gods, der er omsat over danske Havne, har i de tre første Kvartaler af 1941, for hvilken Periode der nu foreligger Oplysninger, været en halv Snes pCt. mindre end i det tilsvarende Tidsrum i det foregaaende Aar.

Nedgangen falder, efter hvad Statistisk Departement oplyser, paa Omsætningen med Udlandet, medens Transporterne mellem danske Havne indbyrdes har været af omtrent uforandret Størrelse. En Sammenligning mellem de enkelte Kvartaler viser, at Omsætningen i Januar Kvartal er gaaet ned til det halve, medens der i April og Juli Kvartaler har været ligesaa stor Trafik paa danske Havne som i det tilsvarende Tidsrum i 1940.

SMAASKIBSFARTENS AARSBERETNING

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har udsendt sit Regnskab og sin Aarsberetning, der bringer en Omtale af Krigsforholdenes Indflydelse paa Smaaskibsfarten og dens Kaar.

Det hedder bl. a.:

— For Skibsfarten gælder det, at vi foruden den almindelige Befolknings Bekymring for det daglige Brød stedse tillige har Blikket rettet mod de tekniske Fornødenheder. Olie, Petroleum, Benzin, Sejldug og Tovværk, som for os erhvervsmæssigt betyder selve Livet. Ogsaa her er det i det forløbne Aar gaaet saa

slideligt. Vi vil til det sidste bevare Haabet om, at det skal lykkes os her at klare os igennem uden blaa-øjede Forhaabninger og overdrevne Forventninger, men med den sejge Livsvilje og Optimisme, som altid — selv i de mørkeste Perioder — hidtil har holdt den danske Sømand oppe.

Dansk Smaaskibsfart har gjort sin Pligt, og vi benytter Lejligheden til med Tak at anerkende den Forstaaelse, der til Gengæld fra Samfundets Side er vist os, blandt andet i Henseende til at søge tilvejebragt de Forsyninger af Proviant og Driftsmidler, som vi faktisk har faaet stillet til Raadighed. Vi erkender ogsaa, at der gennem Loven om Tilskud til Reparationer og Forbedringer af Skibe, gennem Statens Dækning af Krigsulykkes-Forsikrings-Præmierne, gennem

Krigsforsikringen for Skibe og paa anden Maade er vist os en Forstaaelse, som vort Erhverv i Fortiden ofte bittert maatte savne.

Under denne Krig kender vort Samfund i det store Hele kun lidet til Krigsgevinster, og heller ikke den mindre Skibsfart har haft større økonomisk Udbytte af sit Arbejde og den Risiko-Indsats af Menneskeliv og Materiel, som Dag ud og Dag ind er gjort. Ingen Klage skal lyde af den Grund, thi vi ønsker sikkert alle kun at dele Lod og Vilkaar som gode Landsmænd. Overfor visse Tendenser, som i Aarets Løb nu og da har gjort sig gældende i Retning af at tænke sig økonomiske Indgreb, som nedskærer Smaaskibsfartens Mulighed for at faa blot de rene Driftsudgifter rimeligt dækket, maa der raabes et Vagt i Gevær.

Panama — Amerikas maritime Livslinie.

Den forløbne Uge bragte Meddelelser om, at U.S.A. har besat Panama som et Led i Forsvaret af den dyreste 80 Kilometer lange Strækning, der staar under det uendelige Amerikas Kontrol: *Panamakanalen*, der i den nye Storkrigs sidste Fase staar som Betingelse for, at det kan lykkes U. S. A. at føre sin Krig samtidig paa begge Oceaner. Det er en Livsnødvendighed, at Kanalen holdes aaben for Trafik, og fra De Forenede Staters Side bliver alt sat ind for, at det kan ske.

Selv i Fredstid har Kanalzonen — den 17 Kilometer brede Zone — haft et meget omfattende Forsvar, der yderligere blev styrket i Tiden omkring den amerikansk-japanske Krigs Udbrud. Det er ikke underligt, at U. S. A. har koncentreret et Kæmpeforsvar omkring denne Kanal, der strategisk set er meget saarbar, idet een eneste Bombefuldtræffer eller en Helvedesmaskine vil være i Stand til at sætte hele Kanalsystemet ud af Funktion. Det skyldes simpelthen Sluserne, som for at hæve Skibene op til Gatunsøen, der ligger 26 Meter over Havets Overflade, er anbragt som tre Dobbeltsluser, gennem hvilke alle Skibe maa passere. Den ene ligger mod Nord og de to mod Syd — Panamakanalen gaar jo nærmest i Retning Syd-Nord. Hvis blot en af disse Sluser bliver ramt, vil det faa katastrofale Følger. Denne Frygt har i Aarevis redet Amerika som en Mare, og selv i normale Tider har Kanalzonen været overbefæstet. Den havde da en Garnison paa 150.000 Mand, men man tager næppe Fejl, naar man i Dag beregner Befæstningsstyrken til at være tredoblet. Ved Kanalens Munding findes der stærke Kystforsvar, omfattende Minespæringer, Ubaadsnet og lange Rækker af Flyvemaskiner, der patrouillerer Dag og Nat. Ved Indsejlingshavnen fra det karibiske Hav: *Colon*, har Amerikanerne udbygget et meget stærkt Støttepunkt for Ubaade og Hydroplaner, og noget lignende er Tilfældet ved *Balboa* — Indsejlingshavnen fra Stillehavet. Langs Kanalen, dybt inde i Junglen ligger der stærkt camouflerede Flyvepladser.

I de senere Aar har de amerikanske Myndigheder i Kanalzonen ført den skarpeste Kontrol med de 29.000 Indbyggere, der bor i den smalle Strimmel Land. Frygten har næppe været ubegrundet. Det er fra amerikansk Side — maaske lidt drastisk — blevet paa-staaet, at der indenfor en Radius af 300 engelske Mil fra Kanalen — altsaa i Republikkerne *Panama* og *Costa Rica* — levede 20.000 japanske Hærreservister, som man direkte beskyldte for Spionage. Det hed sig, at et i al Hemmelighed optaget Fotografi er gaaet til Tokio for hver tredje Gallon Vand, der er passeret gennem Kanalens Sluser. Det lyder stærkt og er vel ogsaa lovlige farvet sat op, men man maa ikke glemme den fuldstændige japanske Dødsforagt, der vel tydeligst er kommet til Udtryk i Dødspiloternes Indsats.

Allerede paa et tidligt Tidspunkt — kort efter Mid-

ten af forrige Aarhundrede — gav man i U. S. A. Udtryk for Ønsket om at skabe en Vandvej mellem de to Oceaner, og i 1881 var Forarbejderne til Kanalen gennemført, og to Aar efter kunde man gaa i Gang med Bygningen — med fransk Kapital og *Lesseps*, Suezkanalens Skaber, som Bygmester, men kort efter kom den saa velkendte »Panama-Skandale« med det store Aktiefald, der lagde den sorte Skygge over den geniale Kanalbyggers Navn.

Et nyt fransk Selskab tog fat, men maatte atter indstille Virksomheden. I Amerika levede Kanaltanken imidlertid videre, og da det franske Kanalselskab opgav definitivt, sprang U. S. A. til og købte Materiellet for 200 Millioner Dollars.

Efter et drastisk Felttog mod Moskitoerne, der simpelthen blev udryddet ved, at Vandhuller og Laguner overhældtes med Petroleum, gik man i Gang med Byggeriet, som indledtes med Opdæmningen af de to Floder *Chagres* og *Rio Grande*, der løber ud i Atlanten og derved skabtes to kunstige Søer, *Gatun-Søen* og *Miraflores-Søen*.

I 1914 — just ved den sidste store Krigs Udbrud — stod Kanalen endelig færdig, men Jordskælv og Krigens mange Vanskeligheder bevirkede, at den først kunde aabnes for den almindelige Trafik noget senere. Ved den højtidelige Indvielse var der i 1914 en vældig Skibsparade, hvori alle Nationers Skibe — ogsaa danske — deltog. Men endnu er der mange Vanskeligheder ved Kanalen, takket være ustandselige Jordskred.

Hvad Panamakanalen betyder for Verdensskibsfarten kan ikke udmaales i Penge. I Aarene indtil denne store Krig blev den aarlig besejlet af 6000 Skibe paa tilsammen 30 Millioner Brutto-Register-Tons, og nogle Tal belyser med tilstrækkelig Tydelighed Kanalens tidsbesparende Værdi. Vejen fra Liverpool til San Francisco er blevet forkortet med 9.530 Kilometer og fra samme By til Valparaiso med 4.540 Kilometer. Amerikanske Skibe, der skal fra det ene Ocean til det andet sparer gennemsnitlig 8.000 Sømil eller gennemsnitlig en Tid paa 30 Dage.

Af dette sidste Tal forstaar man Panamakanalens store Betydning. Det er ikke umuligt, at man i U.S.A. i Dag fortryder, at man ikke fulgte den oprindelige »Lesseps-Plan«, der blev lagt som Grundlag for det amerikanske Kanalbyggeri — i denne fandtes jo ikke de saa uhyre saarbare Sluser.

Planerne om at bygge en ny Kanal mellem Stillehavet og Atlanterhavet er ikke skrinlagt. Allerede saa tidligt som under den sidste Krig — i 1916 — erhvervede U. S. A. 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 er saaledes intet i Vejen for, at det nye Kanalbyggeri kan begyndes naarsomhelst.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Istillægspræmier for Varetransporter

Tillægspræmier vil blive beregnet for mindre Fartøjer for de fleste indenlandske Ruter og for nordtyske Havne, hvorimod større Skibe endnu er fritaget for Tillæg. Dette kan dog ventes indført, hvis Isvanskelighederne forøges. For Varer til eller fra den øvre Østersø, hvor Isen allerede længe har været til Stede, vil Tillæg nu blive beregnet for alle Forsendelser.

Fiskeriudbyttet fordoblet i Fjor

Efter foreliggende skønsmæssige Oplysninger har Udbyttet af Fiskeriet i 1941 ifølge Statistisk Departement trods adskillige Vanskeligheder for Fiskerne været forholdsvis godt for Landet som Helhed; Forholdene har dog været meget forskellige i de forskellige Fangstfelter.

Den samlede Fangstmængde kan anslås til at være ca. 25 pCt. højere i 1941 end i 1940, d. v. s. mindst 140 Mill. kg i 1941, og da Priserne har været betydelig højere end Aaret før, skønnes Fangstens Værdi at være ca. 115 Mill. Kr. mod 58 Mill. Kr. i 1940. Samtidig er dog ogsaa Fiskerierhvervets Vanskeligheder vokset paa Grund af større Knaphed og stigende Priser paa de nødvendige Driftsmidler, Brændselolie og Fiskeredskaber.

Afsætningen af Fangsten har ikke voldt Vanskeligheder, idet den Del af Udbyttet, der ikke er aftaget af Hjemmemarkedet, har kunnet eksporteres til tilfredsstillende Priser.

Udstrakt Assistance til Havnefogederne

For at der kan ydes Skibene fornøden Sejlanvisning tiltraadte Finansudvalget i sit Møde forleden, at der i en Række Havne som Assistance for Havnefogederne ansættes navigationskyndige Mænd, hvis Lønning betales af Staten. Man regner med, at det samlede Beløb til dette Formaal vil komme til at andrage 100,000 Kr. De Havne, som vil faa en ekstra Mand stillet til Raadighed for Havnefogeden, er Aabenraa, Aalborg, Aarhus, Fredericia, Frederikshavn, Haderslev, Helsingør, Horsens, Kalundborg, Kolding, Korsør, København, Nakskov, Nyborg, Næstved, Odense, Randers, Rønne, Svendborg og Vejle.

I disse Havne etableres Døgnvagt paa Havnekontoret. Hvor der ikke er ansat Havneassistent, ansættes en Navigator som Medhjælper for Havnefogeden. Ogsaa i Havnene Bagenkop, Fakseladeplads, Kerteminde og Masnedsund ansættes Navigatorer som Assistance for Havnefogederne, der i de paagældende Havne ikke har fornøden navigationsmæssig Uddannelse. Der bevilges desuden 30,000 Kr. aarlig som Ekstrabetaling for Overarbejde, men Overarbejdspenge maa dog almindeligvis ikke overstige 300 Kr. aarligt for hver.

Nyt Svendborg-Rederi

Ved et Møde paa Skibsreder A. E. Sørensens Kontor i Svendborg er der stiftet et nyt Rederi-Akts. med en Kapital paa 150,000 Kr. Selskabet fik Navnet »St. Jørgens«, og den første Bestyrelse valgtes med A. E. Sørensen som Formand. Det nye Rederi har bestilt en Nybygning ved Træskibsværftet i Svendborg. Nybygningen skal rigges som Galease og have en Dødvægtstonnage paa ca. 170 Tons. Den forsynes med en Motor fra Bukh, Kalundborg.

Havneprojektet skaaret 4—5 Millioner ned

Trafikministeren har for at imødekomme Folketingets Ønsker ladet foretage en Række Ændringer i de oprindelige Havneprojekter for Udvidelsen af Frederikshavn og Skagen Havne og har præsenteret Folketingetsudvalget for et Projekt til Frederikshavns Havn, der er 2 Millioner Kr. billigere, men iøvrigt i Hovedsagen dækker det oprindelige Forslag. Folketingetsudvalget fandt ikke Forslaget tilfredsstillende og udbad sig et nyt Projekt, der formentlig ligger 4—5 Millioner Kr. under det oprindelige Forslag. Det skal man saa se paa i det næste Udvalgsmøde.

Druknet i England

De Paarørende til Letmatros Otto Edvard Larsen, Kalundborg, har gennem Udenrigsministeriet modtaget Meddelelse om, at Larsen er død i England ved Drukneulykke. Han var ugift og blev 32 Aar gammel.

»Det hændte derude«

Sømandspræsten, Pastor Fr. Eilschou-Holm har paa indenlandsk Sømandsmissions Forlag udgivet en Samling Beretninger om Søfolks Færden. Det er en Række stoute Søfolk, der har nedskrevet nogle af deres Oplevelser og Erindringer. Pastor Eilschou-Holm har samlet dem paa en Maade og i et Udvalg, der gør Bogen til spændende Læsning. Ganske naturligt kredser Oplevelserne navnlig om forrige Krig, og disse Glimt kan kun minde os om, hvad vore Søfolk i Dag er udsatte for.

Bogen bringer det friske Pust derudefra, og den inde-

holder tillige Sømandspræstens smukke Mindeord over vore omkomne Søfolk.

Sundlodsernes Hjemrejsepenge

Hjemrejsepengene vedrørende de Lodsninger i Øresund, der er fælles for danske og svenske Lodsere, vil i Aaret 1942, ligesom i 1941, blive opkrævet med et Tillæg af 50 pCt. af Grundbeløbet for de danske Lodsers Vedkommende.

Svensk Skibsreder død

Skibsreder G. Janson i Gøteborg er død, 79 Aar gammel. Den Afdøde har siden 1905 indtaget ledende Stillinger indenfor Broströmkoncernen.

Skibsreder G. Janson var meget anset indenfor svensk Skibsfart, hvor hans væsentligste Arbejde faldt i Broströmkoncernen, hvor han blandt andet var Chef for Tirfing-Bolaget. Han var nøje knyttet til afdøde Skibsreder Dan Broström og overtog ved dennes Død Ledelsen af Svenska Orientlinien, indtil han i 1932 trak sig tilbage.

Nyt svensk Tankmotorskib

Rederi A/B Transmark, Gøteborg — et Led i Transkoncernen, — har bestilt et Tankmotorskib paa 12,500 Tons d.w. ved Gøtaverken til Levering i Slutningen af Aaret.

Naar dette Skib er leveret, bestaar Transkoncernens Tankflaade af Skibe paa tilsammen over 100,000 Tons d.w.

Svenske Skibssalg

Svensk Ø.K. har solgt Damperen »Siirto« til Rederiaktiebolaget Sylvania i Gøteborg, som har omdøbt det til »Gothia«. Skibet er bygget i Elmshorn i 1921 og laster 1,206 Tons d.w.

Rederi A/B Fredrika har af Rederi A/B Europa i Åbo købt Damperen »Fidra«, der er bygget i 1918 i Fredrikstad og laster 3.035 Tons d.w. Rederiet har søgt om den svenske Regerings Tilladelse til at lade Skibet sejle under svensk Flag.

Svenska Amerikaliniens Skibssalg

Det oplyses, at Svenska Amerikaliniens Salg af Motorskibet »Kungsholm« til U. S. A.'s Maritime Commission har indbragt 6 Millioner Dollars uden Service og Kunstgenstande. Salget af »Kungsholm« betegnes som fordelagtigt for Linien og dens Aktionærer, idet Skibet formentlig er bogført til en Værdi af ca. 10 Millioner svenske Kroner, og Salget maa derfor give et betydeligt Overskud, ligesom Tilfældet var med Nybygningen »Stockholm«.

Ifølge »Affärsvärlden« har de to store Skibssalg — de hidtil største i Sverige — indbragt tilsammen 60 Millioner Kroner. Efter Salgene regner man med, at Linien i Bankfordringer og andre likvide Midler har ca. 35 Millioner Kroner fri for Gæld, bortset fra Skatter. De tilbageværende Skibe, Motorskibet »Gripsholm«, Damperen »Drottningholm« og den lille Damper »Kastelholm«, menes at være bogført til en Nettoværdi af 8 Millioner Kroner, hvori naturligvis ligger en betydelig skjult Reserve.

Balancemæssigt er Stillingen overordentlig god, men Bladet paapeger, at man ikke kan vente noget Udbytte, da Selskabets Indtægter udelukkende bestaar af Renter som næppe dækker mere end de løbende Udgifter, selv om disse for Tiden er stærkt reduceret.

Beslaglagte finske Skibe

Beslaglæggelsen af finske Skibe i Forbindelse med den engelske Krigserklæring til Finland og U.S.A.'s Tilslutelse til Krigen har haft katastrofale Virkninger for finsk Skibsfart. Foruden at Trafikken over Petsamo blev standset, forblev 23 finske Skibe udenfor Spærrezonen.

Ved den engelske Krigserklæring beslaglagdes i England følgende finske Skibe:

ZEISE

PROPELLER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

s.s. »Brita Thordén, 3,050 Tons d.w., tilhørende Gustaf B. Thordén, Brändö; s.s. »Ester Thordén«, 3,050 Tons d.w., do.; s.s. »Rosenborg«, 2,450 Tons d.w., O/Y Pohjanmeri, Åbo; s.s. »Yildum«, 5,600 Tons d.w., Rederi A.-B. Yildum, Mariehamn; s.s. »Oddwar II«, 3,000 Tons d.w., Rederi A.-B. Oddwar, Kotka; s.s. »Anneberg«, 4,190 Tons d.w., Rederi A.-B. Anneberg, Mariehamn.

Den 27. December besluttedes følgende Skibe af den amerikanske Regering:

s.s. »Aagot«, 6,050 Tons d.w., O/Y Sea Freight A.-B., Helsingfors; s.s. »Advance«, 2,950 Tons d.w., Rederi A.-B. Advance, Mariehamn; m.s. »Amazon« (ex »Mathilda Thordén«), 6,000 Tons d.w., Gustaf B. Thordén; s.s. »Anja«, 7,890 Tons d.w., Rederi A.-B. Atlanta, Helsingfors; s.s. »Asta«, 3,74 Tons d.w., Rederi A.-B. Asta, Mariehamn; s.s. »Atlas II«, 1,525 Tons d.w., Rederi A.-B. Atlas, Mariehamn; m.s. »Aurora«, 7,300 Tons d.w., Rederi A.-B. Atlanta, Helsingfors; s.s. »Delaware«, 4,135 Tons d.w., A.-B. Helsingfors Steamship Co. Ltd., Helsingfors; s.s. »Kurikka«, 5,050 Tons d.w., Vaasan Laivo O/Y, Vasa; s.s. »Kuurtanes«, 5,200 Tons d.w., Kuurlanes O/Y, Vasa; s.s. »Marisa Thordén«, 6,900 Tons d.w., Gustaf B. Thordén; s.s. »Olivja«, 3,500 Tons d.w., Rederi A.-B. Olivebank, Mariehamn; s.s. »Pandia«, 3,800 Tons d.w., Rederi A.-B. Pandia, Mariehamn; m.s. »Saimaa«, 3,230 Tons d.w., F. Å. A., Helsingfors; s.s. »Wipunen«, 6,600 Tons d.w., Antti Wihuri, Brändö.

Af de 24 Skibe befandt to — s.s. »Hammarland« og s.s. »St. Stephen« sig i sydamerikanske Farvande og er indtil videre intakte.

Ikke forlist

For nogen Tid siden fremkom der i den norske Presse Meddelelse om, at Oslo-Motorskibet »Silvaplan«, paa 9,325 Tons d.w., var forlist. Det erklæres nu fra Rederets Side, at dette ikke er Tilfældet.

Amerikanske Turbineskibe

Efter hvad der meldes fra New York har United States Maritime Commission til Hensigt at udstyre de Handelskibe, som bygges af C-Typen i Scier, med Turbiner i størst mulig Udstrækning, hvorved der opnaas en øget Fart. For en Bevilling paa 50 Millioner Dollars skal der bygges fire nye Fabrikker til dette Formaal, og endvidere skal der foretages Udvidelser af allerede bestaaende, som er opført af Marinen. Ved Nyanlæggene og ved Udvidelserne mener man i første Omgang at kunne bygge 250 Turbiner til Handelskibe, men man regner ikke med, at Bygningen kan begynde før i September Maaned.

Planlagt Kanal mellem Loire og Rhone

Paa Foranledning af Marskal Pétain har det franske Produktionsministerium udarbejdet en 10 Aars-Plan over offentlige Arbejder, og blandt de interessante Projekter, denne Plan omfatter, er et Forslag, som er indsendt af Handelskammerne i St. Etienne og Saumur. Det gaar ud paa at faa anlagt en Kanal mellem Loire og Rhone.

Kanalen skal være saa bred og dyb, at den kan tage Skibe paa 5—600 Tons fra Loires Munding ved St. Nazaire til Marseille. Kanalen vil have den store Fordel, at den forbinder Industricentrene ved Loire- og Rhoneflodernes Munding med Distrikterne i Midtfrankrig og desuden Loire-Havnen Nantes med Middelhavet. Desuden kan saavel Rhone som Loire sættes i Forbindelse med det mellem-europæiske Kanalnet ved den planlagte Rhin-Rhone-Kanal gennem Schweiz.

Afsked

Maskinmester A. M. Knudsen ved Storebæltsoverfarten har med Udgangen af denne Maaned faaet sin Afsked paa Grund af Alder. Maskinmester Knudsen har været ansat i Statsbanernes Tjeneste i 38 Aar. Han er Medlem af Bestyrelsen for Skibsmaskinofficersforeningen og Jernbaneforeningen.

Dødsfald

Forhenværende Skibsfører Herman Nielsen, Thurø, er død 73 Aar gammel.

Kaptajn Nielsen, der er født paa Thurø, kom til Søns i 1882 med en Skonnert fra Fødeoen. Styrmandseksamen 1. og 2. Del tog han i 1894 fra Svendborg Navigations-skole, hvorefter han i nogle Aar sejlede som Styrmand i Sejlskibe fra Thurø og Marstal. I 1903 blev han Skibsfø-

rer, og han forblev i Sejlskibene, indtil han i 1926 gik i Land.

Forhenv. Dampskibsekspeditor Andreas Jørgensen, Strynø, er død, 89 Aar gammel. I sin Tid sejlede Jørgensen Post mellem Strynø og Rudkøbing og var i flere Aar Øens Landpost.

25 Aars Jubilæum

Paa Tirsdag — den 28. Januar — fejrer Inspektør i I. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik Vald. A. Petersen sit 25 Aars Jubilæum.

Inspektør Vald. A. Petersen, der er Firmaets ældste Funktionær, har gjort et stort Arbejde for at indføre Hempels Skibsfarver til de største Rederier, til Værfterne og Statsinstitutioner, saavel som til Fiskekutterne i selv de fjerneste af Landets Fiskerlejer.

I Shipping-Kredse er han velkendt, og som en af de første var han med til indføre Patentbundfarven i Danmark.

Inspektør Vald. A. Petersen er Kasserer i Foreningen af danske Forretningsrejsende af 3. Marts 1901.

Fødselsdage

Lørdag den 17. Januar fyldte fhv. Lodsdirektør, Kontreadmiral H. Nørregaard 70 Aar.

Kontreadmiralen, der i 1910 udnævntes til Kaptajn, var under forrige Verdenskrig Chef for Minespærringerne i de danske Farvande, først ved de københavnske Spærringer og senere i Storebælt. I Aarene efter Krigen var han Chef for Søværnets Underofficersskole, i fire Aar Stabschef og derefter Chef for Skibs- og Torpedobaadsdivisionen. I 1921 blev han Kommandør og ti Aar efter fulgte Udnævnelsen til Kontreadmiral. Aaret efter tog han imidlertid sin Afsked fra Marinen og overtog Posten som Lodsdirektør. Denne Stilling varetog han indtil 1937, da han tog sin Afsked.

Lodsformand ved Helsingør Lodseri Mikkel Fischer Jensen fyldte i Mandags 60 Aar.

I August 1930 — kort før den store Krigs Udbrud — lodsende Mikkel Jensen den engelske Dampner »City of Exeter« gennem Øresund. Om Bord i dette Skib var den engelsk-franske Militærdelegation, der var paa Rejse til Leningrad og Moskva for at føre de Forhandlinger, der dengang strandede.

Kontorchef P. Zimmermann, Det Forenede Dampskibsselskab, fyldte i Søndags — den 18. Januar — 50 Aar. Kontorchefen har fra sin Ungdom været knyttet til Selskabet og blandt andet gjort Tjeneste i Sekretariatet og i udenlandsk Reklamation. I 1920 forflyttedes han til Landbrugseksporten, hvor han allerede i 1925 blev udnævnt til Kontorchef.

I Tirsdags — den 20. Januar — fyldte Næstformanden i »Rederiforeningen af 1941«, Kaptajn Th. Lindholmer 50 Aar. Skibsfører Lindholmer er for Tiden Ejer af Motorskibene »Ajax«, »Egen« og »Saxkjøbing«, med hvilke han hovedsagelig er beskæftiget i Paketfarten.

Den 21. Januar fyldte Skibsfører i Skandinavisk Sand-sugerselskab, Kaptajn Rasmus H. Madsen 50 Aar.

Den 22. Januar fyldte Kaptajn Aksel Ross 50 Aar. Kaptajn Ross er Fører af Motorskibet »Godtfred Hansen«.

Ordensdekorationer

Underdirektør i Det Forenede Dampskibsselskab A. J. Høhne, der var Ridder af Dannebrog, er udnævnt til Dannebrogsmænd.

Skibsfører ved samme Selskab H. G. J. Bloch er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

KRISTANDT & CO

Gegrundet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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 7808

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
 KØBENHAVN

Tlf. 16.861

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

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

TUBORG

GRØN
 eller
RØD



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



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



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa. | D/S »Jyden«, Esbjerg. |
| D/S »Active«, Korsør. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linterederl. |
| D/S »Als«. | D/S »Nautica«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltica«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Orion«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Haderslev. | D/S »Phoenix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dannebrog«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Draco«. | D/S »Samsø«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Svendborg«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Oluf Svendsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Svitzers Bugserafdeling. |
| Det Forenede Bugsererselskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Hafnia«. | Odense. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Hetland«. | 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 »Øresund«. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 5

FREDAG 30. JANUAR 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Slaget om Atlanterhavet er bluset op igen, men Aktiviteten synes nu forlagt over til U. S. A. og Canadas Kyster, hvor, ifølge to Særmeldinger, tyske Undervandsbaade i Løbet af faa Dage har sænket godt og vel 200.000 Br. Reg. Tons Handelstonnage. Om Akksesøstridskræfterne kan fortsætte i samme Tempo, eller om det lykkes de engelsk-amerikanske Flaademyndigheder at bremse disse Operationer, vil Tiden vise, men under alle Omstændigheder, tyske Undervandsbaade paa Atlanterhavet er stadig en Fare for de engelsk-amerikanske Forsyningslinier.

Tonnagesituationen paa Omraaderne udenfor Blokadezonen er iøvrigt stadig stærkt anspændt, men med det stadig mere intime Sammenarbejde mellem England og U. S. A., hvilket bl. a. blev fremhævet af Churchill i hans sidste Tale i det engelske Underhus, hvori han udtalte, at de engelske og amerikanske Tonnageresourcer skulde gaa i en fælles Pool og disponeres saaledes, at de tjente Krigsproduktionen bedst, er der næppe nogen Sandsynlighed for, at Tonnageknapheden vil give sig Udslag i stigende Rater, i hvertfald ikke i de Trades, der er under engelsk-amerikansk Indflydelse. Om de øjeblikkelige Forhold paa de oversøiske Markeder er Oplysningerne iøvrigt stadig sparsomme. Der rapporteres sluttet Kul fra Hampton Roads til Rio til \$8.50 og til Buenos Ayres til \$9, ligesom en Ladning Hørfør River Plate/New York er sluttet til \$22, hvilket kunde tyde paa, at den ventede Ratereregulering fra U. S. Maritime Commission endnu ikke er udarbejdet. Iøvrigt er der især stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Erts, saavel fra Forindien som fra Syd- og Vestafrika og Sydamerika. I Vestindiafarten rapporteres der stærkere Aktivitet, hvilket vel bl. a. skyldes, at Sukkertransporterne fra Philippinerne, som androg ca. 1 Mill. Tons pr. Aar, nu skal dækkes gennem forøget Import fra Cuba og de andre vestindiske Sukkerøer. Raten i denne Trade er uforandret 32 Cts. per 100 lbs. Basis Nordcuba/USNH.

I de frie oversøiske Trades er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Transporten af Korn fra saavel U. S. Atlantic som fra Sydamerika til Spanien og Portugal. Førstnævnte Land skal bl. a. have købt ca. 170,000 Tons Hvide fra Argentina, som det er Meningen at lade transportere med spanske og argentinske Skibe. Om Raten for denne Transport foreligger der intet, men for Korn fra River Plate til Lissabon indikeres der uforandret \$68.

Paa vore hjemlige Markeder cirkulerer der stadig en lang Række Ordre, saasom Stykgods fra Tyskland til Norge, der kan kombineres med Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark eller svenske Sundhavne, men om nogen større Befragtningsvirksomhed af prompt Tonnage, er der paa Grund af Vejrforholdene naturligvis ikke Tale. I Østersøen er det nu slut med Trælastafskibningerne for denne Sæson, men for fow. Lastning noteres der allerede forskellige Trælastordre, ligesom der rapporteres forskellige Ertsafslutninger for svensk Tonnage under den nye svensk-tyske Handels- og Skibsfartsaftale. I denne Trade vil der ogsaa blive Anvendelse for dansk Tonnage, men Raterne for danske Skibe er endnu ikke fastsatte. Kul- og Koksbefragtningen fra Tyskland til Danmark

pauserer, ligesom megen anden Befragtningsvirksomhed i disse Dage.

KRONEOPSKRIVNINGEN PAA CA. 8 PCT.

Danmarks Nationalbank har udsendt følgende officielle Meddelelse:

De danske Valutamyndigheder har besluttet at foretage en Opskrivning af den danske Krones Værdi med ca. 8 pCt.

Ved Valutaordningen Fredag den 23. Januar 1942 fastsatte Danmarks Nationalbank som Følge heraf nedennævnte Sælgerkurser for fremmed Valuta:

Sterling 19,34 Kr., U. S. Dollar 4,79, Rigsmark 191,80, Pariserfranc 10,85, Belgas 76,80, Svejsersfranc 111,25, Lire 25,35, Gylden 254,70, svenske Kroner 114,15, norske Kroner 109,00, finske Mark 9,83.

Tilsvarende Ændringer vil blive foretaget i Clearingkurserne.

Kroneopskrivningen kom ikke uforberedt for de interesserede Kredse. Opskrivningen betyder praktisk talt, at Valutakursen føres tilbage til Tidspunktet før Krigens Udbrud, og for den danske Krones Vedkommende vil det betyde, at Guldværdien sættes op fra godt 42 Øre til 45,9 Øre.

Under normale Forhold vilde en Opskrivning af Kronekursen have haft til Følge, at Priserne paa samtlige fra Udlandet importerede Varer vilde reduceret i tilsvarende Grad. Under de nu herskende Forhold er Importen jo begrænset stærkt, og hvad angaar Priserne kan man kun henvise til en officiel Udtalelse om, at der mellem de danske og tyske Regeringsrepræsentanter er truffet Aftaler om Eksport- og Importpriser. For de store og virkelig betydende Importvarer som Jern, Kul og lignende betyder Kronehævningen i og for sig lavere Importpriser, men da disse Varer er bundet gennem Clearingoverenskomsternes Bestemmelser om Mængder og Priser, afhænger Hævningens Virkninger paa dette Omraade af Overenskomsternes Indhold. Overfor Varegrupper som Frugt, Tøj og lign., hvor der ikke foreligger en tilsvarende Binding af Priserne og Mængderne, vil det afhænge af den fortsatte Prisudvikling om Opskrivningen kan komme Hjemmemarkedet til Gode i Form af billigere Import.

Den nu trufne Beslutning fører antagelig til forskellige andre Forholdsregler med delvis samme Formaal, nemlig en Sterilisering af den altfor store ledige Kapital, og dette Problem kan man vente bliver taget op til hurtig Afgørelse.

For Landbrugets Vedkommende udtaler den officielle Meddelelse, at Landbrugets Indtjeningsevne ikke bliver forringet gennem Kroneopskrivningen, og man maa sikkert heri se Forklaringen paa, at ogsaa Landbruget og dets Parti — Venstre — har kunnet slutte sig til Forslaget.

ÆNDRINGER I SKIBSREGISTERET

I første Halvdel af Januar Maaned er der i det danske Skibsregister blandt andet foretaget nedennævnte Ændringer:

Dampskibet »Kai« af København, 1746 Bruttotons, bygget 1921 af Københavns Flydedok, tilhørende Dampskibsselskabet »Myren«, Holm & Wonsild, er udslettet som forlist.

Dampskibet »Finland« af København (2302 Brutto-Tons og 1345 Netto-Tons, bygget i Sunderland 1930), der hidtil har tilhørt »A/S. Dampskibet Finland« (Alfr. Christensen), København, er solgt til »Dampskibsselskabet Jutlandia A/S.« (J. Toft), København. Skibet har skiftet Navn til »Marianne Toft«.

Dampskibet »Karla« af Esbjerg (941 Brutto-Tons og 548 Netto-Tons, bygget i Bremen 1920), tilhørende »Det Store Nordiske Telegraf-Selskab A/S.«, København, har skiftet Hjemsted til København.

Motorskibet »Fionia« af København (bygget af Burmeister & Wain 1913), tilhørende »A/S. Det Østasiatiske Kompagni«, København, er ommaalt til 5202 Brutto-Tons og 3252 Netto-Tons (tidligere 5219 og 3337).

IMPORTOVERSKUD PAA 34 MILLIONER

Der foreligger nu en samlet Opgørelse over Danmarks Vareomsætning med Udlandet i Aaret 1941. Resultatet viser et Importoverskud paa 34,6 Millioner Kroner. Værdien af Specialimporten er opgjort til 1311,2 Millioner Kroner mod 1376,8 Millioner Aaret forud, altsaa en Nedgang paa 65,6 Millioner. Værdien af Eksporten beløber sig til 1276,6 Millioner mod 1517,4 Millioner i 1940 — en Nedgang paa 240,8 Millioner.

Medens 1941 gav et Import-Overskud paa 34,6 Millioner, gav 1940 et Eksport-Overskud paa 140,6 Millioner. I 1939 var der et Import-Overskud paa 162,3 Millioner og i 1938 et Import-Overskud paa 90,4 Millioner.

I Transitomsætningen har Importværdien i 1941 andraget 6,2 Millioner og Eksportværdien 12,9 Millioner. De tilsvarende Tal for 1940 var henholdsvis 12,6 Millioner og 18,9 Millioner.

Singapore - Østens store Udskibningshavn.

Den berømte engelske Feltmarskal, Lord Roberts udtalte engang:

— Før eller senere vil Verdenshistorien blive afgjort ved Singapore

Selve Singapore-Øen, som denne engelske Hærfører tillagde saa stor Betydning, er kun 562 Kvadratkilometer stor og ligger Syd for Johore-Sundet, paa hvis anden Side kan skimtes *Mount Austin*, Ø. P.'s store Gummplantager, skabt af *H. N. Andersen*. Den har over en halv Million Indbyggere, hvoraf Størsteparten er Blandingsfolk og Kinesere — og deriblandt mange rige Kinesere.

Den smalle Strimmel Land med *Verdens stærkeste Fæstning* kan ikke blot kontrolere Østens Farvande og betyde Midtpunktet i et angelsaksisk Forsvarssystem. Den er tillige et Symbol for det engelske Imperium og af allerstørste Betydning for de allieredes Industri. Foruden at være »Verdens stærkeste Fæstning« og den store Flaadebasis, ligger Singapore i Hjertet af en Zone, som er af Livsvigtighed, takket være en utrolig Rigdom paa Raamaterialer. Hele Malakkahalvøen er, Kilometer for Kilometer fra Nord til Syd, det rigeste Omraade, England ejer. Her udvindes 45 Procent af Verdens Gummi og 35 Procent af dens Tin, den aarlige Udenrigshandel fra Omraadet har ligget paa 1/2 Billion Dollars, hvilket er langt over, hvad de fleste af Vestens store Lande kan præstere. Mellen Gummplantager findes Tinminer — de fleste drevet ved meget primitive Hjælpemidler, men saa rige, at »det hvide Metal« bogstavelig talt kan pilles frem med Fingrene. Lige op til den amerikansk-japanske Krig blev der fra Malakka i forceret Tempo fragtet store Reserveforraad af de vigtigste Produkter til Amerika. Man anslaaer, at der de sidste fem

FREDERIKSHAVNS VÆRFT FORDOBLER AKTIEKAPITALEN

Aktieselskabet Frederikshavn Værft og Flydedok Ahar i disse Dage udvidet Aktiekapitalen med 1 Mill. Kr., hvoraf de 250,000 Kr. er indbetalt kontant, medens Resten er indbetalt ved Konvertering af Gæld. Den tegnede Aktiekapital udgør derefter 2 Mill. Kr.

IS-TILLÆGSPRÆMIERNE

Som meddelt i sidste Nummer af »Dansk Søfarts Tidende« begyndte Søassurandørerne herhjemme med Beregning af Is-Tillægspremier for Varetransporter for de enkelte Ruter den 17. Januar. Man har nu bestemt sig for at indføre Beregning af Is-Tillægspremier paa praktisk talt alle Ruter i Ind- og Udland.

Præmiernes Størrelse kan man for de enkelte Afskibninger faa opgivet ved Henvendelse til den Assurandør, gennem hvem Forsikring sædvanligvis dækkes. I Fjor indførtes tilsvarende Is-Tarifering for Varetransporter fra og med den 21. Januar.

SVERIGES UDENRIGSSØFART OG DANMARK

Sveriges direkte Skibsfart paa udenlandske Pladser Sformindskedes i Fjor, ifølge en af Handelskammeret udarbejdet foreløbig Oversigt, med 6.3 Procent i Sammenligning med 1940. Den indkomne direkte Trafik gik saaledes ned fra 12,44 Millioner Tons til 11,59 Millioner Tons og den udgaende fra 12,82 Millioner til 12,07 Millioner Tons. I Forhold til 1929 er den udenrigske Skibsfart gaaet ned med ikke mindre end 52,6 Procent. Paa Tredjepladsen i Sveriges Udenrigsfart i 1941 kommer de danske Skibe med 20,7 Procent af Trafikken mod 10,8 Procent Aaret forud. Forøgelsen skyldes, at den regelmæssige Trafik mellem Sverige og Danmark i Øresund i en væsentlig Del af 1940 var stoppet eller yderst ubetydelig, medens den i Fjor tog et betydelig større Omfang.

Maaneder før Krigen førtes ca. 75,000 Tons Tin og 330,000 Tons Gummi over Stillehavet til U.S.A. Hvad et Afbræk i disse Transporter kan komme til at betyde, er indlysende.

For at forstaa Singapores enorme Betydning som Havneby behøver man blot at se paa dens Beliggenhed og paa de rige Laster, der udskibes fra den. Det er ikke alene Gummi fra de 1 1/2 Million Hektarer store Plantager eller det hvide Metal fra de mange Tinminer, men Singapore er ogsaa Eksporthavn for de omliggende hollandske Øer.

Store Mængder af Olie fra disse Øer er blevet udskibet fra Singapore. De hollandske Øers Olieproduktion laa i 1938 oppe paa 7,4 Millioner Tons, hvilket vil sige ca. 3 Procent af Verdensproduktionen. Oljeholdige Produkter, hvis Biprodukter finder rig Anvendelse til Foderkager, udvindes i store Mængder paa selve Malakka og udskibes over Singapore til Europa og Amerika. Fra de hollandske Øer kommer meget betydelige Mængder Kopra til Singapore for derfra at videsendes.

Men Tin er ikke det eneste Mineral, der udskibes fra Singapore. Paa Malakka er der rige Kullejer, hvis Produktion hovedsagelig anvendes til Bunkers og til Støberibrug. Der udvindes gennemsnitligt 700,000 Tons Kul aarligt paa Malakka.

Paa Malakkahalvøen — Indokinas fremstrakte Fjoger — findes der rige Guldlejer i Undergrunden. Man regner med, at den aarlige Produktion ligger paa omkring 35,000 ounces.

Som Udskibningshavn har Singapore vital Betydning for de hollandske Øer. Sukker, Kaffe og Tobak, Petroleum og Tin i store Mængder er via Singapore sendt ud i Verden.

Singapores enorme Betydning som Havneby belyses bedst ved tørre Tal. Den er under Malakkas og de hollandske Øers rivende Udvikling vokset til en af Verdens største. I de sidste Aar er Gennemsnitslonnagen af ind- og udgaaede Handelsskibe svulmet op til 16 Millioner. Naar man samtidig holder sig for Øje, at det samme Tal for Londons Vedkommende paa samme Tidspunkt var 21 Millioner og for Hamburgs Vedkommende 16 Millioner, saa forstaar man, hvad Singapore betyder som Udskeibningshavn i Østen.

Men i disse Dage har Betydningen vel mest strategisk Interesse. Fra Singapore kan man faktisk øve Kontrol over hele den maritime Trafik mellem Det indiske Ocean og Pacific. For England og Amerika staar Singapore som et økonomisk og strategisk Aktiv, og Kampen mellem japanske Tropper og indiske Tropper, der er vant til Kamp i de urolige Nordvestprovinser, og newzealandske Soldater, uddannet i Junglekrigen, raser nu med voldsom Styrke.

Kampen om Malakka har haft to Centre — den ene er Landtangen *Kra*, midt paa Halvøen, — og det andet har været og er selve Singapore, Nøglen til Østen.

Kra ligger paa Halvøens smalleste Sted, — der, hvor Thais og Burmas Grænser løber sammen i en Spids. Det er en Landtange, der kun er 65 Kilometer bred, og den har gentagne Gange været et storpolitisk Problem, takket være japanske Planer om at gennem-

skære den og derved skabe en Vandvej Øst-Vest udenom Singapore. Realisationen af denne Kanalplan vilde betyde en Afkortelse af Sørejsen mellem Det indiske Ocean og Det sydkinesiske Hav paa fire Dage. I disse Kanalplaner saa England ganske naturligt Singapores Endeligt som Hjørnesten i det britiske Imperium.

Allerede *Lesseps* — Suezkanalens berømte Bygmeister og Panamakanalens Grundlægger — var stærkt interesseret i Planen, men den blev aldrig til Virkelighed, fordi England af al Magt satte sig imod det. Allerede for et kvart Aarhundrede siden forpligtede Siam sig i en Traktat med England til ikke at lade nogen Tredjemagt faa Adgang til Landtangen. Men i de sidste Par Aar har der svirret Rygter om, at der alligevel skulde skabes en *Kra*-Kanal, vokset i Takt med den stigende Tilnærmelse mellem Thai og Japan.

Bygningen af *Kra*-Kanalen vilde faa den største Betydning for Magtforholdene i Østen, baade maritimt og strategisk, men man maa dog ikke glemme, at selv om Singapore og dens rige Havn vilde rykke ned i et andet Plan, saa vilde England dog kunde beherske *Kra*-Kanalen delvis med *Matthew-Øen* og *Virtoria Point* paa Burmas Sydspids og *Andamaner-Øerne* og *Nicobar-Øerne* Vest for Malakka.

Men endnu er der ikke gravet et Spadestik ved *Kra*, og det faar staa hen i det uviste, om Spaden nogensinde bliver sat i Jorden.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Arbejdsledighed blandt Styrmand

»Dansk Styrmandsforening« har afholdt sin aarlige Generalforsamling, hvor Forretningsføreren aflagde Aarets Beretning, hvorunder han blandt andet kom ind paa Arbejdsledigheden blandt Styrmand. Han udtalte bl. a.:

Desværre kommer ikke megen af den store Statshjælp vort Erhverv til Gode i Form af Skibsbygning. Fornødent Materiale kan ikke fremskaffes hertil. Vore Medlemmer har derfor ikke haft megen Andel i den bedre Beskæftigelse, i hvert Fald ikke indenfor deres egentlige Gerning, Søfarten. Forholdene er desværre saaledes, at man i det store og hele kan sige, at de mange Medlemmer, der var ledige for eet Aar siden, fremdeles er ledige, kun enkelte har haft Lejlighed til en kortvarig Feriefølning. En baade nu og for Fremtiden trist Foreteelse er det ogsaa, at saa godt som ingen af de i de sidste Aar uddannede unge Navigatorer har faaet Beskæftigelse ved Søfart, mange nyertilvandede Kundskaaber, som skulde have været yderligere fæstnet og udvidet ved Brug, gaar derved tabt.

Den danske Orlogsmarine har under disse Forhold været saavel Skibsfarten som Navigatorerne en god Hjælp, fordi den stadig har været Aftager af et ret stort Antal unge Navigatorer til videre Uddannelse, og vi er bekendt med, at ogsaa Ønsket om at aflaste den megen Arbejdsledighed blandt de helt unge Navigatorer, er medvirkende til, at der fremdeles aabnes Adgang for store Hold paa Reserveløjtantskolen.

Til Bestyrelsen nyvalgte Styrmand O. A. Møller, Grønlands Handel, og H. L. Mortensen, Det danske Kulkompagni. Den tidligere Formand, Mønstringsbestyrer Kastrop-Olsen blev med Akklamation udnævnt til Æresmedlem.

Skibsinspektørskifte i Grønlandske Handel

Den kongelige grønlandske Handels Skibsinspektør, Kaptajn H. F. V. Hansen, der i Fjor Sommer fyldte 70 Aar og dermed passerede Aldersgrænsen, men efter Opfordring fortsatte i sin Stilling, har nu pr. 1. Februar faaet bevilget sin Afsked.

Skibsinspektør Hansen har i sin mere end halvthundredeaarige Virksomhed i Grønlandske Handel været med i Udviklingen fra Sejlskibenes Tid. Selv har han foretaget 108 Rejser til Grønland — første Gang i 1888 som Jungmand om Bord i Briggen »Peru«. Senere sejlede han som Matros og fra 1896 som fast Officer. I 1909 blev han Overstyrmand og i 1920 Skibsfører, indtil han endelig i 1927 overtog Nybygningen af Motorskibet »Disco«. Da han i 1934 vendte hjem fra en Rejse med dette Skib, var Handlens mangleaarige Skibsinspektør Thorsen død, og fra 1935 udnævntes Kaptajn Hansen til Skibsinspektør.

Hans Arbejde i Handlens Tjeneste op gennem Aarene har skabt Respekt om hans Navn.

Der er udsendt officiel Meddelelse om, at Kaptajnen paa Motorskibet »Disco« R. K. N. Tving er konstitueret

i Embedet som Skibsinspektør, og der kan næppe være Tvivl om, at han senere faar officiel Udnævnelse.

Kaptajn Tving, der er 53 Aar, er Landmandssøn fra Fyu. Han kom til Søs i 1904 med Skoleskibet »Georg Stage« og sejlede senere med norske og engelske Sejlskibe paa Langfart. Styrmandsekskens 1. og 2. Del tog han i 1912 fra Bogø Navigationsskole og var derefter Reserveløjtant i Marinen.

Efter i en kort Overgang at have sejlet i Det Forenede blev Tving ansat i Grønlands Styrelse, hvor han i 1924 avancerede til fungerende Skibsfører i »Sværdflsken«, i 1931 overtog han Damperen »Gertrud Rask« for endelig at afløse Skibsinspektør Hansen i »Disco«.

Kaptajn Tving er kendt som en dygtig Sømand.

Der mangler Træ til Nybygninger

»Foreningen af Skibs- og Baadelyggere i Danmark« har holdt Generalforsamling i Fredericia i Overværelse af Repræsentanter for 35 Byer.

Formanden, Skibsbygger Søren Larsen, Nykøbing M., oplyste i sin Beretning, at det vanskeligste Problem, Foreningen har at arbejde med, er de høje Træpriser. I Tilid til at Egetræpriserne saltes ned, fastholdt man de tidligere gældende Priser for Bygning af Fiskekuttere og Fragtskibe, men man var blevet skuffet, da Priserne paa Eg hos danske Skovejere ligger betydeligt over de fastsatte Maksimalpriser.

Det fremhæves sluttelig, at der i Øjeblikket hersker Mangel paa saavel Fragtskibe som Fiskefartøjer. Situationen er den, at mange Nybygninger maa opgives, fordi man mangler dansk Træ. Dette giver i sig selv et lille Vink om, hvilken Udvikling man kan vente sig, hvis Forholdet ikke revideres.

Dansk Styrmand omkommet i Udlandet

»Næstved Tidende« meddeler, at Kommunebogholder Holger Hansen i Næstved har modtaget Meddelelse om, at hans 29-aarige Søn, Styrmand Poul Hansen, er omkommet i Udlandet. Han efterlader sig Hustru og en 3-aarig Søn.

To Sager om Hyre under Hjemrejse

Sømands Hyrekrav for Hjemrejse efter Internering eller Beslaglæggelse af Skibene paa Grund af Krigsforholdene har været Genstand for flere Sager i Sø- og Handelsretten. To af disse Sager har nu været til Afgørelse i Højesteret.

Den ene af Sagerne var af Dansk Styrmandsforening for to Styrmand anlagt mod A. P. Møllers Rederi. Styrmandene havde været om Bord i Motortankskibet »Bente Mærsk«, der den 13. April 1940 blev beslaglagt i Kingston paa Jamaica. Gennem Styrmandsforeningen krævede de fri Rejse hjem med Underhold fra Kingston til København. Sø- og Handelsretten frifandt Rederiet, hvorimod de to

Styrmænd, hvoraf den ene nu er død og efterlader sig sin Enke, efter Højesteredom tilkendtes henholdsvis 4177 og 4374 Kroner.

Den anden Sag angik Motortankskibet »Aase Mærsk«, der i 1940 blev opbragt af en engelsk Trawler og ført til Haifa. Senere spurgte de engelske Marinemyndigheder, om Besætningen vilde sejle under engelsk Flag. Blandt dem, der svarede Nej, var 3. Styrmænd, der gennem Styrmandsforeningen krævede Hyre fra den Dag og til Hjemkomsten til København et halvt Aar senere. Sø- og Handelsretten tilkendte Styrmændene 747 Kroner. Højesteret stadfæstede Dommen, men satte Styrmændens Tilgodehavende til 1112 Kroner.

Hovmester overfalder Kaptajn og 1. Styrmænd

Sø- og Handelsretten har idømt tidligere Hovmester paa Det Forenedes Dampskib »Katholm«, Ejner Hansen, tre Maaneders Fængsel, fordi han i en hollandsk Havn havde overfaldet Skibets Kaptajn og 1. Styrmænd med en Kniv.

Oprinet fandt Sted i Delfzijls Havn den 8. Juli 1941. Det var først kommet til Skænderi mellem 1. Styrmænd og Hovmesteren, senere var Kaptajnen ogsaa blevet indblandet i det. Hovmesteren havde grebet en Kniv og tilføjet Kaptajnen et Snit i venstre Lillefinger og 1. Styrmænd et Stik gennem Foden.

Hovmester Hansen forklarede i Retten, at han kun havde grebet Kniven for at værgе sig, men Retten skønnede, at han ved at gribe et saa farligt Vnaben og under et Haandgemæng at fægte om sig med den, har paadraget sig Ansvar for de tilføjede Læsioner. Han idømtes derefter 3 Maaneders Fængsel.

Resolution om Bøgestrømmens Uddybning

Paa den Generalforsamling, som Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har afholdt i Svendborg, kom Forretningsskriveren under Aarsberetningen ind paa Spørgsmaalet om Bøgestrømmens Uddybning. Der blev derefter paa Generalforsamlingen vedtaget følgende Resolution til Regeringen:

»Under Henvisning til den overordentlige Rolle, forbedrede Dybdeforhold i Bøgestrømmen vilde have ikke blot med Hensyn til at forkorte Rejserne og spare paa Olien, men ganske særlig for under de nu herskende Forhold at spare mange Skibe for at løbe ud i Østersøen, anmoder Generalforsamlingen Regeringen om snarest at tilvejebringe Mulighed for, at en passende Uddybning af dette vigtige Gennemsejlingsfarvand gennemføres.«

Skagens Fiskerflaade

I Aaret 1941 er Skagens Fiskerflaade forøget med ialt 37 Fartøjer, hvoraf 16 nye Storkuttere paa over 15 Tons.

Den samlede Kapital, der er investeret i Motorflaaden, anslaaes til over 5½ Mill. Kr. Flere og flere Kuttere anskaffer Trawlgrejer. Man mener, at der af Skagen-Flaaden nu benyttes ca. 875 Trawl. Antallet af Erhvervsfiskere i Skagen er nu oppe paa omkring 800, idet Fiskere fra andre Pladser stadig flytter til Byen.

Aggersundbroen aabnes før Tiden

De tre nordjydske Amters Udvalg for Aggersundbroen har truffet Beslutning om, at Broen aabnes for Trafikken. Det er en Nødforanstaltning, man her gennemfører, og Færdsel paa Broen sker for Trafikanternes Regning og kun mellem Kl. 8—18, for Biler med en Hastighed, der ikke maa overstige 10 km i Timen. Saa snart de Forhold, der har medført Broens Aabning, er kommet i Lave igen, vil Færdslen over Broen atter blive forbudt.

Rønne-Galease solgt til København

Skibsmæglerne L. Skovgaard og Chr. Petersen, begge Rønne, har paa Rederiets Vegne solgt Motorgaleasen »Fortuna« af Rønne til et Konsortium i København, og dermed har Rønne mistet et af sine største og nyeste Skibe.

Motorgaleasen »Fortuna«, der er bygget i Svendborg i 1935, er 100 Tons Brutto og 67 Tons Netto og har en Motor paa 117 HK. fra Fabrikken Tuxham i Valby. Skibet har i nogle Aar sejlet i Paket-Fart paa København under Navnet »Mercur«.

Færge solgt til Udlandet

»Vemmenæssund II« — den ene af de to smaa Færger, der besørger Trafikken mellem Rudkøbing og Vemmenæs paa Taasinge, er, efter hvad der oplyses, solgt til Udlandet.

Lodstaksterne

Marineministeriet har udstedt en Bekendtgørelse vedrørende de i Lodstaksterne af 4. Febr. 1941 fastsatte Bestemmelser for Betaling af Lodsninger, der for hele Strækningen (Lokal- og Distancelodsning) skal beregnes som Distancelodsning, idet hertil føjes en nærmere Beregning af Taksterne for Lodsninger, udført af Mariager Fjord Lodseri, naar Lodsninger paabegyndes indenfor Mariager, Vi-

vebro og Hadsund, — samt for Randers Fjord Lodseri, naar Lodsninger paabegyndes indenfor Uggelhus.

Bekendtgørelsen træder i Kraft den 1. Februar.

Sømandslegat til Kerteminde

Gennem Arbejds- og Socialministeriet er udfærdiget Fundats for det af afdøde Toldopsynsmand, flv. Skibsfører Niels Jacob Petersen og Hustru Signe Marie Petersen oprettede Mindelegat, tillagt Kerteminde Sømandsforenings Stiftelse »Elias B. Muus Minde« til Fordel for saadanne værdige og trængende Sømand og deres Efterladte, for hvem Stiftelsen er oprettet.

Overtaget Baadværft

Ejeren af Helgolandsværftet i København, Baadebygger F. Hansen, har købt Baadebygger Bankes Værft i Helsingør Nordhavn. Virksomheden i København, der beskæftiger 15 Mand, flyttes nu til Helsingør.

Eksaminer ved Svendborg Navigationsskole

De nautiske Eksaminer ved Svendborg Navigationsskole er nu afsluttet. Navigationsskolebestyrer Rasmussen oplyser, at 12 Elever bestod Skibsførereksamen, og at en af disse — Helge F. N. Hansen fra Femø — fik Udmærkelse. Styrmændseksamen blev ligeledes bestaaet af 12 Elever, og ogsaa her fik en — Mogens H. Ryge fra Odense — Udmærkelse. Ved Radioekspedientprøven fik 8 Certifikatet af 1. Klasse og 6 Certifikatet af 2. Klasse. En Elev bestod Telefonprøven, 2 Elever bestod Sætteskipperprøven og en Kyskipperprøven.

Maskinisteksaminerne

Vinter-Eksaminerne ved Københavns Maskinistiskole er nu afsluttet. Direktøren for Maskinistundervisningen oplyser, at der til den udvidede Maskinisteksamen i Hjælpefag indstillede sig 76 Eksaminander, hvoraf 70 bestod. I Maskinfag indstillede sig ogsaa 76, hvoraf 71 bestod, og i elektrotekniske Fag 76, hvoraf 70 bestod. Elektroinstallatørprøven for Maskinister blev bestaaet af 44 af 59 Eksaminander. Den almindelige Maskinisteksamen blev bestaaet af 120 af 145 Eksaminander. Til Maskinipasserprøven indstillede sig en Eksaminand, der bestod, og det samme var Tilfældet ved Motorpasserprøven.

D. S. B.-Kaptajn gaar i Land

Der er udsendt officiel Meddelelse om, at Skibsfører af 1. Grad ved Kalundborg—Aarhus-Overfarten, Kaptajn C. L. S. Sander efter Ansøgning er afskediget paa Grund af Alder fra Statsbanernes Tjeneste med Udgangen af Marts Maaned.

Kaptajn Sander, der kom til Søs i 1889 med en Skonerter fra Fodeøen Samsø, kom i 1902 i Statsbanernes Tjeneste som Styrmandsaspirant. I 1919 blev han Skibsfører ved Masnedø-Overfarten, hvorfra han i 1929 blev forflyttet til Storebæltsoverfarten som Skibsfører af 1. Grad, men allerede to Aar efter overgik han til Kalundborg—Aarhus-Overfarten.

Kirkeskib

Sejlstrup Kirke ved Hjørring har faaet et smukt Kirkeskib, idet Menighedsraadet har erhvervet en nøjagtig Kopi af Ø. K.'s Skoleskib »København«. Skibet er lavet af en arbejdsløs Sømand.

Stor svensk Nybygning

Et af de største Skibe, som hidtil er bygget i Sverige, har fra Göteborg været paa Prøvetur. Det er Tankmotorskibet »Julius« paa 17,300 Tons d.w., bygget ved Götaaverken for Rederiaktieselskabet Kungsoil i Kungsbacka. Skibet har en Maskinstyrke af 7000 HK. Farten er paa fuld Last beregnet til 14 Knob.

16,000 Tons Tankskib fra Kockums Værft

Fra Kockums Værft i Malmø har der været Prøvetur med Nybygningen, Tankmotorskibet »Uranus«, der er bygget til Aktiebolaget »Nordstiernan«. Skibet, der er paa 16,000 Tons d.w., har en Fart af 14½ Mil paa fuld Last. Det blev søsat i November i Fjord, og er trods Materialевanskeligheder bygget paa mindre end 8 Maaned.

Svensk Gaveskib fra U.S.A.

Svenska Amerika Mexico Liniens Motorskib »Danaholm«.

KRISTANDT & CO

Geçründet 1908

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.		

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y	
Telegram-Adr : "Tonnage"	Coder: Alle Shipping-Coder
HELSINGFORS (Finland)	
Skibsredere, Skibsmæglere	Befragtning og Spedition

der laster 5935 Tons, er ankommet til Göteborg, en Del forsinket paa Grund af Isvanskeligheder.

»Danaholm« afgik fra New York den 7. Januar. Dets Last bestaar af 3000 Tons Ris og 1500 Tons Stykgods, samt henved 14,000 Gavepakker, indeholdende The, Kaffe og Kakao m. m. Skibet førte ogsaa nogle Passagerer med.

Modernisering af Antwerpens Havn

I »Norges Handels- og Sjøfartstidende« meddeles, at Lederen af Havneforvaltningen i Antwerpen har givet en Række Oplysninger om Udbygning af Antwerpens Havn. Han erklærede, at alle Bestræbelser gik ud paa at indrette Havnen saaledes, at den kunde løse sin Opgave, naar normale Tider indtræffer.

En Del af denne Opgave er hurtigst muligt at udbedre Skaderne, som opstod under Krigshandlingerne, ligesom Havneindretningerne skal moderniseres. Særlig vil der blive bygget Krananlæg og Lastebroer af moderne Konstruktion, hvis Kapacitet passer bedre for den kommende Skibsfart end de delvis forældede Anlæg fra tidligere Tid.

Endvidere har man til Hensigt at foretage en Udvidelse af Havnen. Der skal bygges en ny stor Oliehavn med en gunstigere Beliggenhed, ligesom der skal anlægges nye Sluser med større Kapacitet end de gamle Sluser ved Kruisschans som er i Drift. Selv om Antwerpens Betydning som Havneby i første Række skyldes den overøiske Skibsfart, vil Byens Stilling som Havneby for Kanal-Skibsfarten heller ikke blive forsømt. Specielt vil man tage Sigte paa den kommende Kanalskibsfart mellem Nordsøen og Middelhavet og mellem Rhinen og Weichsel.

Der er endvidere Tale om et Samarbejde mellem alle Nordsøhavnene og om en Sammenslutning mellem alle belgiske Havne.

Støtte til fransk Skibsfart

For Finansaaret 1941—42 har det franske Marineministerium faaet afsat et Beløb paa ca. 6,513 Millioner Francs, hvoraf 920 Millioner skal komme Handelsflaaden til Gode. Desuden er der beregnet 1,725 Millioner til ekstraordinære Udgifter, hvoraf 213 Millioner skal anvendes til Fremme af Handelsskibsfarten.

Den største Part af de 920 Millioner Francs er beregnet til Subventioner for Linie- og Trampskibsfarten, og desuden bliver der Tale om en »Sømandspension«. Støtten skal udredes efter følgende Plan: Subventioner til Linieskibsfarten 395,6 Millioner Francs, Pensioner til Sømand 312 Millioner, Rentetilskud til Udlaan til Credit Maritime 48 Millioner og Understøttelse til Trampskibsfarten 32 Millioner.

Til Fornylse af Statsskibene, der besøger Trafikken mellem Morderlandet, Alger og Tunis er der foreslaaet 5 Millioner Francs. Af de ekstraordinære Beløb er 43 Millioner beregnet til Bygning af og Reparationer af Skibe. Til samme Formaal er bestemt 150 Millioner Francs, som er opført under »Arbejder til Arbejdsløshedens Bekæmpelse«. Under denne Post kommer yderligere 20 Millioner Francs til Bygning af Motorskibe.

Ogsaa franske Skibssalg til Argentina

Efter at den argentinske Regering for nylig har købt 16 italienske Skibe paa tilsammen 88,000 Bruttotons, føres der nu Forhandlinger om Erhvervelsen af de franske Handelsskibe, der ligger i La Platas Havn. Det meddeles, at disse Forhandlinger nu nærmer sig deres Afslutning.

Det drejer sig om ialt fire Skibe paa tilsammen 35,000 Bruttotons. To af dem er paa over 10,000 Bruttotons.

Handelsflaaden i Schweiz

Det schweiziske Forbundsraad har tilstaaet det 6690 Bruttotons store Motorskib »Saentis« Ret til at sejle un-

der schweizisk Flag. Skibet, der er bygget i 1915, har tidligere sejlet under Panama-Flag.

Det schweiziske Krigstransportdepartement har købt den græske Damper »Hadiotis«, der er bygget i 1929. Den er allerede sat i Fart under schweizisk Flag, førende Navnet »Elger«.

Emile Robins Legat

Blandt de Legater, som Emile Robin i sin Tid stiftede for Søens Folk, var ogsaa et Legat for de danske Redningsmænd, der hvert Aar skal tildeles den Redningsbaads-Besætning, som har udført den vanskeligste Bjergning. For 1941 er dette Legat nu tildelt Besætningen fra Hals Redningsbaad for et Redningsforetagende ved Hals Barre, hvor to Skibe var strandet, og hvorfra begge Besætninger, ialt 52 Mand, blev reddet i Land i god Behold.

Dødsfald

Kaptajn Peder Petersen, Turø, er død, 88 Aar gammel. Kaptajn Petersen var ualmindelig rask af sin Alder, og han var forleden ved at tø et frosset Vandrør, da han blev syg og faldt om. Den tilkaldte Læge kunde kun konstatere, at Døden var indtraadt paa Grund af et Hjerteslag. Petersen, der var født paa Turø, kom i sine unge Aar ud at sejle, og efter at have taget Eksamen ved Svendborg Navigationsskole, førte han flere Skibe, sidst Skonnerten »Ellen Kirstine«. Under forrige Verdenskrig gik han i Land og levede siden stille i sin smukke Villa paa Turø. Han var Enkemand og efterlader sig tre Sønner og tre Døtre.

Dekorerede Redningsmænd

Opsynsmændene ved Redningsstationerne Nørre Tornby K. J. Thomsen, Vesteragger, S. T. Sørensen, Sondervig, A. Andersen og Baadformændene ved Liløre og Flyvholm Redningsbaade C. M. Vrist og T. O. Nees og Baadmand ved Hønstholm Redningsstation A. C. Andersen, samt forhenværende Baadmand ved Redningsstationerne Nørre-Vorupør og Lønstrup C. T. Jensen og K. A. Olsen er blevet dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

De har alle en lang og fortjenstfuld Virksomhed bag sig i Redningsvæsenets Tjeneste, ligesom de alle har deltaget i talrige Redningsforsøg og været medvirkende ved Redningen af et stort Antal Skibbrudne.

Marinens Modellerer fylder 70

Paa Søndag — den 1. Februar — fylder Søværnets Modellerer Otto Christian Ludvig Dørge 70 Aar.

Allerede i 80'erne begyndte Dørge sin Uddannelse ved Skibsbyggeriet og i Konstruktionskontoret. Han erhvervede sig her det indgaaende Kendskab til Skibsbyggeri, som var den nødvendige Forudsætning for det Værk, der senere blev ham betroet: En Videreførelse af »Den historiske Modellsamling paa Holmen«.

Ikke mindre end 40 Skibsmodeller — tro Kopier af den danske Marines Skibe — har Dørge bygget og tilført Samlingen. For Tiden arbejder han paa Bygningen af Orlogsskibet »Christian VII«, og han afslutter først sin Virksomhed, naar denne Model ventes færdig om et halvt Aars Tid. Dørge er ogsaa kendt udover Landets Grænser, idet han har udført mange Modeller for Rigmænd i Udlandet.

Naar han nu trækker sig tilbage fra Marinen, afløses han af sin nærmeste Medarbejder og Assistent Werge.

Fødselsdage

Baadformand ved Redningsstationen i Aalbæk Jens Peter Andersen fyldte i Onsdags 65 Aar.

Kaptajn A. F. A. Hansen, der navnlig er kendt for sin Virksomhed indenfor Sømandsmissionen, fylder paa Tirsdag — den 3. Februar — 60 Aar.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. BGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
ANALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/SSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAGT 1878)**FREDERICIA**Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464
The Bee Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & COIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2 TLF. C. 6

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
 Norsk statsant. Kompassetiere
 Forlang ill. Katalog



Brug **Holzappel's**
International
 Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDE

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 29. Januar 1942.

Nr. 4.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Sillehuset*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan inddel Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Bet 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 Bet til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er ndkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvortil 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 Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

278. Østersøen. Plantagenet Grund NNW. Oplysning om Vrags Plads.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 2/159 1942 meddeles, at Pladsen for det deri omhandlede Vrag, c. 6 Sm NNW. for *Plantagenet* Grund, er c. 54° 44',₅ N. 12° 43',₀ E. (E. f. S. Nr. 2/159 1942.)

279. (T). Sverige. Trelleborg Anduvning. Klokketønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 4/158. Stockholm 1942.)

Klokketønden *Trelleborgs ränna Nr. 1* paa c. 55° 21' N. 13° 09' E. er inddraget for Vinterperioden.

280. (T). Sverige. Åhus. Klokketønde og Lystønder ombyttet med Vintersomærker.

(U. f. s. Nr. 4/157. Stockholm 1942.)

1. Klokketønden *Åhusredd yttre norra* paa c. 55° 55' N. 14° 24' E. er ombyttet med en rød Stage uden Topbetegnelse.

2. Lystønderne *Åhusredd yttre södra* og *Åhusredd inre* paa c. 55° 56' N. 14° 23' E. er ombyttet med Stager.

281. (T). Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 4/156. Stockholm 1942.)

Lys- og Fløjtetønden *Hoborgs rev* paa c. 56° 51',₅ N. 18° 07',₅ E. er inddraget for Vinterperioden.

282. (P). Sverige. Ölands södra udde S. Neutralitetsløbet. Afmærkningen forandres.

(U. f. s. Nr. 4/155. Stockholm 1942.)

Foraaret 1942 foretages følgende Ændringer ved Afmærkningen af Neutralitetsløbet:

1. Den sorte Stage med 2 Balloner paa 56° 08',₂₅ N. 16° 25',₅₆ E. flyttes c. 550 m i Retning 30° til 56° 08',₅₀ N. 16° 25',₈₆ E.

2. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa $56^{\circ} 08',_{41}$ N. $16^{\circ} 25',_{65}$ E. flyttes c. 370 m i Retning 11° til $56^{\circ} 08',_{60}$ N. $16^{\circ} 25',_{72}$ E.
3. Den røde Stage med 3 opadvendte Koste paa $56^{\circ} 08',_{46}$ N. $16^{\circ} 26',_{25}$ E. flyttes c. 610 m i Retning 4° til $56^{\circ} 08',_{80}$ N. $16^{\circ} 26',_{31}$ E.
(Kort Nr. 181.)
- 283. (T). Sverige. Ekö. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/154. Stockholm 1942.)
Fyrene *Ekö* c. $57^{\circ} 30'$ N. $16^{\circ} 45'$ E. og *Soen* c. $57^{\circ} 28'$ N. $16^{\circ} 44'$ E. er slukket for Vinterperioden.
- 284. (T). Sverige. Sejløbet Idö—Blackan. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/205. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Alhällan c. $57^{\circ} 36'$ N. $16^{\circ} 45'$ E. *Eknö övre* og *nedre*. *Tunnholmen*. *Lilla Bergö*.
Mellanhäll. *Mannen* c. $57^{\circ} 33'$ N. $16^{\circ} 42'$ E.
- 285. (P). Sverige. Arkö E. Neutralitetsløbet. Sømærke forandres.**
(U. f. s. Nr. 4/153. Stockholm 1942.)
Den sorte Stage med 1 Ballon over en Kvadrat paa $58^{\circ} 25',_{20}$ N. $17^{\circ} 11',_{30}$ E., c. 3 Sm ESE. for *Norra Fällbådan*, vil Foraaret 1942 blive ombyttet med en sort Stage med 1 Ballon.
(Kort Nr. 182.)
- 286. (T). Sverige. Sejløbet Kungshamn—Arkö. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/204. Stockholm 1942.)
Fyrene *Marö övre* og *nedre* paa c. $58^{\circ} 34'$ N. $16^{\circ} 55'$ E. er slukket for Vinterperioden.
- 287. (T). Sverige. Bråviken—Arkö. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/152. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Fläskö norra og *södra* c. $58^{\circ} 35'$ N. $16^{\circ} 51'$ E. *Algarsgrund*. *Gränsö Sten* c. $58^{\circ} 31'$ N. $16^{\circ} 54'$ E.
- 288. (T). Sverige. Bråviken—Arkö. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/203. Stockholm 1942.)
Västra Ramsholmen Fyr paa c. $58^{\circ} 34'$ N. $16^{\circ} 51'$ E. er slukket for Vinterperioden.
- 289. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/151. Stockholm 1942.)
Lys- og Fløjtetønden *Landsorts Bredgrund* paa c. $58^{\circ} 44'$ N. $17^{\circ} 53'$ E. er inddraget for Vinterperioden.
- 290. (T). Sverige. Sejløbet Södertälje—Sävösund. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/150. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Bokö c. $58^{\circ} 51'$ N. $17^{\circ} 36'$ E. *Bockholmen*. *Lysberget*. *Törnskär*. *Kockelskär* *övre* og *nedre*. *Hökö Gupa*. *Träbådan*. *Märholmen* c. $58^{\circ} 47'$ N. $17^{\circ} 28'$ E.
- 291. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Kyst-, Lede- og Havnefyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/148. Stockholm 1942.)
Samtlige *svenske* Fyr paa Kyststrækningen mellem Breddegraderne $60^{\circ} 50'$ N. og $63^{\circ} 00'$ N. er slukket for Vinterperioden.
- 292. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Kyst-, Lede- og Havnefyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/147. Stockholm 1942.)
E. f. S. Nr. 3/227 1942 udgaar og erstattes med:
Efter Søfartens Ophør i *Bottniske Bugt* er samtlige *svenske* Fyr N. for $63^{\circ} 00'$ N. slukket for Vinterperioden med Undtagelse af Fyret *Bonden* paa c. $63^{\circ} 26'$ N. $20^{\circ} 02'$ E.
(E. f. S. Nr. 3/227 1942.)

293. (T). Finland. Bottniske Bugt. Nystad Indsejling. Stånggrund (Tankokari) Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 1/3. Helsingfors 1942.)
Stånggrund (Tankokari) Fyr paa c. $60^{\circ} 43',_5$ N. $21^{\circ} 02',_1$ E. er slukket for Vinterperioden.
294. (T). Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 1/7. Helsingfors 1942.)
Lehmäsaari Fyr paa c. $60^{\circ} 14',_1$ N. $21^{\circ} 56',_5$ E. er slukket for Vinterperioden.
295. Tyskland. Pillau Anduvning. Sejladsforskrift. Lys- og Fløjtetønde inddraget.
(N. f. S. Nr. 3/125. Berlin 1942.)
Anduvning af og Indsejling til Pillau paa c. $54^{\circ} 45'$ N. $19^{\circ} 51'$ E. foregaar som i Fredstid. Den hvidmalede Lys- og Fløjtetønde paa $54^{\circ} 45' 00''$ N. $19^{\circ} 51' 21''$ E. er inddraget.
296. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde W. Skydeøvelser. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 3/79. Berlin 1942.)
Skydeøvelser foretages den 3. Februar 1942 Kl. 0800—1500 fra en Skydeplads paa c. $54^{\circ} 08',_7$ N. $11^{\circ} 43',_0$ E., paa Kysten ved Heiligendamm.
Skydefeltet over Søen er 1000 m i E.-W.-lig Retning og strækker sig 2,5 Sm fra Kysten i N.-lig Retning.
Under Skydeøvelserne er det forbudt at opholde sig eller færdes paa Skydefeltet.

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

297. Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Oplysning om Vrag.
Vraget af en Fiskerkutter, der er skruet ned af Isen, ligger sunket i c. 12 m Vand paa c. $55^{\circ} 40',_5$ N. $12^{\circ} 41',_8$ E., c. 2, Sm 5' fra Nordre-Rose Fyr. Intet af Kutteren rager op over Vandet.
298. Danmark. Sundet. Drogden Fyr forandret.
E. f. S. Nr. 3/259 1942 annulleres og erstattes med:
Drogden Fyr paa $55^{\circ} 32' 11''$ N. $12^{\circ} 42' 57''$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 172° til 173° .	7. Hvidt i Pej. fra $357^{\circ},_5$ til $358^{\circ},_5$.
2. Rødt i — - 173° - 203° .	8. Rødt i — - $358^{\circ},_5$ - $16^{\circ},_5$.
3. Grønt i — - 203° - $235^{\circ},_5$.	9. Grønt i — - $16^{\circ},_5$ - $28^{\circ},_5$.
4. Hvidt i — - $235^{\circ},_5$ - $236^{\circ},_5$.	10. Hvidt i — - $28^{\circ},_5$ - 71° .
5. Rødt i — - $236^{\circ},_5$ - $256^{\circ},_5$.	11. Rødt i — - $71^{\circ},_5$ - 93° .
6. Grønt i — - $256^{\circ},_5$ - $357^{\circ},_5$.	12. Grønt i — - 93° - 172° .

Iøvrigt er Fyret uforandret.
(E. f. S. Nr. 3/259 1942. Kort Nr. 133, 132, 130 og 125. Fyr.-Fort. Nr. 335.)
299. (T). Sverige. Sundet. Afmærkning forandret paa Grund af Is.
(U. f. s. Nr. 4/174. Stockholm 1942.)
Paa Grund af Isforholdene er følgende Forandringer foretaget ved Afmærkningen i Sundet:
 - Den rødmalede Tønde med 1 nedadvendt Kost paa $56^{\circ} 08',_{18}$ N. $12^{\circ} 34',_{47}$ E. er ombyttet med en rød Stage med 1 nedadvendt Kost.
 - Den sortmalede Lystønde paa $56^{\circ} 08',_{05}$ N. $12^{\circ} 34',_{30}$ E. er ombyttet med en sort, tynd, cylindrisk Tønde uden Topbetegnelse.
 - Den rødmalede Lys- og Fløjtetønde paa $56^{\circ} 07',_{00}$ N. $12^{\circ} 34',_{00}$ E. er ombyttet med en rød, tynd, cylindrisk Tønde uden Topbetegnelse.
300. (T). Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsartøj inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 4/173. Stockholm 1942.)
Fyrskibet, der var udlagt som Lodsartøj paa $55^{\circ} 37',_{78}$ N. $12^{\circ} 58',_{35}$ E., er inddraget for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 17/672 1941.)

301. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 22. Januar 1942 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,1 m i E.-Siden af Renden, 5,2 m i Midten af Renden og 3,1 m i W.-Siden af Renden.

Udenfor Fyrlnien findes et bugtet Løb med 5,7 m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.

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

(E. f. S. Nr. 1/76 1942.)

302. Danmark. Smaalandsfarvandet. Falster—Bogø. Oplysning om Telefonkabler.

1. Telefonkablet *Falster—Bogø* med tilhørende Kabelbaaker paa *Bogø* er fjernet.

2. c. 200 m E. for det tidligere Kabel er udlagt et nyt Telefonkabel fra 54° 53' (30") N. 12° 04' (18") E., c. $\frac{3}{4}$ Sm E. for *Stubbekøbing*, til 54° 54' (32") N. 12° 04' (26") E., c. 300 m W. for *Bogø* SE.-Pynt.

Kablets Leje er afmærket med 2 Kabelbaaker paa *Bogø*. Bagbaaken er opført paa 54° 54' (37") N. 12° 04' (27") E. og Forbaaken ved Kablets Landingssted. Afstanden mellem Baakerne er 175 m.

(Kort Nr. 162, 161, 187 og 126. Danske Lods III, Side 243.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

303. Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Hevring* i *Ørsted* Sogn afholdes Skydning med Kanoner alle Hverdage fra Kl. 0800 til Kl. 1700 i Tiden: 2.—21. Marts og 9.—23. April 1942.

Under Skydningerne vil der paa følgende Steder:

1) ved *Udbyhøj* Fyr paa c. 56° 35',4 N. 10° 19',4 E.,

2) paa et Taarn ved Kysten udfor *Hevring Hede* og

3) ved *Gerrild* Fyr paa c. 56° 31',7 N. 10° 50',0 E.

vises nedennævnte Signal, hvis Betydning er, som følger:

Et rødt Flag med hvid Spuns samt 1 Kugle: Det er forbundet med Livsfare og forbudt at færdes eller opholde sig indenfor Søomraadet, der strækker sig fra Kysten mod Nord til 56° 36',8 N.,

— Øst - 10° 37' E.,

— Vest - en Linie fra *Estruplund* Kirke til Punktet 56° 36',8 N. 10° 25' E.

304. (T). Danmark. Kattegat. Skagen Havn SE. $\frac{1}{2}$ E. Vraglystønde bortdrevet. Vraglystønden ved Vraget paa c. 57° 39',2 N. 10° 44',7 E., c. 6,2 Sm 128° fra *Skagen* Havn, er forsvundet.

305. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Rev NE. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.

Den rødmaalede Lys- og Fløjtetønde ved NE.-Spidsen af *Skagens Rev* paa c. 57° 45',5 N. 10° 42',7 E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

306. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønde inddraget for Is.

Lystønden *Tyborøn Kanal A* paa c. 56° 42',4 N. 8° 14',0 E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

307. Danmark. Skagerrak. Tversted. Redningsstation nedlægges.

Tversted Redningsstation paa c. 57° 35',7 N. 10° 11',0 E. nedlægges den 28. Februar 1942.

(Kort Nr. 101, 100, 90 og 92. Danske Lods I, Side 83, 84 og 86. Danske Lods II, Side 41.)

308. Sverige. Skagerrak. Bastholmens norra ränna. Højspændingskabel udlagt. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 4/175. Stockholm 1942.)

Et Højspændingskabel er udlagt mellem *Dragsmark* paa 58° 14',77 N. 11° 30',78 E. og *Bastholmen* paa 58° 14',62 N. 11° 30',07 E. Kablet er afmærket med Kabelskilte.

Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 50 m fra Kablet.

309. Sverige. Skagerrak. Idefjorden. Svinesundsbroen. Oplysning om Fyr.

(U. f. S. Nr. 1/16. Stockholm 1942.)

1. Den foreløbige Fyrbelysning, der var tændt paa *Svinesundsbroen* paa c. $59^{\circ} 05',8$ N. $11^{\circ} 16',5$ E. under dennes Bygning, er slukket.

2. Permanent Fyrbelysning.

Paa hver Side af Broen, anbragt symmetrisk med Hensyn til Broens Midte og med en indbyrdes Afstand af 50 m, er tændt 2 elektriske Fyr, der viser Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 3^s, Mørke 1^s. Fyrene viser under Gang mod Broen grønt Lys om Styrbord og rødt om Bagbord. Flammens Højde: 58 m. Fyrlanterernes Lys er rettet c. 15° nedad, saaledes at de kan ses paa Afstande imellem c. 400 m og c. 40 m fra Broen.

Den frie Gennemsejlingshøjde under Broen er ved Fyrlantererne c. 58 m og midt imellem den c. 60 m.

(E. f. S. Nr. 8/407 1941.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordøen.

310. Norge. Vest-Finnmark. Færligt Omraade. Rettelse til E. f. S. Nr. 1/122 1942.

(N. f. S. Nr. 1/14. Berlin 1942.)

E. f. S. Nr. 1/122 1942, Punkt 1, udgaar og erstattes med følgende:

1. Paa Grund af Minefare fraraades Sejladsls mellem *Fugløy* og *Sørøya* indenfor en Linie, der forbinder følgende Punkter:

a) $70^{\circ} 20',0$ N. $20^{\circ} 10',0$ E.	f) $70^{\circ} 25',6$ N. $21^{\circ} 49',8$ E.
b) $70^{\circ} 12',6$ N. $20^{\circ} 25',2$ E.	g) $70^{\circ} 38',0$ N. $21^{\circ} 52',3$ E.
c) $70^{\circ} 15',1$ N. $20^{\circ} 38',5$ E.	h) $70^{\circ} 41',3$ N. $21^{\circ} 59',2$ E.
d) $70^{\circ} 14',2$ N. $21^{\circ} 00',0$ E.	i) $70^{\circ} 47',0$ N. $21^{\circ} 59',2$ E.
e) $70^{\circ} 24',2$ N. $21^{\circ} 19',0$ E.	

(E. f. S. Nr. 1/122 1942.)

311. Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 3/116. Berlin 1942.)

Man advares imod at besejle *Malangen Fjord* mellem Breddeparallerne $69^{\circ} 40'$ N. og $69^{\circ} 37'$ N.

312. Norge. Sør-Trøndelag. Skjørnfjorden. Sørfjorden. Grund rapporteret.

(E. f. S. Nr. 1/25. Oslo 1942.)

Et Skib med et Dybgaaende af 2,8 m rapporterer at have rørt Grunden paa c. $63^{\circ} 43',8$ N. $10^{\circ} 04',3$ E., mellem *Sagøy* og *Sagen*.

313. Norge. Hordaland. Mangersfjorden. Bongno Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 24/577. Oslo 1941.)

Bongno Fyr paa $60^{\circ} 36' 45''$ N. $5^{\circ} 04' 40''$ E. paa N.-Siden af *Bongnestraumen* er forandret og lyser nu, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 96° til 103° .	5. Grønt i Pej. fra 184° til 296° .
2. Hvidt i — - 103° - 122° .	6. Hvidt i — - 296° - 299° .
3. Grønt i — - 122° - 160° .	7. Rødt i — - 299° - 310° .
4. Hvidt i — - 160° - 184° .	

Iøvrigt er Fyret uforandret.

314. (T). Danmark. Tyborøn Kanal Anduvning. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.

Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. $56^{\circ} 42',9$ N. $8^{\circ} 10',5$ E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

315. (T). Danmark. Horns Rev. Slugen N. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.

Lys- og Fløjtetønden *Slugen N.* paa c. $55^{\circ} 34',2$ N. $7^{\circ} 47',7$ E. er ombyttet med Vintersømærke.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

316. Island. Reykjanes W. Oplysning om Grund.

(U. f. s. Nr. 54/2630. Stockholm 1941.)

1. En Klippegrund med en mindste Dybde af 3,3 m er fundet paa c. 63° 47' N. 22° 54' W., 2,9 Sm 30° fra Midten af *Eldey*.

2. E. f. S. Nr. 34/1203 1941 annulleres.

(E. f. S. Nr. 34/1203 1941. Kort Nr. 31, 26, 21 og 3. Islandske Lods, Side 48.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

317. (T). Sverige. Falsterbokanalen. Höllviken. Oplysning om Lods under Isforhold.

(U. f. s. Nr. 4/172. Stockholm 1942.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/152 1942 meddeles, at under de nuværende Isforhold kan Skibe, der er undervejs S.-over mod *Falsterbokanalen*, ikke forvente at faa Lods før ved Molchovederne i *Höllviken*.

c. 55° 25' N. 12° 56' E.

Tillæg.

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

318. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Havn Fyr midlertidigt slukket.

Taarbæk Havn Fyr paa 55° 47' (15") N. 12° 36' (05") E. er indtil videre slukket paa Grund af Isforholdene.

319. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg. Oplysning om Vrag.

Vraget af et Dampskib ligger sunket i 9 m Vand paa 55° 40' (30") N. 11° 05' (48") E., c. 200 m SSE. for Færgemolen i *Kalundborg Havn*. Vraget rager op over Vandet. Trafikken i Havnen er uhindret.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

320. (T). Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Fyr midlertidigt slukket.

Fyrene ved *Hundested Havn* paa c. 55° 57',9 N. 11° 51' E. er indtil videre slukket paa Grund af Isforholdene.

321. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Vestre-Dækmole NW. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

Taagesignalet med Klokke paa *Vestre-Dækmoles NW.-lige Hoved* paa 56° 09' (38") N. 10° 13' (38") E. er midlertidigt ude af Virksomhed.

Ekstra-Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

322. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spørret Omraade.

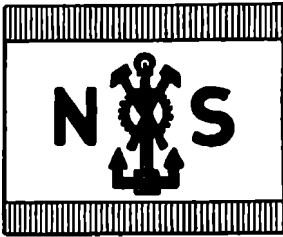
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/93 1942 meddeles, at under de deri nævnte militære Skarpskydningsøvelser er den daglige Skydetid i Februar Maaned 1942 Kl. 0800—1700.

Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydning varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo Plantager*.

Asserbo Plantage: c. 56° 01' N. 12° 01' E.

DANSK SØFARTS TIDENDE

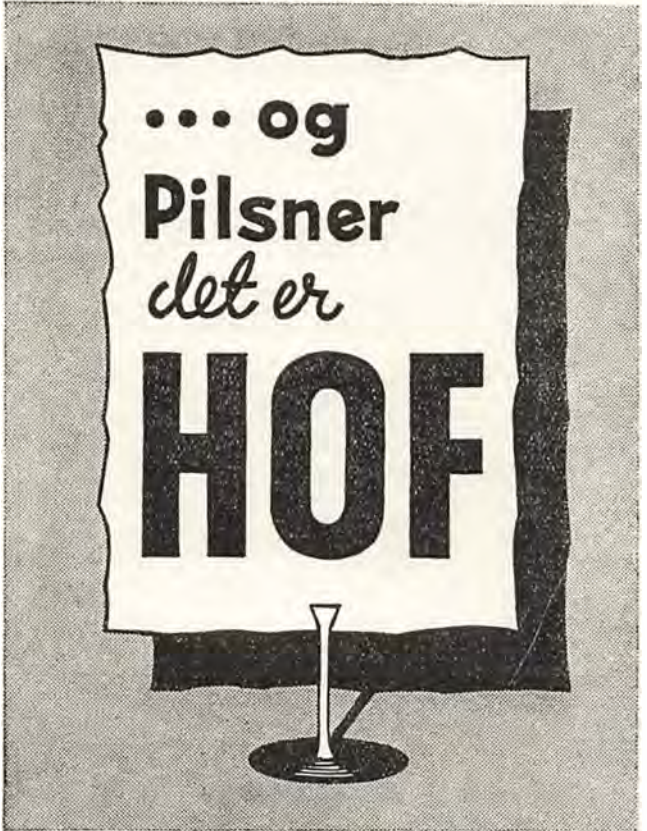
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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 Coal Buyers AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

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
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 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 6,9 m. i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m. ved Tegholmene 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 Boljer, 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. Motorret Fartsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frlaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug. Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandakab, landstætte 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 Lodstvang. Løds penge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

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

Losning og Ladning. I F r i b a v n e n 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. 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 pneumatisk 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 (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. Jernbanes lange 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 6,0 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0—8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Boljer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havnsafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Løds 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. m³. — Losning og Læsning: Losning og Lastning besørger af berørende 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. Frlager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havnsafgift: 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. 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 8,4 m. Havnsopenge 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 1908 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran luftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran luftende 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. Havnsopenge (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. Lødsør ved Havnen og i Fyrakibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Opbalsbedding 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 beejles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havnsafgift: 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. m³, 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 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvanden stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havnsafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre. for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varesafgift: Moderat. Bugsering uforud. Ingen Lodstvang, naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhalingsplads, Opbalsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havnsafg.: 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 Lodal.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 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 Skibsmæde. Opbalsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 6

FREDAG 6. FEBRUAR 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERENING

Ifølge en tysk Meddelelse skal Sænkningerne af Hand-
delstonnage nu have passeret 15 Mill. Br. Reg. Tons,
og det bebudes, at de tyske Undervandsbaade, der ope-
rerer paa alle Have, har faaet Ordre om at intensivere
deres Operationer, da, som det udtales fra tysk Side,
de Hæmninger, som U.S.A.'s Søpolitik tidligere paa-
lagde den tyske Søkrigsledelse, nu ikke mere ekssi-
sterer, efter at dette Land er bleven aktiv Krigsdelta-
ger. Fra engelsk og amerikansk Side foreligger der
ingen friske Meddelelser om Krigen mod Handels-
skibsfarten, men svenske Blades London Korrespon-
denter fremhæver, at Transportspørgsmaalet spiller en
alt mere fremtrædende Rolle i den engelsk-amerikan-
ske Krigsstrategi, og at en af Grundene til den stadige
japanske Fremgang i det fjerne Østen direkte kan
føres tilbage til Tonnageknapheden, der har vanske-
liggjort det for Englænderne og Amerikanerne at føre
de fornødne Forstærkninger frem, og da Krigens Krav
kommer i første Række, vil det maaske være nød-
vendigt at nedskære den civile Import, i hvert Fald
for et Stykke Tid, indtil U.S.A.'s Nybygningsprogram
begynder at gøre sig gældende.

I vor sidste Beretning nævnte vi i Forbindelse med
Omtalen af den forøgede Aktivitet i Vestindiafarten,
at U.S.A.'s Sukkerimport fra Philippinerne androg ca.
1 Mill. Tons om Aaret. Dette er en Trykfejl; Størrelsen
af Sukkereksporten fra Philippinerne til U.S.A. var i
1940 smaa 2 Mill. Tons, eller ca. $\frac{1}{3}$ af U.S.A.'s to-
tale Sukkerimport, hvoraf Resten ca. 2.7 Mill. Tons
kommer fra Vestindien, ca. 800,000 Tons fra Hawai
og endelig lidt fra Peru. Da det utvivlsomt er umuligt
at dække den bortfaldne philippinske Import fra an-
dre Steder, er dette Baggrunden for den Sukkerratio-
nering, der traadte i Kraft i U.S.A. den 1. Febr.

Om Forholdene paa Markederne udenfor Blokade-
zonen er Nyhederne kun sparsomme. Ifølge svenske
Kilder skal U.S. Maritime Commission nu have foreta-
get den længe behudede Regulering af Timecharterfrag-
terne, saa de kommer ned paa samme Niveau som
de engelske Regeringsrater, d. v. s. at en svensk 6500
Tonner faar 14/6d. plus $12\frac{1}{2}$ pCt. pr. Ton d.w. med
fri Krigsforsikring, ligesom Befragterne betaler Krigs-
bonus til Besætningen. Ogsaa en Regulering af Frag-
terne paa Rejsebasis er under Overvejelse, men endnu
foreligger der intet positivt om, at de nye Rater her-
for er traadt i Kraft. Der er i den forløbne Uge igen
sluttet Kul fra Hampton Roads til Buenos Ayres til
\$9, ligesom der er betalt \$22 for Hørfro fra Bahia
Blanca til USNH., men sidstnævnte Rate skal efter
Forlydende reduceres til omkring \$15. I Vestindia
Farten er der stadig stærk Aktivitet. Kul Hampton
Roads/Havana er sluttet til \$3 og Sukker Nordcuba/
USNH. betales uforandret med 34 Cts. pr. 100 lbs.

I de frie Trades betales der stadig meget høje Rater.
Stykgods fra Northern range til Eire noteres uforan-
dret i \$88, og for en Ladning Stykgods fra San Fran-
cisco til Eire er betalt \$100 fio. paa Lumpsum Basis.
For en Ladning Træ fra Halifax til Eire er betalt 600/
pr. Std. Ifølge svenske Meddelelser er det ogsaa Me-
ningen at disse Rater skal reduceres, men med hvilken
Begrundelse og under hvilken Form en saadan Redu-
ktion skal finde Sted, er endnu uklart. Kornraten
fra River Plate til Lissabon er uforandret \$68.

Paa vore hjemlige Markeder præges Forholdene sta-

dig af den stærke Kulde, der har foraarsaget Isvan-
skeligheder mange Steder. Aktiviteten for prompt
Lastning er derfor stærkt begrænset, og mange Skibe
er af Forholdene tvungne til at ligge stille. For Last-
ning fremover i Tiden noteres der imidlertid mange
Laster, og saasnart Vejrforholdene bedres, vil der være
mere end tilstrækkelig Beskæftigelse til al disponibel
Tonnage.

KRONEHÆVNINGEN OG NATIONAL- BANKENS BALANCE

Paa Nationalbankens Balance pr. 31. Januar er der
taget Hensyn til de ved Kronehævningen skete
Forskydninger i Mellemværendet med Udlandet. Saa-
ledes viser Tilgodehavende ved Clearing-Konti med
Udlandet og Tilgodehavende ved forskellige Debitorer
for første Gang i lange Tider Nedgang, den første
Konto med 41 Millioner Kr. og den anden Konto med
38 Millioner Kr. Da de paagældende Tilgodehavender
reelt er forøgede i Januar, er de 79 Mill. Kr. ikke
Udtryk for hele den Nedskrivning, som automatisk
følger af Kronens Opskrivning med 8 pCt. Dette frem-
gaar af en ny Konto paa Aktiv-Siden: Statens Regule-
rings-Konto, som er opført med 124,8 Millioner Kr.,
der skal give Udtryk for det Mellemværende, som i
Anledning af Kroneopskrivningen er opstaaet mellem
Nationalbanken og Staten. En mindre Del af Ned-
skrivningen, som ikke omfattes af det paagældende
Mellemværende, har Nationalbanken selv dækket gen-
nem sin Regulerings-Konto paa Passiv-Siden, der er
gaaet ned fra 15,3 til 12,6 Millioner Kr.

Af andre Forskydninger paa Balancen bemærkes
især, at der atter i Januar har været betydeligt Oblig-
ations-Salg. Beholdningen, som i December gik ned
med 34 Millioner Kr., er i Januar yderligere reduce-
ret med 30 Millioner Kr., saaledes at den nu er nede
paa 111 Millioner Kr. Paa Passivsiden er Seddelcircu-
lationen, der ved Aarsskiftet som sædvanlig var meget
høj, gaaet 44 Millioner Kr. ned til 798 Millioner Kr.,
medens Indskud paa Folio-Konto er steget omtrent
tilsvarende. Finansministeriets Tilgodehavende i Ban-
ken er vokset med 40 Millioner Kr. til 188 Millioner
Kr., hvilket skyldes de sædvanlige paa denne Aarstid
foretagne Reguleringer og Indbetalinger.

Nedskrivningen af Tilgodehavende modsvares af
Statens Regulerings-Konto, og da Tilgodehavenderne
bortset herfra, i Januar er vokset nogenlunde som
sædvanligt, viser Balancen, trods det betydelige Oblig-
ationssalg, fortsat Stigning, saaledes at den ved Ud-
gangen af Januar er 2,133 Millioner Kr. mod 2,118
Millioner Kr. ved Udgangen af December.

EKSPORT OG IMPORT I DECEMBER

Medens Værdien af Indførselen i November var
nede paa et lavere Tal, end Tilfældet har været
gennem mange Maaneder, nemlig 88 Mill. Kr., har der
i December været nogen Stigning, idet der indførtes
Varer for 103,5 Mill. Kr. Samtidig androg Vareudfø-
rselen 97,5 Mill. Kr. eller netop samme Beløb som i
November, saaledes at December bragte en Merind-
førsel paa 6 Mill. Kr., medens der i November var et
Eksport-Overskud paa 9,5 Mill. Kr.

DEN FØRSTE »SELANDIA« SLAAET TIL VRAG

Der er til Helsingfors indløbet Meddelelse om, at
Motorskibet »Tornator« er grundstødt i japansk
Farvand og slaet til Vrag. Besætningen er reddet.

Under Navnet »Tornator« skjuler sig det mest berømte Skib, der nogensinde er bygget i Danmark, idet det er identisk med Verdens første dieseldrevne, ocean-gaaende Skib: Ø. K.'s »Selandia«. Skibet var i 1911 bestilt af Ø. K., hvis Chef, Etatsraad H. N. Andersen var gaaet ind for det nye Eksperiment, der skulde faa saa vigtige Følger for Skibsfartens Udvikling i Aarene fremover. Den danske Ingeniør Ivar Knudsen, der var Direktør for Burmeister & Wain, var først af alle gaaet ind for Brugbarheden af Diesels Opfindelse. Han havde længe mødt Modstand, men Vendepunktet kom, da H. N. Andersen bestilte »Selandia«, som i 1912 gik ud paa sin Jomfrurejse til London og derfra videre til Bangkok. Blandt de første engelske Gæster om Bord i London var daværende Marineminister Winston Churchill. Faa Dage efter blev han i Underhuset interPELLeret om den nye Opfindelses Betydning, og han svarede, at han havde givet Ordre til, at man skulde undersøge Mulighederne for at anvende Dieselmotorer i Krigsskibe.

I 1936 solgte Ø. K. Skibet til Norge, samtidig med at man paa Nakskov Skibsværft havde afgivet Ordre paa et nyt »Selandia«. Under norsk Flag sejlede det under Navnet »Norseman«, men i Sommeren 1940 videresolgte det til Finland-Amerika Linien, der omdøbte det til »Tornator«.

66-SELKABET UDBETALER 4 PROCENT

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har udsendt sit Driftsregnskab for 1941.

Som det kunde ventes har Selskabet paa Grund af den stærkt indskrænkede Drift haft et ret betydeligt Underskud. Det egentlige Aarsunderskud udgør 132,843 Kroner, og hertil kommer 110,000 Kroner i Afskrivning paa Skibene, saaledes at det samlede Driftsunderskud andrager 242,843 Kroner. Bestyrelsen foreslaar hertil, at der udbetales Aktionærerne et Udbytte paa 4 Procent eller 50,000 Kroner, hvorved Underskuddet naar op paa 292,843 Kroner, eller noget over 1/4 Million Kroner. Underskuddet dækkes dels af det fra forrige Aar overførte Beløb, dels ved Overførsel fra Dispositions-fonden og fra den ekstraordinære Reservefond.

Aaret har været det ringeste for Selskabet siden forrige Krig. Samtlige Selskabets Dieselmotorskibe har, med Undtagelse af nogle faa Dage ved Højtiderne, hele Aaret ligget oplagt i Rønne Havn, og Trafikken har udelukkende været opretholdt ved det lille Dampskib »Østersøen«. I Sommermaanederne havde man chartret en af Øresundsselskabets Baade, men Turistsæsonen slog fuldkommen fejl, hvilket ogsaa satte betydelig Spor i Dampskibsselskabets Regnskab.

U. S. A. og Sydamerika.

Den Tanke at samle alle de amerikanske Republikker til enigt Samvirke er ikke af ny Dato, idet det er mere end 50 Aar siden, at den første pan-amerikanske Konference afholdtes i Washington. Nogen større politisk Betydning fik denne Bevægelse dog ikke i de efterfølgende godt 40 Aar, idet de sydamerikanske Republikker med deres af spanske og portugisiske Traditioner prægede kulturelle Liv følte sig fremmede over for det angelsaksiske U. S. A., og hertil kom, at de latin-amerikanske Republikker ikke uden Grund tit kunde føle sig noget haardhændet behandlet af den nordamerikanske Dollar-Imperialisme. Thi ganske vist er Ideen hag den pan-amerikanske Bevægelse et til fælles Gavn ligeberettiget Samarbejde, saavel paa det politiske som paa det økonomiske Omraade, men U. S. A.s økonomiske og militære Magt var saa overvældende, at man paa mange Hold i Sydamerika frygtede — og U. S. A.s, i Forholdet over for Latin-Amerika,

KAPTAJN GEORG MIKKELSENS DØD

Kaptajn *Georg Mikkelsen*, der indtil 1937 beklædte Sekretærposten i Dansk Dampskibsrederiforening, er død knap 72 Aar gammel.

Kaptajn Mikkelsen, der stammede fra Horsens, kom som ung ud at sejle med en Række af Datidens kendte Horsens-Sejlskibe, hvorefter han gik i tysk Fart paa Vestindien og Sydamerika. Efter at have afsluttet sine natutiske Eksaminer ansattes han i 1892 i Carls Rederi, hvor han hurtigt avancerede til Skibsfører. Da Rederiet i Begyndelsen af Tyverne blev sammen-sluttet med Det Forenede, traadte Mikkelsen ud. Som Styrmand var han om Bord i Damperen »Frode« med til at redde en forlist hollandsk Besætning i Østersøen, og som Marinesoldat var han med »Ingolf« paa Tøgt i de arktiske Farvande med Landgang paa Øen Jan Mayn.

Da Kaptajn Mikkelsen i 1923 gik i Land, blev han søkyndig Sekretær i Dansk Dampskibsrederiforening, og i Kraft af denne Stilling var han blandt andet Medlem af Kommissionen til Redningsvæsenets Omordning og af Marineministeriets Udvalg til Afmærkning af de danske Farvande. Som sagkyndig Delegeret deltog han i en Række Konferencer om maritime Spørgsmaal i Geneve fra 1929 til 1932.

I mange Aar sad han i Skipperforeningens Bestyrelse og fra 1937 var han Medlem af Sø- og Handelsretten.

Da Kaptajn Mikkelsen i 1937 trak sig tilbage fra sin Stilling som Sekretær i Rederiforeningen, tog han til Spanien, hvor han gjorde Tjeneste som Kontrol-officer under Ikke-Interventions-Komiteen. Han var dekoreret med Ridderkorset.

— — —
Direktøren for Dansk Dampskibsrederiforening, cand. jur. Eilert Mægaard udtaler følgende Minderord til »Dansk Søfarts Tidende« om Kaptajn Mikkelsen:

— Kaptajn Mikkelsen var ansat i Dansk Dampskibsrederiforening fra 1923 og i omtrent 14 Aar, indtil han naaede Pensionsalderen. Han udførte i disse Aar et dygtigt og energisk Arbejde, hvorfor han fandt Anvendelse ved mange betroede Poster. Saaledes har han gentagne Gange deltaget i det internationale Arbejde i Geneve, ligesom han ved mange Lejligheder af Rederiforeningen var udpeget til Medlem af forskellige Kommissioner som Rederiforeningens Repræsentant. Kaptajn Mikkelsen var en behagelig og elskværdig Medarbejder, som jeg kun har gode Minder om.

meget lidt smidige Diplomati gjorde ikke meget for at fjerne denne Frygt — at et alt for intimt Samarbejde med den store Republik i Nordamerika meget let kunde medføre, at selv de største af de sydamerikanske Republikker degraderedes til rene Vasalstater af U. S. A., og det var en Udvikling, man sidst af alt ønskede.

Da den nuværende U. S. A.-Præsident kom til Magten i 1933, forandredes Indstillingen over for de sydamerikanske Republikker imidlertid helt. Præsident Roosevelt var klar over, at den fundamentale Betingelse for en virkelig positiv Politik over for de sydamerikanske Stater naatte gaa ud paa at fjerne den Frygt for og den Mistillid til U. S. A.s Hensigter i Sydamerika, der hidtil havde gjort alle Bestræbelser for et mere intimt Samarbejde mellem U. S. A. og Latin-Amerika illusoriske, og dette Maal kunde kun opnaas, saafremt U. S. A. helt afstod fra at benytte sig af den økonomiske og militære Overvægt, det besad, til at

blande sig i de sydamerikanske Staters indre Forhold, hvilket netop var et af de Omraader, paa hvilket U. S. A. havde ført en meget kluntet Politik. I en højtidelig Deklaration i December samme Aar erklærede han derfor, at U. S. A. for Fremtiden afstod fra i Fremtiden at intervenere med væbnet Magt i de andre amerikanske Republikkers indre Forhold.

Den herved knæsatte nye Kurs i De Forenede Staters Holdning over for de sydamerikanske Stater betegner utvivlsomt et Vendepunkt i Samarbejdet mellem den nye Verdens Stater. Der var ganske vist mange gamle Fordomme at fjerne, men U. S. A.-Diplomatiet, overlegent og smidigt ledet af Præsident *Roosevelt* og Udenrigsminister *Hull*, arbejdede ufortrødent paa de efterfølgende pan-amerikanske Konferencer paa at fjerne den Usikkerhed, som Forskellen i Magt mellem Nord- og Sydamerika naturligt maatte fremkalde i Sydamerika over for den store Republik i Nord. Denne Usikkerhed var ikke alene rent politisk betonet, men ogsaa økonomiske og erhvervspolitiske Betragtninger spillede en betydningsfuld Rolle, afhængig som mange af de sydamerikanske Stater er af Eksporten til Europa.

Under disse Omstændigheder var de politiske Fremskridt, der blev gjort paa de forskellige pan-amerikanske Konferencer, derfor ogsaa kun relativt smaa, og det Maal, som U. S. A. sigtede imod, nemlig de latinamerikanske Republikkers aktive Tiltræden af *Monroe-Doktrinen*, hvilket i Realiteten vilde sige det samme som et defensivt Forsvarsforbund mellem alle de amerikanske Republikker, var endnu kun Fremtidsmusik, da den europæiske Krig udbrød i September 1939. Et ikke ubetydeligt Skridt paa Vejen til Realisationen af denne Tanke blev ganske vist taget paa *Limakonferencen* i 1938, da Erklæringen om den pan-amerikanske Solidaritet blev vedtaget. Denne Deklaration fastslog som Grundprincip for de amerikanske Staters mellempolitiske Samliv, at »det gode Nabo-skabs Politik« skulde være raadende, og at alle amerikanske Republikker følgelig skulde være ligestillet med Hensyn til deres statslige Suverænitet. Med Hensyn til Forholdet til Omverdenen enedes man om, at i Tilfælde af, at nogle af de amerikanske Republikkers territoriale Integritet blev angrebet, skulde de amerikanske Udenrigsministre træde sammen for at forhandle om, hvilke Midler der skulde bringes til Anvendelse for at beskytte det amerikanske Kontinent, men, og dette er *Limakonferencens* svage Punkt, hver af de amerikanske Republikkers Regeringer skulde kunne handle uafhængigt af de andre som suveræne Stater, altsaa en i Virkeligheden stærkt betinget Solidaritet. Det er denne sidste Bestemmelse, der danner Grundlaget for den nylig afsluttede pan-amerikanske Konference i Rio de Janeiro.

Sideløbende med U. S. A.s Bestræbelser gaaende ud paa politisk at bringe alle amerikanske Republikker paa Linie har der imidlertid raset en bitter Strid om den økonomiske Indflydelse i Sydamerika, og ogsaa paa denne Front har U. S. A. kun haft betinget Held. Aarsagen hertil er delvis af psykologisk Art, idet man i Sydamerika instinktivt følte, at en altfor overvældende U. S. A.-Indflydelse paa det økonomiske Liv meget let vilde medføre ogsaa politisk Afhængighed, men ogsaa selve Strukturen i flere af de sydamerikanske Staters Erhvervsliv medførte en vis Spænding i Forholdet til U. S. A. — Et korn- og kødeksporterende Land som Argentina kunde naturligvis ikke se med særlig Velvilje paa De Forenede Stater, der selv var Storeksportør af Korn og Kød og derfor en farlig Konkurrent paa Verdensmarkedet, og Brasiliens Bomuldsdyrkere følte ogsaa haardt den amerikanske Konkurrence.

I Femaaret fra 1933 til 38 var Konkurrencen paa det sydamerikanske Marked særlig skarp, og det var især Tyskland, der var U. S. A.s Modstander paa den

økonomiske Front, selv om naturligvis heller ikke England med sine aarhundredgamle Traditioner paa det sydamerikanske Marked var til Sinds godvilligt at opgive sine Positioner. I flere af de sydamerikanske Stater, som Brasilien, Colombia, Venezuela, Peru og Chile, opnaaede Tyskerne imidlertid, bl. a. i Kraft af deres Betalingssystem med »Aski«-mark meget betydelige handelsmæssige Resultater, og U. S. A.s kommercielle Front blev trykket tilbage adskillige Steder. Efterhaanden som den politiske Atmosfære mellem Nord- og Sydamerika forbedredes, lykkedes det imidlertid U. S. A. paa adskillige Punkter at trænge Tyskerne tilbage, og ved Krigens Udbrud havde nordamerikansk økonomisk Indflydelse generobret det tidligere tabte Terræn.

Paa den nu afsluttede Rio-Konference var Hovedpunktet, hvilke Konsekvenser de andre amerikanske Itepublikker skulde drage af den Kendsgerning, at Tyskland, Italien og Japan havde erklæret U. S. A. Krig, idet den Situation nu forelaa, hvor den pan-amerikanske Solidaritet skulde gøres effektiv. Resultatet blev imidlertid ikke, hvad man utvivlsomt havde haabet i U. S. A., en samlet Afbrydelse af de latinamerikanske Staters diplomatiske Forbindelse med Aksemagterne, men til Trods herfor er det dog alt i alt et betydeligt politisk Resultat, U. S. A. har opnaaet, idet, saavidt man ved, det kun er Chile og Argentina, der endnu nærer visse Betænkeligheder ved en saadan Foranstaltning.

Foruden med de latinamerikanske Staters Stillingtagen til Krigen beskæftigede Rio-Konferencen sig imidlertid ogsaa med de økonomiske og erhvervspolitiske Problemer, der berører det amerikanske Kontinent. Hvilke Følger de politiske Afgørelser, der blev truffet paa Rio-Konferencen, vil faa for Krigens videre Udvikling paa det militære Omraade, kan man endnu ikke skønne over, men det er uden for enhver Tvivl, at de økonomiske og erhvervspolitiske Aftaler, der blev truffet i Rio, i ganske betydelig Grad vil styrke U. S. A.s og derigennem hele den angelsaksiske Produktionsfront. De sydamerikanske Republikker er praktisk talt alle overordentlig rigt udrustet fra Naturens Haand med Mineraler, deriblandt flere som Krom-, Mangan-, Wolfram-, Zink-, Kobber-, Tin- og Vanadiummalm og Bauxit der hører til Krigsindustriens Nøgleraastoffer, ligesom den begyndende Produktion af Raagummi og Indsamlingen af Kautsjuk fra de vildtvoksende Gummitræer kan komme til at spille en betydningsfuld Rolle i Angelsaksernes Krigshusholdning.

De økonomiske Aftaler, der blev truffet paa Rio-Konferencen, er naturligvis ikke ensidigt til Gunst for U. S. A. — Tværtimod, U. S. A.s Regering stillede allerede paa et meget tidligt Tidspunkt af Krigen betydelige Kreditter til Disposition for de sydamerikanske Stater, som Krigen har afskaaret fra deres Eksportmarkeder, og de nye Aftaler vil yderligere forøge de økonomiske Forpligtelser, der vil komme til at paahvile U. S. A. i Forholdet til de sydamerikanske Republikker.

Ingen ved, hvorledes Forholdene vil udvikle sig paa det amerikanske Kontinent, naar Krigen engang er forbi, men det intime Samarbejde paa saavel det politiske som paa det økonomiske Omraade, der nu er under Udvikling som Følge af Krigen i Europa og Asien, vil utvivlsomt give U.S.A. en overordentlig stærk Position i Sydamerika, selvom det paa den anden Side næppe er troligt, at der kan blive Tale om en fuldstændig dominerende Stilling for U.S.A. — Der til vil mange af de sydamerikanske Republikker paa det kulturelle Omraade sikkert føle sig altfor nær knyttet til deres europæiske Ophav, og paa Erhvervslivets Omraade vil de latinamerikanske Stater ikke i Længden kunne undvære deres Exportmarkeder i den gamle Verden.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Staten og Strandingsgodset

I April Maaned i Fjor udsendte Handelsministeriet en Bekendtgørelse, hvorefter Strandingsgods og Vraggods samt andel Gods, der bjerges fra Søen eller optages fra Havbunden, kan overtages af Staten, hvis Godset er en Vare, for hvilken der er fastsat særlig Rationering eller truffet en særlig Produktionsordning.

Under den herskende Vareknaphed er det af Betydning, at Staten ogsaa i andre Tilfælde har Adgang til at overtage Strandingsgods og lignende, selv om det drejer sig om Varer, der ikke er rationerede eller produktionsbegrænsede; derfor har Handelsministeriet nu gennem en ny Bekendtgørelse fastsat, at de Bestemmelser, der har været gældende siden April i Fjor, ogsaa vil kunne bringes i Anvendelse paa Hittlegods og Strandingsgods, selv om det er Ting, der ikke hører til de i Varefortegnelsen anførte Varer.

Gennem Ministeriernes Pressesekretariat meddeles, at den nye Bekendtgørelses Bestemmelser kan ventes bragt i Anvendelse i Tilfælde, hvor der er Tale om Ilanddriving af større Varepartier, hvis Salg vil kunne antages at medføre en væsentlig Indflydelse paa Prisniveauet, og der vil ogsaa kunne tænkes andre Tilfælde, hvor man vil foretrække, at Staten overtager Varerne, i Stedet for at der foretages et almindeligt Auktionssalg.

Dansk Baadsmænd død i Alexandria

Baadsmænd *Carl Henrik Wiingaards* Familie i Odense har gennem Udenrigsministeriet faaet Meddelelse om, at Wiingaard er død i Alexandria d. 25. Oktober. Carl Wiingaard, som havde Hyre paa et engelsk Skib, kom til Skade en Aften, da han vilde gaa om Bord. Han mistede Fodfæstet og styrtede ned fra stor Højde. Med alvorlige Læsioner i Hovedet blev han ført til Sygehuset, og her døde han. Baadsmænd Wiingaard blev 60 Aar gammel. Han havde Paarørende i Odense, men var ellers bosat i England.

Privatbankens Regnskab

Privatbanken har udsendt sin Regnskabsmeddelelse, hvori der foreslaas et Udbytte paa 7 Procent mod 6½ Aaret forud.

Efter Bestyrelsens Indstilling har Repræsentantskabet vedtaget af Aarets Driftsfortjeneste, der — incl. Overførsel fra 1940 Kr. 2,522,324,71 samt forrige Aars Hensættelse til Skat Kr. 1,000,000 — andrager ialt Kr. 8,219,972,87, at afskrive som Tab paa udestaaende Fordringer Kr. 141,953,28 samt paa Bankens Ejendomme Kr. 100,000.

Repræsentantskabet har endvidere vedtaget at indstille til Generalforsamlingens Godkendelse, at der henlægges Kr. 1,000,000 til Reservefonden, udbetales 7 pCt. i Udbytte, hensættes til Skat Kr. 1,000,000 samt overføres i ny Regning Kr. 3,080,876,19.

Privatbankens Nettofortjeneste har udgjort 4,455,694 Kr. Det er lidt mere end i Fjor, da den var 4,300,370 Kr.

Privatbankens Reserver er nu efter Aarets Henlæggelser vokset til noget over 27½ Mill. Kr., og da Aktiekapitalen er 40 Mill. Kr., er de samlede Reserver 69 pCt. af Aktiekapitalen.

Isvanskeligbederne

I den forløbne Uge har Statsbanerne definitivt maattet opgive Kalundborg-Aarhus-Overfarten paa Grund af Isvanskeligheder. Samtidig meddeles det, at der mellem Bornholm og København er etableret Forbindelse via Ystad i Sverige.

Istillægspræmier for Varetransporter for Færgeruterne

Med de stadigt forøgede Isvanskeligheder i Farvandet for Øje har »Foreningen af danske Søassurandører« nu ogsaa ansat Istillægspræmier for indenlandske Færgeruter og Færgeruterne til Udlandet, idet Isbryderassistance nu i betydelig Udstrækning maa tages i Brug for at opretholde Trafikken. Istillægspræmier beregnes derfor for de hidtil fritagne Færgeruter fra 27. Januar. Samtidig er Præmierne for den indenlandske Trafik med mindre Skibe forhøjet væsentligt, hvilket dog kun har ringe praktisk Betydning, da denne Trafik omtrent er indstillet.

Sejlet uden tændte Lanterner

En københavnsk Fisker, der indtil den 18. December i Fjor i et halvt Aar jævnlige har foretaget Sejladser i Øresund efter Mørkets Frembrud, uden at Kulteren var forsynet med tændte Lanterner, er blevet dømt i So- og Handelsretten. Ydermere havde han den 17. December forladt Københavns Havn uden Politiets Tilladelse.

Dommen lød paa en Bøde paa 100 Kr., og Forvandlingsstraffen sættes til 10 Dages Hæfte.

Mindepark for omkomne Vestkystfiskere

Paa en Generalforsamling, som Thyborøn Havns Fiskeriforening har holdt i Harboøre, blev der fremsat en Plan, som bør vække Interesse over hele Landet. Generalforsamlingen, der var besøgt af 250 Fiskere, vedtog at arbejde for Anlæggelsen af en Mindepark for de Fiskere, som har sat Livet til paa Havel.

Mindeparken skal ligge ved Harboøre Kirkegaard, og man har allerede sikret sig Plads til den. Det siger sig selv, at Fiskeriforeningen alene ikke kan dække de mange Omkostninger ved Mindeparkens Oprettelse, men man vil nu søge at skaffe Midler til Veje gennem frivillige Bidrag.

Bevillinger til Havnearbejder

Finansudvalget har bevilget Halvdelen af Udgiften ved Uddybning af Sejltrenden til Lund Havn i Fakse Bugt, eller 6300 Kr.

Til Udvidelse af Elektricitetsforsyningen i Statshavnen i Hirtshals bevilgedes 72,000 Kr.

Gilleleje Havn udvides

Ved Gilleleje Havnelaugs Generalforsamling vedtoges det at nedsætte et Udvalg, der skal arbejde med et Projekt om Uddybning af et Stykke af Yderhavnen. Arbejdet vil i alt komme til at koste 210,000 Kr. — med Tilskud fra det Offentlige vil Havnens Udgifter blive 50,000 Kr. Havnebassinnet vil derefter blive 125 Fod bredt paa den søndre Arm fra Baadebyggeriet og udefter med 11 Fod Vand. Selve søndre Arm udvides til 20 m i Bredden.

Tversted Redningsstation nedlægges

Marineministeriet har meddelt Mandskabet ved Tversted Redningsstation, at Stationen vil blive nedlagt fra 1. Marts. De Redningsmænd, der ikke er fyldt 60 Aar, faar Lov at overtræde i Vagttjenesten, medens de øvrige pensioneres. Aarsagen til Nedlæggelsen er, at Myndighederne mener, at Redningsstationen i Hirtshals, der er udstyret med Motorredningsbaad, kan gøre tilstrækkelig Fyldest i Tannisbugten.

Bjærgeløn for bortdrevne Sømærker

Justitsministeriet har i en Bekendtgørelse uddybet de nærmere Regler for Bjærgeløn for bortdrevne Sømærker, saaledes som denne var fastsat i Strandingsloven af 1935 — idet en tidligere Bekendtgørelse herom samtidig ophæves.

Selve Bjærgelønnen beregnes procentvis paa Basis af Sømærkets Værdi, idet der fradrages 7 pCt. af Anskaffelsessummen aarlig for Slid.

Sømandshjemmet i Hirtshals

Det nye Sømandshjem i Hirtshals agtes nu opført i indeværende Aar, og Arbejdet skal paabegyndes inden 1. April, fordi den Grund, som Staten har tilbudt ved Havnen, skal tilbageleveres, hvis ikke Byggearbejdet inden nævnte Dato er begyndt.

Da man kun har en Byggegrund paa lidt over 20,000 Kr. og Bygningen vil komme paa over 100,000 Kr., agter man at kunne faa det manglende Beløb dels ved Stats-tilskud og dels ved ekstra Indsamlinger.

Nye Tillæg til den danske Lods

Det kongelige Søkort-Arkiv har udsendt fire nye Hefter med Rettelser og Tilføjelser til »Den danske Lods« og »Den danske Havnelods«. De tre af Hefterne, der fremtræder som Tillæg til Nr. 2 til de tre Bind af »Den danske Lods«, indeholder samtlige Rettelser, som er indkom-

MENK

SKIBSVINDUER

gennem

DYHR

C. 8901

met siden Bøgenes Trykning, og de tidligere udsendte Tillæg Nr. 1 er derefter annullerede.

Det fjerde Hefte er Tillæg Nr. 1 til »Den danske Havnelods« B. Udgave fra 1940. Det indeholder ligeledes alle de Rettelser, der er fremkommet, siden Bogens Trykning begyndte.

Nye Aftaler indenfor svensk Søfart

Indenfor svensk Søfart er der truffet nye Aftaler om Krigsrisiko-Erstalningen for Besætningerne. De almindelige Aftaler gælder et Aar fra 1. Februar at regne og Krigsrisiko-Aftalerne fra 16. Februar og indtil videre med 14 Dages Opsigelsesfrist.

I Atlanterhavet er 300-Procentszonen udvidet fra 30 Grader Vest til 40 Grader Vest, og der er etableret en 150 Procentszone i Stedet for den tidligere 75 Procentszone i det sydlige Atlanterhav.

Endvidere har man indført en ny og stor 150 Procentszone i Stille Havet, Det indiske Ocean og den sydlige Del af Røde Havet. Zonen begrænses af Afrika, Asien og Australien samt iøvrigt i Syd af 20 Grader Syd.

Den gamle Tidsbegrænsning for Erstatning for een Rejse er fra en Maaned forhøjet til 6 Uger.

Atter svensk Skib fra Sydamerika

Svensk Østasiatisk Kompagnis store Motorskib »Nagara« er kommet til svensk Havn. Skibet, som kommer fra Sydamerika, har en Ladning paa 9000 Tons Foderstoffer, Kaffe, Uld og Bomuld samt Stykgods.

Sagen om de norske Skibe i Göteborg

Efter Henstilling fra den britiske Gesandt i Stockholm har det svenske Udenrigsministerium meddelt Göteborg Rådhusrått, at de norske Rederiers Stævning mod den britiske Regering i Sagen om de i Göteborg beslaglagte 11 Skibe ikke kan nyde Fremme.

Udenrigsministeriet oplyser, at efter at Rederiernes Sagfører i Stockholm den 5. November havde anmodet om Udenrigsministeriets Bistand til Stævningens Forkyndelse, var Sagens Akter blevet sendt til den svenske Gesandt i London. Af Ministerens Rapport fremgaar det, at efter gældende engelsk Ret kan ingen paa den engelske Regerings Vegne uden dennes udtrykkelige Tilladelse modtage Forkyndelse om Stævning. En personlig Henvendelse i Foreign Office om at modtage Stævningen var blevet modt med Afslag. Sagens Akter er derefter sendt tilbage til Sverige med Paategning om, at Stævningen forges var forsøgt.

Finske Redere protesterer

Forskellige Rederier har henstillet til Regeringen at nedlægge Protest mod Beslaglæggelsen af Rederiernes Skibe i engelske og nordamerikanske Havne samt at skride til forskellige Foranstaltninger for at varetage Rederiernes Interesser.

200 Skibe til belgisk Indenrigsfart

For Tiden er 60 Fartøjer under Bygning til Brug for Belgiens indenrigske Skibsfart, og i Løbet af kort Tid skal der paa de smaa belgiske Specialværfter lægges Køl til yderligere 140 Fartøjer. De nødvendige Materialer er fritaget af Besættelsesmyndighederne.

Godsomsætningen paa Belgiens indenrigske Vandveje androg i Januar i Fjor 193,000 Tons, men voksede saa gradvis til April Maaned, da den naaede Højdepunktet med 1.061.000 Tons. Fra Maj til Oktober gik Transporterne tilbage til omkring 700.000 Tons, hvad der hænger sammen med Formindskelsen af Kultransporterne.

Norsk Jubilæum

Den 1. Februar kunde Kaptajn *Eivind Tønnesen* fejre 25 Aars Jubilæum som Formand for Norges Skibsførerforbund. Han har i sin Formandstid udført et stort og anerkendt Arbejde for sin Stand. Han er meget afholdt af sine Kolleger og har vundet stor Respekt i vide Kredse.

Japan vil fordoble sin Handelsflaade

Japan har foresat sig at bygge en Handelsflaade, som efterhaanden mindst skal omfatte 15 Mill. Tons, og de første Skridt, der er taget for at iværksætte disse Planers Realisation, bestaar i en Udvidelse af Værftet i Dairen, et Datterselskab af den sydmanchuriske Jernbane, samt

af Uraga Værftet i Yokohama. Dairen-Værftet udvider i den Anledning sin Kapital fra 1,5 til 10 Mill. Yen, og Produktionen skal specialiseres i Skibe paa 3000 Tons. Uraga-Værftet fordobler sin Kapital, der hidtil har været paa 15 Mill. Yen. Samtidig er det Hensigten, at dets Datterselskab Nagoya-Værftet skal udvides.

Uraga-Værftet er Japans største Værft. Det blev indtil for nyligt ledet af Generaldirektør Terashima, den nuværende japanske Trafikminister.

Ogsaa Tankskibsflaaden er i Løbet af de sidste 10 Aar udvidet betydeligt. I 1931 udgjorde Antallet af Tankskibene ialt 23 paa tilsammen 120,017 B.R.T. I 1936 var der yderligere kommet tre Skibe til, og Tonnagen var steget op til 188,480 B.R.T., og i 1939 raadede Japan over 47 Tankskibe paa tilsammen 429.790 B.R.T. Til Trods for denne Forøgelse besluttede 6 af de førende japanske Rederier i 1940 i Samarbejde med de store japanske Værfter og Industriforetager hurtigst muligt at skaffe yderligere 200,000 B.R.T. Tanktonnage. Konsortiet blev startet med en Kapital paa flere Mill. Yen, og fik allerede i 1940 lagt Køl til 40,000 B.R.T.

Samtidig med Forøgelsen af Tankskibsflaaden er der sket en Forrykkelse af Skibenes Størrelse. For ti Aar siden var Tankbaadene i Gennemsnit paa 5220 B.R.T., men var i 1936 steget til 7250 og i 1939 til 9140 B.R.T. De ældre Tankdampere er blevet afløst af Motor-Tankskibe, og ved Krigens Udbrud i 1939 var omtrent tre Fjerdedel af de japanske Tankskibe forsynet med Motor som Drivkraft, medens Gennemsnittet af hele Verdens Tankflaade viste, at omtrent Halvdelen var Motor-Tankskibe. Den japanske Tankskibsflaade kunde i 1939 transportere ca. 645,000 Tons Mineralolie paa en Rejse, og med et Gennemsnit af 8 Rejser til Californien pr. Aar blev det 5 Mill. Tons. Landets normale Behov ligger omkring 4,5—5 Mill. Tons aarligt, hvorfor en Del bliver dækket af de indenlandske Oliekilder.

Lissabons Havn i 1941

Lissabons Havn blev i 1941 anløbet af 1453 Skibe mod 1967 i 1940. Det største Antal af de anløbende Skibe var portugisiske (739), dernæst følger spanske (242), engelske (190), amerikanske (59), svenske (43) og græske (33).

I 1941 afsejlede 43,955 Passagerer fra Lissabon, et større Antal end i 1940, medens 12,988 Passagerer ankom til Lissabon, et mindre Antal end i 1940.

Fødselsdage

Tidligere Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn *P. Winckler* fylder paa Tirsdag — den 10. Februar — 80 Aar. Kaptajn *Winckler* gik i Land i 1922.

Tidligere Lodsformand i Aalborg, Kaptajn *Th. Harthmer Thostrup*, Aalborg, fylder i Morgen — Lørdag — 60 Aar.

Baadformand ved Hirtshals Redningsstation *William Peter Rimmen* fyldte i Tirsdags 60 Aar.

Fyrpasser ved Sjællands Rev Fyr *E. W. Madsen* fyldte i Tirsdags 60 Aar.

Holmens Hæderstegn

Underdirektør ved Søværnets Materielinspektion *H. E. Otzen* har faaet tildelt Holmens Hæderstegn.

25 Aars Jubilæum

Havnebetjent *C. Martensen* havde den 1. Februar været ansat under Havnevæsenet i 25 Aar. Før sin Ansættelse i Havnevæsenet sejlede Martensen som Matros paa D.F.D.S.s Amerikarute. Siden 1. Januar 1941 har han virket som Havnefogedassistent med Station ved Kalvebod Brygge.

KRISTANDT & CO

Gegrundet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

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
KØBENHAVN

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.
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

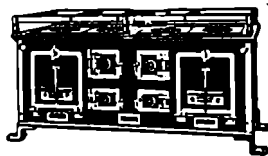
LIMITERET

STIFTET 1786



PALEGADE 2 TLF. C. 6

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.

Kabys - Komfurer
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630



TOLDBODVEJ 22
 KØBENHAVN
 K.

TELEFON 1408
 TELEGRAM-ADR.:
 AMIANTE

GRUNDLAET 1844

TUBORG



GRØN
 eller
 RØD

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 Staaalskibe

Red og Graa Indenbordsfarve

Kobberstof for Træskibe

Patent Manje

Graa 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

58. Aargang.

København 5. Februar 1942.

Nr. 5.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. H. laarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Bet 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 Bet til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterals Begyndelse. Kvarteralsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaae 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 angaaer Fyr, er angivet fra Søen.*

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Tillæg Nr. 2 til Den danske Lods I, 1941,

Tillæg Nr. 2 til Den danske Lods II, 1939,

Tillæg Nr. 2 til Den danske Lods III, 1940 og

Tillæg Nr. 1 til Den danske Havnelods 1940.

Tillæggene udleveres gratis til Ihændehavere af ovennævnte Sejlhaandbøger.

I. Østersøen.

323. (T). Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. $55^{\circ} 04',_{16}$ N. $14^{\circ} 38',_{7}$ E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
324. (T). Sverige. Fyr tændt om Dagen.
(U. f. s. Nr. 5/217. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr vil i Vinter indtil videre være tændt ogsaa om Dagen:
Falsterbo c. $55^{\circ} 23'$ N. $12^{\circ} 49'$ E. *Trelleborg östra*. *Trelleborg* c. $55^{\circ} 21'$ N. $13^{\circ} 09'$ E. *Smygehuk* c. $55^{\circ} 20'$ N. $13^{\circ} 21'$ E.
325. Sverige. Kämpingebukten. Tænding af Varselfyr udsat.
(U. f. s. Nr. 5/219. Stockholm 1942.)
De i E. f. S. Nr. 1/12 1942 omhandlede Varselfyr for Telegrafkabler paa c. $55^{\circ} 24',_{1}$ N. $13^{\circ} 58',_{11}$ E. vil først blive tændt c. 1. Juli 1942.
(E. f. S. Nr. 1/12 1942.)
326. (T). Sverige. Trelleborg W. Skåre Fyr midlertidigt slukket.
(U. f. s. Nr. 5/218. Stockholm 1942.)
Skåre Fyr paa c. $55^{\circ} 22'$ N. $13^{\circ} 03'$ E., W. for *Trelleborg*, er midlertidigt slukket.

327. (T). Sverige S.-Kyst. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/216. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Trelleborgs redd c. 55° 20' N. 13° 09' E. *Trelleborgs rånna Nr. 2 og Nr. 3. Hamrarne*
c. 55° 21' N. 14° 14' E. *Nedjan* c. 55° 34' N. 14° 24' E.
328. (T). Sverige. Gislöv. Fyr midlertidigt slukket.
(U. f. s. Nr. 5/276. Stockholm 1942.)
Paa Grund af Tilmudring i *Gislöv* Fiskerihavn er *Gislöv* Fyr paa c. 55° 21' N.
13° 14' E. slukket, indtil Havnen atter er oprenset.
329. (T). Sverige. Torhamn. Fyr midlertidigt slukket.
(U. f. s. Nr. 5/215. Stockholm 1942.)
Torhamn Fyr paa c. 56° 06' N. 15° 50' E., ved Indløbet til *Torhamn* i *Karlskrona*
E.-lige *Skærgaard*, er midlertidigt slukket.
330. (T). Sverige. Kalmarsund. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/279. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Borgholm c. 56° 53' N. 16° 38' E. *Borgholms inlopp övre og nedre. Borgholms*
hamn övre og nedre.
331. (T). Sverige. Storklappen—Häradskär. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/214. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Finnhällan c. 57° 52' N. 16° 48' E. *Hommelskär. Torröudd. Järnklint. Grindö.*
Trädsjär. Alen. Fören. Prickhällan. Torskklabb. Ålgårdsudde. Jungfruskär. Gråskärs-
häll. Olsklabb. Torrö Stickskär. Torrö övre og nedre. Svartbådan. Ljusklabb c. 58° 05' N.
16° 51' E.
332. (T). Sverige. Oxelösund—Sävsundet. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/213. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Stora Kampåsen c. 58° 43' N. 17° 14' E. *Vålarö. Örnklubb. Espskärsklubb* c.
58° 43' N. 17° 19' E.
333. (T). Sverige. Södertälje. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/212. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr ved Sejlløbene *Södertälje—Hävringe* og *Södertälje—Oxelösund*
er slukket for Vinterperioden:
Sävösund c. 58° 46' N. 17° 29' E. *Bergö. Griskär övre og nedre. Ringsön övre*
og *nedre. Hartsö Stångskär. Långskär. Skepna* c. 58° 45' N. 17° 21' E.
334. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/211. Stockholm 1942.)
Bo Fyr paa c. 59° 18',₈ N. 18° 18',₀ E., ved Indsejlingen til *Baggenstaket*, er slukket
for Vinterperioden.
335. (T). Sverige. Bottniska Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/275. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Fyrene i *Skutskärs* Havn c. 60° 39' N. 17° 23' E. Fyrene ved Sejløbet til *Gävle.*
Limö. Skraddarhällan. Trödjuhällan. Eggegrund c. 60° 44' N. 17° 34' E.
336. Tyskland. Advarsel vedrørende Afmærkningen i tyske Farvande.
(N. f. S. Nr. 4/187. Berlin 1942.)
Afmærkningen i de *tyske Østersøfarvande* kan paa Grund af Isforholdene ikke for-
ventes at være i Orden eller paa Plads.
Under Sejlads paa Tvangsruter og under Ind- og Udsejling af Havne maa der
navigeres med stor Omhyggelighed.

337. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen Indsejling. Lystønde inddraget.

(Tysk Fyrfortegnelse 1942.)

Den rødmalede Lystønde, der viste hvidt Et-Blink hver 5^s, paa 54° 32' 17" N. 18° 35' 19" E., ved N.-Siden af Indsejlingen til *Gotenhafen*, er inddraget.
(Kort Nr. 200.)

338. Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.

(N. f. S. Nr. 4/127. Berlin 1942.)

I Tiden: 5. Februar—1. April og 20. April—23. Maj 1942 foretages Skydeøvelser hver Dag Kl. 0900—1200, Kl. 1400—1700 og Kl. 1900—2200.

Skydeomraadet begrænses af en Linie, der gaar fra et Punkt A paa Kysten (Skydepladsen): 54° 26' 16" N. 16° 22' 42" E. (400 m W. for *Rügenwalde* Havneindløb) til Punktet B: 54° 22' 36" N. 16° 05' 48" E., herfra af en Cirkellinie med Radius 10,8 Sm og med Punkt A som Centrum til Punktet C: 54° 36' 45" N. 16° 19' 40" E. og fra dette Punkt af en ret Linie til Punkt A.

Paa Skydeomraadet indenfor *tysk* Højhedsomraade er paa Skydedagene Sejlads og Fiskeri forbudt.

Naar der skydes, vises om Dagen 2 internationale Signalfag B og om Natten 3 Lys, hejst lodret for hinanden, det øverste af Lysene rødt, de 2 nederste hvide, paa følgende Steder:

- 1) Paa Signalmasterne paa begge Sider af Skydepladsen,
- 2) paa det Orlogsfartøj, der udfører Sikkerhedstjeneste,
- 3) paa *Rügenwalde* Lodsstations Taarn.

Indtræffer om Dagen en kortere Pause mellem Skydningerne, vises samtidigt med Dagsignalet en gul Stander med blaa Bort.

339. (T). Tyskland. Pommerske Bugt. Dievenow NE. Vraglystønde inddraget for Is.

(N. f. S. Nr. 4/123. Berlin 1942.)

Vraglystønden ved Vraget paa c. 54° 02',₇ N. 14° 48',₃ E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

(E. f. S. Nr. 47/1513 1941.)

340. (T). Tyskland. Swinemünde. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.

(N. f. S. Nr. 4/129. Berlin 1942.)

Den rødmalede Lys- og Fløjtetønde paa c. 54° 01',₀ N. 14° 17',₅ E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

(E. f. S. Nr. 1/46 1942.)

341. (T). Tyskland. Hohwachter Bugt. Putlos Skydeomraade. Signalmast midlertidigt ude af Virksomhed.

(N. f. S. Nr. 4/130. Berlin 1942.)

Signalmasten ved Signalstationen *Putlos* (*Wienberg*) paa c. 54° 20' N. 10° 51' E. er midlertidigt ude af Virksomhed. Signaler under Skydeøvelser vises derfor i Stedet for fra Bevogtningsfartøjerne.

342. Tyskland. Kiel Havn. Schwentine. Grund fjernet. Tønder inddraget.

(N. f. S. Nr. 4/131. Berlin 1942.)

Grunden *Mühlenberg* i *Schwentine* er fjernet. Dybden i Omraadet er nu overalt 4 m. Nedennævnte Tønder er inddraget:

- a) Den sorte Spidstønde *Schwentine 1* paa 54° 20' 00',₅ N. 10° 10' 12" E.
- b) Den sorte Spidstønde *Schwentine 2* paa 54° 19' 54',₀ N. 10° 10' 28" E.
- c) Den hvide Spirtønde med N.-Topbetegnelse *Mühlenberg N.* paa 54° 20' 06" N. 10° 10' 13',₅ E.
- d) Den hvide Spirtønde med E.-Topbetegnelse *Mühlenberg O.* paa 54° 19' 58",₅ N. 10° 10' 25" E.

343. Tyskland. Kielerkanalen. Sejlanvisning.

(N. f. S. Nr. 4/132. Berlin 1942.)

Følgende Tilføjelser til Sejladsbestemmelserne for *Kielerkanalen* er traadt i Kraft:
1. Signaler vises indtil videre ikke fra Udkigstaarnet i *Holtzenau*.

2. I Stedet for de fra *Hollenau* tidligere viste Signaler vises fra Signalmasten ved Marinesignalstationen *Friedrichsort* nedennævnte Signaler, der betyder: „Kanallods kan ikke komme om Bord. Sluserne aabnes foreløbigt ikke“:

a) om D a g e n : En sort Ballon over 2 sorte Kegler med Spidsen mod hinanden,
b) om N a t t e n : 3 Lys lodret for hinanden, det øverste grønt, det mellemste hvidt og det nederste rødt.

Naar disse Signaler vises, skal Skibe, der i *Hollenau* ønsker at gaa ind i *Kielerkanalen*, ankre N. for $54^{\circ} 22' 15''$ N. paa *Hollenau* Kanalred og i *Friedrichsort Bugt*.

(Se Tillæg.)

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

344. (T). Sverige. Sundet. Fyr tændt om Dagen.

(U. f. s. Nr. 5/225. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Fyr vil i Vinter indtil videre være tændt ogsaa om Dagen:

Viken c. $56^{\circ} 08' N.$ $12^{\circ} 35' E.$ *Hälsingborg. Haken. Vens södra udde. Ven. Gräs-rännan. Barsebäck. Malmö vägbrytarbank. Malmö yttre västra. Malmö inre. Limhamn norra* c. $55^{\circ} 36' N.$ $12^{\circ} 56' E.$ *Falsterbokanalen Nr. 1—6.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

345. Danmark. Kattegat. Isøfjord. Inderbredning. Skydeøvelser. Advarsel.

Fra Stranden ved *Eriksholm* Skov W. for *Bramsnæs Bugt* afholdes den 9., 11., 13., 16., 24., 25., 26. og 27. Februar 1942 Skarpskydningsøvelser med Kanoner. Den daglige Skydetid er Kl. 1000—1600.

Naar der skydes, vil der være hejst en sort Kugle paa en Mast paa Landtangen S. for *Kirsebærholm* paa c. $55^{\circ} 44' N.$ $11^{\circ} 46' E.$ samt paa en Mast paa c. $55^{\circ} 42' N.$ $11^{\circ} 48' E.$ paa Stranden c. 0,5 Sm NE. for *Bretved*.

Man advares imod paa ovennævnte Dage, saalænge Skydningen vedvarer, at færdes i *Inderbredning* Øst for Linien „*Dragerup* Skov NE.-Spids—*Ørø* S.-Spids“ samt i den S.-lige Del af *Ørø østre Løb*.

346. (T). Sverige. Kattegat. Fyr tændt om Dagen.

(U. f. s. Nr. 5/226. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Fyr vil i Vinter indtil videre være tændt ogsaa om Dagen:

Kullen c. $56^{\circ} 18' N.$ $12^{\circ} 27' E.$ *Kullen västra. Hallands Väderö* c. $56^{\circ} 27' N.$ $12^{\circ} 33' E.$

347. (T). Danmark. Limfjorden. Egense Forfyr midlertidigt slukket.

Annuleret.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

348. Norge. Farlige Omraader. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 4/185. Berlin 1942.)

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 Grytøy og Senjen*.

a) $69^{\circ} 02',2 N.$ $16^{\circ} 34',0 E.$ c) $68^{\circ} 59',7 N.$ $16^{\circ} 58',0 E.$
b) $68^{\circ} 56',5 N.$ $16^{\circ} 49',6 E.$ d) $69^{\circ} 03',8 N.$ $16^{\circ} 44',0 E.$

2. Farvandet i *Andfjord* og *Kvæfjord* mellem Breddeparallelernerne $68^{\circ} 48' N.$ og $68^{\circ} 58' N.$

3. Farvandet mellem *Øerne Sorøy og Rolvsøy*.

a) $70^{\circ} 58',8 N.$ $23^{\circ} 04',0 E.$ d) $70^{\circ} 53',2 N.$ $24^{\circ} 01',0 E.$
b) $70^{\circ} 53',7 N.$ $23^{\circ} 19',5 E.$ e) $70^{\circ} 59',8 N.$ $23^{\circ} 49',0 E.$
c) $70^{\circ} 46',7 N.$ $23^{\circ} 33',0 E.$ f) $71^{\circ} 06',1 N.$ $23^{\circ} 56',0 E.$

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1942

- 1/1 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.
 3/253 Advarsel vedrørende Afmærkningen i danske Gennemsejlingsfarvande.
 1/2 Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.
 1/3 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
 1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.

I. Østersøen.

1942

- 1/5 *Østersøen*. Miner udlagt. Advarsel.
 1/6 *Danmark*. *Lolland S.-Kyst*. *Rodby Havn*. Dybde i Indsejling aftaget.
 1/7 *Danmark*. *Gedser* Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.
 1/8 *Danmark*. *Falster E.-Kyst*. *Hesnes Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/9 *Danmark*. *Mon S.-Kyst*. *Klintholm Havn*. Dybde aftaget.
 1/11 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
 1/13 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige Indløb*. Skibsfartshindringer udlagt.
 1/14 *Sverige*. *Karlskrona Red*. Torpedoindskydningsbaner.
 1/15 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
 1/16 *Sverige*. *Öland E.* Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.
 1/17 *Sverige*. *Öland E.* Minor udlagt.
 1/19 *Sverige*. *Arholm og Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
 1/20 *Sverige E.-Kyst*. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
 1/21 *Sverige*. *Gotland N.-Kyst*. *Färösund*. Miner udlagt. Advarsel.
 3/213 }
 1/22 *Sverige*. *Gotland*. *Färösund*. Forbud mod Ankring.
 1/23 *Sverige*. *Utlångan—Landsort*. *Härringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
 1/24 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
 1/25 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. *Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
 1/26 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. *Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
 1/27 *Sverige*. *Södra Kvarnen*. Minespærring. Advarsel.
 1/28 *Sverige*. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
 1/30 *Finland*. Sejlplanvisning.
 1/31 *Finland*. *Skärgårdshavet*. *Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
 1/32 *Tyskland*. Signaler forbudt i tyske Farvande.
 5/336 *Tyskland*. Advarsel vedrørende Afmærkningen i tyske Farvande.
 1/33 *Tyskland*. *Østersøen W.-lige Del*. Fyr midlertidigt slukket.
 1/34 *Tyskland*. *Østersøen W.-lige Del*. Lodstvang.
 1/35 *Tyskland*. *Østersøen W.-lige Del*. Sejladsforskrifter.
 1/36 *Tyskland*. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.
 1/37 *Tyskland*. *Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/38 }
 1/39 *Tyskland*. *Danzig Bugt*. *Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
 1/40 *Tyskland*. *Danzig Bugt*. *Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.

1942

- 1/41 Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
 1/42 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
 1/43 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/44 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudt Ankringsomraade.
 5/338 Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.
 1/45 Tyskland. Kolberg Anduvning. Advarsel.
 1/46 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
 1/47 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/48 Tyskland. Darzser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/49 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.
 Oplysning om Afmærkning.
 1/50 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/51 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
 1/52 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
 1/53 Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/54 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
 1/55 Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

1941

- 1/68 Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
 1/58 Danmark. Sundet. Stelten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/59 Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/60 Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejløb forandret.
 1/61 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
 4/318 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn Fyr midlertidigt slukket.
 1/62 Danmark. Sundet. Middelgrund. Lyspram udlagt. Grænser for Losseplads forandret.
 1/63 } Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
 3/233 }
 1/64 Danmark. Sundet. København. Kronlob. Dybde aftaget.
 1/65 Danmark. Sundet. København. Søndre-Havn. Havnearbejder. Advarsel.
 1/67 Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignalot ved Nordre-Rose Fyr midlertidigt forandret.
 1/69 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
 3/276 Sverige. Sundet. Sejlrende for Vinteren.
 1/71 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning.
 Advarsel.
 1/72 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
 1/73 Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsfortøj midlertidigt udlagt.
 2/187 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom. Vandstandsbræt forsvundet.
 1/74 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning.
 Sømærke flyttet.
 1/75 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.
 4/301 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning
 om Dybde.
 1/77 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt
 aftaget.
 1/78 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragens Havn Indsejling. Dybde
 midlertidigt aftaget.
 1/79 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Bundundersøgelser udføres. Advarsel.
 1/80 Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.
 1/81 Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget. Ledefyr
 midlertidigt slukket.
 1/82 Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
 1/83 Danmark. Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
 1/84 Danmark. Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærker midlertidigt ind-
 draget.
 1/85 Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde midlertidigt
 aftaget.
 1/88 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørby. Oplysning om Dybde.
 1/89 Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder midlertidigt inddraget. Sømærker udlagt.
 1/86 Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
 1/90 Danmark. Lille-Bælt. Assens—Aarosund. Sømærker midlertidigt inddraget.
 1/91 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/87 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1942

- 1/93 } Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret
 4/322 } Omraade.

- 1042
 4/320 Danmark. *Isefjord. Hundested Havn.* Fyr midlertidigt slukket.
 2/207 Danmark. *Isefjord. Jøgerspris.* Skydeøvelser. Advarsel.
 5/345 Danmark. *Isefjord. Inderbredning.* Skydeøvelser. Advarsel.
 1/95 Danmark. *Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 1/94 Danmark. *Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/96 Danmark. *Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/98 Danmark. *Kattegat SW.-lige Del. Sandbjærg Vig. Juelsminde Havn.* Dybde aftaget.
 1/97 Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sølvg Bro.* Dybde aftaget.
 3/266 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr midlertidigt slukket.
 4/321 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn. Vestre-Dækmole NW.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 3/277 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Spærret Omraade.
 1/99 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II.* Tillægning til N.E.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.
 1/100 Danmark. *Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 4/303 Danmark. *Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring.* Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
 2/202 Danmark. *Kattegat.* Indsejlingen til *Mariager Fjord.* Dybde aftaget.
 1/103 Danmark. *Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Resorvefyrsk.
 2/192 }
 3/244 } Danmark. *Kattegat N.-lige Del.* Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystonder.
 3/245 }
 2/193 Danmark. *Kattegat. Hals Barre.* Dybde aftaget.
 1/105 Danmark. *Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.
 1/107 Danmark. *Kattegat. Aalbæk Bugt.* Ankring forbudt.
 1/108 Danmark. *Kattegat. Skagens Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/109 Danmark. *Kattegat. Læso S. Søndre-Rønner Baake* forsvundet.
 1/113 Sverige W.-Kyst. *Kattegat og Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.
 1/112 Sverige. *Kattegat. Falkenberg* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 2/195 Sverige. *Kattegat. Göteborg. S.-lige Indsejling.* Skydeøvelser. Advarsel.
 1/110 Sverige. *Kattegat. Göteborg Skærgaard.* Ankringsforbud.
 1/111 Sverige. *Kattegat. Göteborg Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/114 Danmark. *Limfjorden. Bejstrup Lob.* Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 1/115 Danmark. *Limfjorden. Logstor Grunde.* Gravede Rende. Tilsanding.
 1/116 Danmark. *Limfjorden. Nibe.* Dybde aftaget.
 1/117 Danmark. *Limfjorden. Oddesundbroen.* Trafikbestemmelser. Advarsel.
 3/248 Danmark. *Limfjorden. Tyboron Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/119 Danmark. *Skagerrak. Hirtshals Havn.* Dybde i Indløb aftaget.
 1/120 Sverige. *Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 3/275 Norge. *Skagerrak.* Advarsel vedrørende Afmærkning og Fyrbelysning.
 1/121 Norge. *Skagerrak. Kristianssand* Anduvning. *Vestregapet.* Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942
 5/348 Norge. *Førlige Omraader.* Advarsel.
 1/122 }
 4/310 } Norge. *Vest-Finnmark.* Førlige Omraader. Advarsel.
 5/349 }
 4/311 } Norge. *Tromsø og Sandesund.* Forbud mod Ankring.
 1/123 Norge. *Malangen Fjord.* Mincomraade. Advarsel.
 5/350 Norge. *Trondheim Fjord.* Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 5/353 Danmark. *Kærgaarde S. Borsmose.* Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
 1/124 Danmark. *Jylland W.-Kyst. Esbjærg Havn.* Tilsandinger.
 1/125 Tyskland. *Ems. Barkum.* Forbud mod Ankring.
 1/126 Holland. *W.-Schelde. Vlissingens ydre Red.* Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1942
 Danmark.
 1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/128 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/129 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Lødnings.
 1/130 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/131 Stednavne rettes i de danske Søkort.
 1/132 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

1942

- 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets S.-lige Del*.
 1/136 *Limfjorden*. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
 1/138 *Kattegat. Skagerrak*. Advarsel for Fiskere.
 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende *Vejbro over Aggersund*.
- Norge*.
 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske Kyst* samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
- Sverige*.
 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*.
 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand. Norrbottens Len*.
 1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*. Grænser for forbudte Omraader.
 1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*.
 1/147 Midlertidige Lodsfarvande.
 1/148 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk Kystfarvand*.
 1/149 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinodistrikt.
 5/351 *Sverige S.-Kyst. Hanö Bugt. Kristianstads Len*. Mørklægning.
 1/151 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 1/152 } *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 4/317 }
- Tyskland*.
 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 1/154 Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/155 Afstandssignal. Advarsel.
 1/156 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/157 Taagesignaler fra *tyske Vagtskibe* forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.

4. Farvandet mellem Øerne *Injøy* og *Hjelmsey*.
 a) $71^{\circ} 09',_0$ N. $24^{\circ} 14',_0$ E. d) $71^{\circ} 04',_4$ N. $24^{\circ} 36',_8$ E.
 b) $71^{\circ} 01',_2$ N. $24^{\circ} 14',_5$ E. e) $71^{\circ} 09',_0$ N. $24^{\circ} 48',_1$ E.
 c) $71^{\circ} 03',_3$ N. $24^{\circ} 36',_8$ E.

5. Farvandet mellem Øerne *Hjelmsey* og *Magerøy*.
 a) $71^{\circ} 09',_0$ N. $24^{\circ} 48',_4$ E. g) $71^{\circ} 02',_2$ N. $25^{\circ} 03',_8$ E.
 b) $71^{\circ} 06',_6$ N. $24^{\circ} 52',_5$ E. h) $71^{\circ} 00',_5$ N. $25^{\circ} 03',_0$ E.
 c) $71^{\circ} 01',_8$ N. $24^{\circ} 47',_0$ E. i) $71^{\circ} 00',_9$ N. $25^{\circ} 17',_0$ E.
 d) $71^{\circ} 00',_2$ N. $24^{\circ} 57',_0$ E. j) $71^{\circ} 03',_0$ N. $25^{\circ} 13',_1$ E.
 e) $71^{\circ} 01',_5$ N. $24^{\circ} 56',_0$ E. k) $71^{\circ} 10',_5$ N. $25^{\circ} 18',_5$ E.
 f) $71^{\circ} 03',_7$ N. $24^{\circ} 57',_2$ E.

6. Fra *Magerøy* til Meridianen 31° E., et Omraade, der gaar parallelt med Kysten i en Afstand af 4 Sm fra denne. Omraadets Bredde: 10 Sm.

- 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. e) $71^{\circ} 22',_2$ N. $27^{\circ} 36',_0$ E.

7. Omraadet i *Varangerfjord* med Sidefjorde W. for Meridianen 31° E.

349. Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 4/186. Berlin 1942.)

For Beskyttelse af Undervandskabler er det forbudt at ankre i følgende Omraader, der begrænses af Linier gennem nedennævnte Punkter:

1. a) $69^{\circ} 37' 58''$ N. $18^{\circ} 56' 00''$ E. c) $69^{\circ} 37' 36''$ N. $18^{\circ} 55' 24''$ E.
 b) $69^{\circ} 37' 35''$ N. $18^{\circ} 57' 24''$ E. d) $69^{\circ} 37' 01''$ N. $18^{\circ} 56' 48''$ E.
 2. a) $69^{\circ} 38' 02''$ N. $18^{\circ} 54' 48''$ E. c) $69^{\circ} 37' 39''$ N. $18^{\circ} 55' 12''$ E.
 b) $69^{\circ} 36' 35''$ N. $18^{\circ} 49' 48''$ E. d) $69^{\circ} 36' 15''$ N. $18^{\circ} 50' 36''$ E.
 3. a) $69^{\circ} 39' 13''$ N. $18^{\circ} 58' 42''$ E. c) $69^{\circ} 39' 01''$ N. $18^{\circ} 58' 45''$ E.
 b) $69^{\circ} 39' 02''$ N. $18^{\circ} 59' 42''$ E. d) $69^{\circ} 38' 54''$ N. $18^{\circ} 59' 27''$ E.
 4. a) $69^{\circ} 42' 24''$ N. $18^{\circ} 56' 27''$ E. c) $69^{\circ} 42' 05''$ N. $18^{\circ} 55' 38''$ E.
 b) $69^{\circ} 41' 54''$ N. $18^{\circ} 57' 30''$ E. d) $69^{\circ} 41' 44''$ N. $18^{\circ} 56' 21''$ E.

350. Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.

(N. f. S. Nr. 4/168. Berlin 1942.)

Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- a) $59^{\circ} 57',_5$ N. $5^{\circ} 16',_0$ E. d) $59^{\circ} 59',_8$ N. $5^{\circ} 16',_8$ E.
 b) $59^{\circ} 59',_2$ N. $5^{\circ} 16',_1$ E. e) $59^{\circ} 58',_0$ N. $5^{\circ} 19',_5$ E.
 c) $59^{\circ} 59',_7$ N. $5^{\circ} 16',_7$ E.

samt af Kystlinien fra Punkt e) til $59^{\circ} 57',_6$ N. $5^{\circ} 17',_6$ E. og af en Linie herfra til Punkt a).

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

351. Sverige S.-Kyst. Hanö Bugt. Kristianstads Len. Mørklægning.

(U. f. s. Nr. 5/269. Stockholm 1942.)

I Februar Maaned 1942 iværksættes Mørklægning i *Kristianstads Len* paa følgende Dage:

11. Februar Kl. 1630 til 12. Februar Kl. 0730.
 12. — - 1630 - 13. — - 0730.
 13. — - 1630 - 14. — - 0730.

Ahus: c. $55^{\circ} 55'$ N. $14^{\circ} 24'$ E.

Tillæg.

I. Østersøen.

352. (T). Finland. Bottniska Bugt. Yttergrund Fyr slukket for Vinteren.
(Telegram fra Lødskontoret i Vasa, 31. Januar 1942.)
Yttergrund Fyr paa c. $61^{\circ} 59' N.$ $21^{\circ} 18' E.$ er slukket for Vinterperioden.

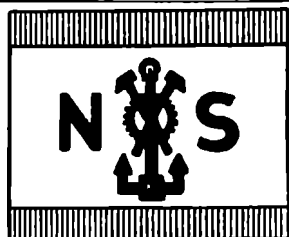
IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

353. Danmark. Kærgaarde S. Børsrose. Skarpskydningsovelser. Advarsel.
Fra en Skydeplads ved Kysten paa $55^{\circ} 40' (20'') N.$ $8^{\circ} 08' (50'') E.$, udfor Børsrose, afholdes i Februar Maaned 1942 dagligt saavel Dag som Nat Skydning mod Luftmaal ud over Havet. Det er under Skydningerne farligt at færdes paa Havet i et Omraade, der begrænses af en Cirkellinie med Skydepladsen som Centrum og med Radius $9,2$ Sm.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



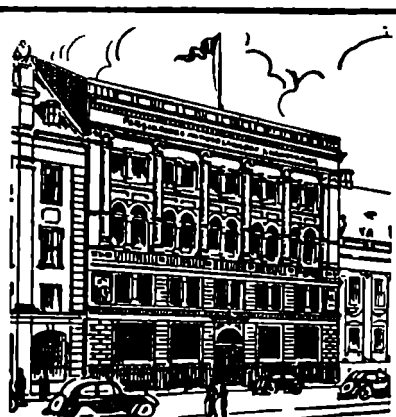
NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



... og
Pilsner
det er
HOF



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.
TELEFON C.9310

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS
Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Raclet“

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

ODENSE

AUG. O. HERLØV
Statsautoriseret Skibsmægler
Dyngkarken 2
AARHUS
Telefon: 6280 Telegr.-Adr.:
Privat: 4628 „NAVIGATION“

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE
CHR. CLEMMENSEN
(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)
FRIIS & FREDERIKSEN
(H. RASK-PETERSEN)
C. HOPPE

ASSENS

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

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVER: FRANZ BACH
STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER
RANDERS
Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71
Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG
Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & C^o
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS
Telefoner 91 & 92 Telegr. Adr. „Hassager“
Statstelefon 17

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 418 TELGR. „RØRHOLM, HOBRO“

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING
Tlgr.-Adr.: „Skibsmægleren“
Telefoner: 169 - 179

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
Lloyds Agent
TELEFON TLGR. ADR.
NO. 4. 601. SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG
Tlf: 25, 133, 262 Telegr.-Adr.:
Stat 2. »Hudes.
Privat 1030 Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1910 OG 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 —

NUMMER 7

FREDAG 13. FEBRUAR 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

De Fordele, Japanerne opnaaede ved deres overraskende Angreb paa de engelske og amerikanske Marinebaser i Stillehavet, udnyttede dristigt, og de videre Operationer kan, saafremt det i en ikke meget nær Fremtid lykkes for Angelsakserne at slaae Japanerne, faa meget alvorlige Konsekvenser, ikke alene for hele den militære Udvikling paa Stillehavets Krigsskuepladser, men ogsaa for al Skibsfart i disse Dele af Verden. Singapore er endnu, da dette skrives, i Englændernes Hænder, men saafremt dette maritime Støttepunkt skulde falde, vil det betyde en alvorlig Trusel for Sejladsen i det indiske Ocean.

Ogsaa i andre Farvande føres Krigen imod Handelskibsfarten med største Energi. Ifølge de sidste Meldinger fra den tyske Marineledelse synes Undervandsbaadskrigen særlig at koncentrere sig omkring Canadas og U.S.A.s Østkyst, og som Følge deraf har de amerikanske Forsikringsselskaber været nødsaget til at gennemføre en betydelig Forhøjelse af Krigsrisikopræmien i de nordamerikanske Farvande. For Last med almindelig Tramp-tonnage er Præmien forhøjet fra $\frac{1}{2}$ pCt. til $\frac{3}{4}$ pCt. og for Tanktonnage fra $\frac{1}{2}$ til 1 pCt.

Om de engelske og amerikanske Modforholdsregler overfor de Farer, Søkrigen indebærer for deres Forsyningstjeneste, hører man kun meget lidt, ligesom det iøvrigt er længe siden, at der fra denne Side er fremkommet nogen Opgørelse over Tonnagetabene. Derimod foreligger der nu forskellige Meddelelser om Nybygningsaktiviteten i De Forenede Stater. Fra London meddeltes det bl. a., at den første Lastdamper, bygget i Amerika, nu var ankommen til en engelsk Havn med Last. Skibet, der bærer det symbolske Navn »Ocean Vanguard«, er paa 7000 Bruttotons og er det første i en Serie paa ialt 60 Skibe, der vil blive leveret i indeværende Aar, men derudover vil der i U.S.A. for engelsk Regning i indeværende Aar blive yderligere godt 200 Handelsskibe færdigbyggede, saaledes at den engelske Handelsflaade i Aar fra Nordamerika vil faa tilført ialt omkring 3 Mill. Tons nyt Skibsrum. Med den engelske Nybygningsproduktion, der af svenske Ekspertes anslaaes til ca. 2 Mill. Tons om Aaret, skulde det ialt blive ca. 5 Mill. Tons ny Tonnage, som den engelske Handelsflaade vil blive forøget med i Aar.

Virkningen af den Forøgelse, som den engelske og især den nordamerikanske Skibsbygningsaktivitet vil medføre i den til Raadighed staaende Tonnage, vil naturligvis først gøre sig gældende lidt efter lidt, og man maa derfor sikkert regne med, at der endnu et langt Stykke Tid fremover vil være en følelig Mangel paa Tonnage, som vil tvinge de angelsaksiske Magter til at udvise den allerstørste Tilbageholdenhed overfor alle andre Transporter end saadanne, der er direkte knyttede til Krigsførelsen, og til Regulering af alle de mange Spørgsmaal, der vil opstaa i Forbindelse hermed, er det tidligere bebudede engelsk-amerikanske *Tonnage Adjustment Board* nu traadt i Virksomhed. Hvilke Funktioner denne Organisation vil faa, og hvorledes dens Stilling vil blive overfor U.S. Maritime Commission og det engelske Søfartsministerium synes ikke helt klarlagt endnu, men efter de indtil nu foreliggende Meddelelser synes Hovedformaalet kun at være en Fordeling af den disponible Tonnage,

hvorimod Fastsættelsen af Fragtrater o.s.v. stadig vil være overladt til U.S. Maritime Commission og det engelske Søfartsministerium.

Om Forholdene paa de oversøiske Fragtmarkeder foreligger der kun faa Nyheder i den forløbne Uge. Kulraterne fra Hampton Roads til Sydamerika er uforandrede, og det samme gælder for Sukkerraterne fra Vestindien til North Hatteras. Der er ligeledes Efterspørgsel for Ertstonnage fra Forindien til USNH. Til uforandrede Rater, og Salt fra Rødhavet til Calcutta er ogsaa sluttet til uforandret Fragt.

Paa de frie Markeder søges stadig Tonnage fra River Plate til Portugal og Spanien. Buenos Ayres/Lissabon noterer uforandret \$68.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene stille for prompt Lastning, men saasnart Vejrforholdene tillader det, vil der utvivlsomt blive en hel Del at gøre.

»ERNA«S KRIGSFORLIS

Udenrigsministeriet har udsendt følgende Meddelelse:

Ifølge Meddelelse indgaaet fra London via Stockholm, har den Rederiet J. Lauritzen, København, tilhørende Damper »Erna« været savnet saa længe, at Skibet og dets Besætning maa anses for tabt. Skibet havde siden den 9. April 1940 været beslagnet af de engelske Myndigheder, og af den omkomne Besætning var 16 Sømænd danske.

Kaptajn K. C. Sørensen, Nyborg,
Førstestyrmand R. P. Caspersen, Marstal,
Andenstyrmand Poul G. Hansen, Næstved,
Trediestyrmand Karl H. Larsen, København,
Første Maskinmester A. Honoré Christensen, København,
Anden Maskinmester Hans J. Keiding, København,
Tredie Maskinmester Børge Steen, København,
Hovmester G. S. Hansen, København,
Kok Chr. P. Hjorth Nielsen, København,
Matros Asmus Hansen, Sønderborg,
Matros Karl S. Jungersen, Nørre Sundby,
Matros Jens V. J. Olsen, Haveborup pr. Kirke-Eskilstrup,
Matros Chr. L. Roth, Skærbæksminde, Middelfart,
Matros Peder J. J. Østergaard, Fredericia,
Fyrbøder Aage Nielsen, København,
Fyrbøder Carl G. J. Moestrup, Stege.

Lauritzens Flaade er efterhaanden blevet ramt haardt af mange Krigsforlis, og dobbelt sørgeligt virker Meddelelsen om »Erna«s Forsvinden, fordi 16 gode danske Sømænd har sat Livet til.

»Erna« blev bygget i 1930 paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Den lastede 2158 Tons d. w. I de forløbne Aar har »Erna« sejlet paa forskellige af Rederiets mange Ruter, dog væsentligst paa Middelhavet og i Nord- og Østersøfarten.

»Erna« førtes af den 43-aarige Kaptajn Knud Chr. Sørensen, der i snart 23 Aar havde sejlet i Lauritzens Skibe. Han stammede fra Læsø og kom som næsten alle Drengene fra Kattegat-Øen til Søs som 14-aarig. Han sejlede først med Den kgl. grønlandske Handels Skibe, men gik saa over i Langfarten med danske og norske Sejlere. Sine nautiske Eksaminer afsluttede han i 1918 ved Svendborg Navigationsskole, hvorefter han aftjente sin Værnepligt om Bord i Inspektionsskibet »Beskytteren« ved Færøerne.

I 1919 blev han ansat i Lauritzens Rederi, hvor han i 1928 — kun 30 Aar gammel — blev Kaptajn. Under sidste Krig oplevede Kaptajn Sørensen tre Torpederinger.

Styrmand *Rasmus Peder Caspersen*, der var født i 1897, var Søn af Kaptajn Rasmus Vilhelm Caspersen, der døde i Fjor. Han kom til Søs i 1911 og sejlede i de følgende Aar med danske Sejlskibe. I 1919 tog han Styrmandseksamen og traadte derefter ind i Dansk-Fransk Dampskibsselskab, for senere at gaa over til Heimdal og Norden. I 1928 ansattes han i Lauritzens Rederi.

Styrmand Caspersen havde sit Hjem i Marstal.

ÆNDRINGER I SKIBSREGISTRET

Statstidende har offentliggjort en Række registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret for anden Halvdel af Januar Maaned.

Det fremgaar heraf, at Damperen »Viola« af København (OZJE) er udslettet som forlist. Anm. 23. Januar. Reg. samme Dag.

NATIONALBANKENS UGEBALANCE

Nationalbankens Ugebalance for 8. Februar viser fortsatte Obligationssalg fra Bankens Side. Posten Forskellige Debitorer paa Ugebalancen, der omfatter Obligationer og Aktier, Skillemonter, forskellige Debitorer og Bankens Bygninger, er faldet til 971,6 Mill. Kr., 14,4 Mill. Kr. mindre end de samme Poster paa Maanedsbalancen 31. Januar. Nedgangen maa antages at skyldes fortsatte Obligationssalg fra Bankens Side, formodentlig til et større Beløb end de 14 Mill. Kr., da Maanedsbalancens »Forskellige Debitorer« maa regnes at være steget noget.

Clearingkontoen er steget med omtrent 14 Mill. Kr., og Udlaan og diskonterede Veksler faldet med godt en Million.

Resultatet af disse og andre Bevægelser er blevet, at den samlede Balance er faldet med 4 Mill. Kr. til 2,129 Mill. Kroner.

Paa Passivsiden er Seddelmængden faldet med 38 Mill. Kr. til 760 Mill. Kr., og Indlaanene paa Folio og Kontokurant m. m. steget med 33 Mill. Kr.

MATERIALEMANGEL

FOR DE SVENSKKE VÆRFTER

Svenske Skibsværfter ligger for Tiden inde med Nnybestillinger, der svarer til 2 Aars Produktion, men paa Grund af Materialeknaphed maa Byggetempoet formindskes. I det forløbne Aar søsattes 161,000 B.R.T. eller 6000 Tons mere end i 1940, men Fremtiden tegner sig alt andet end lys. Værfterne er nemlig henvist til at skaffe sig det nødvendige Staal fra Udlandet. For at hindre en omfattende Arbejdsløshed indenfor Skibsværfterne har svensk Materiel maattet stilles til Disposition, men paa Grund af andet indenlandsk Behov drejer det sig om meget begrænsede Kvantiteter. Værfternes Materiallagre er udtømte, og Udviklingen vil være afhængig af, om Materialeleverancerne efterkommes i den lovede Udstrækning. Der hersker ogsaa store Vanskeligheder med Hensyn til Dæks- og Hjælpemaskineri, Ankere og Kættinger, noget, der tidligere blev indført fra udenlandske Specialfabriker, men som nu for en Del forsøges fabrikeret i Sverige.

SVRIGES HANDELSFLAADE

Ved Aarsskiftet 1941—42 bestod den svenske Handelsflaade af 2123 Skibe paa 1.464.398 Bruttotons. I 1941 er Skibsbestanden gaaet ned med 79 Skibe og 54.768 Bruttotons. Til Sammenligning kan nævnes, at Handelsflaaden i 1940 formindskedes med 40 Skibe og 100.913 Bruttotons. De anførte Tal over Nedgangen i Handelstonnagen i 1941 vilde have været større, hvis der ikke gennem Nybygninger og Køb fra Udlandet var tilført 38 Skibe paa 103.058 Bruttotons.

Disse Forandringer i Skibsbestanden har medført en Nedgang for Dampskibene med 53 Skibe og 78.193 Bruttotons og en Stigning i Motorskibe paa 2 og 25.427 Bruttotons. Sejlskibe med Hjælpemaskineri gik ned med 26 Skibe og 1883 Bruttotons, og øvrige Sejlskibe med 2 paa 119 Bruttotons.

At Motorskibsflaaden steg i Aarets Løb hænger sammen med, at der tilførtes 29 saadanne Skibe paa 95.012 Bruttotons, hvoraf 25 paa 90.604 Bruttotons byggedes ved svenske Værfter.

SVRIGES REDERIFORENING

Den 1. Januar i Aar var 164 Rederier med 461 Skibe tilsluttet den svenske Rederiforening. Paa disse 461 Skibe var det samlede Besætningstal 10.938 Mand, og den samlede Lastekapacitet var paa 1.814.560 Tons d.w. Af Skibene var 307 Dampere, 107 Motorskibe, 44 Tankskibe og 3 Tanklægtre.

SKIBSREDER A. P. MØLLER HOS STUDENTERNE

Ved Studenterforeningens Nytaarsfest holdt Skibsreder A. P. Møller Talen til de danske Studenter.

Skibsreder A. P. Møller indledede med at omtale Rasmus Rasks berømte Ord: »Sit Fædreland skylder man alt, hvad man kan udrette«. Skibsrederen udtalte derefter blandt andet:

Vi Danske har Ret til at være stolte af vort Land. Vi er et ensartet, velbegavet Folk, og selv om den sjællandske Syge ikke er helt sjælden — hverken paa Sjælland eller i andre danske Egne — er vi som Helhed betragtet ogsaa et flittigt Folk. Ogsaa andre Folkeslag har jo deres Form for sjællandsk Syge at trækkes med.

Deri har Sociallovgivningen — støttet af Lønpolitikens Skrue uden Ende — dog i de seneste Decennier skabt en sørgelig Forandring. Ved Siden af sine gode Virkninger har den sat Lediggang og Fidsmageri i System og gjort Understøttelser til en udbredt Levevej. Men intet Folk vilde uden at tage Skade kunne leve under en saa nedbrydende Lovgivning, og Miséren giver efter min Mening mindre Anledning til at tvivle om vort Folks medfødte aandelige Sundhed end om vort saakaldte Folkestyres Evne til at styre Landet paa klog og forsvarlig Vis.

Vor Historie viser langt tilbage, og i ubrudt Række glider Aarhundrederne forbi Ens indre Blik med Billeder af et frit og uafhængigt Folk, som levede paa disse Øer og den jydsk Halvø, som det, vi er i Dag: Danske. Historien er en tyk Bog med mange Blade. Og der er mange, mange Blade, som først kommende Tider skal skrive. I Aarhundrederne, der svandt, er det gaaet op og ned for Danmark og dets Folk, og ikke alt er lysteligt at se tilbage paa. For Nutidens kortsynede Øje kan det se ud, som om Danmark har haft den Ulykke at opleve sin Storhedstid for tidligt, men ogsaa dermed har det svinget, thi Danmark har haft flere Storhedstider, og hver Gang vort Folk var sin Undergang nær, har det rejst sig paany. Det vil det ogsaa gøre nu, men der skal Tro og Vilje til, en anden, redeligere, renere og fastere Vilje, end vi har set i de sidste dekadente Decennier.

Jeg mener som sagt, at vi Danske kan se tilbage paa vort Folks lange Historie med Rankhed og Stoltthed. Et stilfærdigt, men rankende Blad er Sønderjydernes Historie i Trængselsaarene 1864—1918. Efter 54 Aars haardt Fremmedaag kom de tilbage til os saa danske, som de var forud. Vi ved, at saadan vilde det gaa igen, ja selv om det var 7 Gange 54 Aar. Vor Aand kan ikke dø!

Vi kan være vor Historie bekendt, men de seneste Decennier var en Nedgangsperiode. Materialismen fik alt for stor Magt, og Stemmekøbspolitikken fik slemme Følger. Viljen til Selvhjulpethed svandt i vide Kredse, Lediggang og Demoralisation bredte sig. De umiddelbare Aarsager var nedbrydende Udvækster i vor

Socialpolitik og en kortsynet Lønpolitik — Skruden uden Ende, — der stræbte efter for høje Lønsatser, som virkede fordyrende og fremkaldte Arbejdsløshed. Det særligste var dog, at man berøvede det danske Folk dets Værnevilje og dermed dets Selvtægtelse. Paa den Vis kan et Folk *ikke* bestaa, og hvis der ikke skiftes Signaler, vil det danske Folk gaa til Grunde. Den Værnevilje, det ikke har villet bruge til eget Bedste, bliver da taget i Brug af Fremmede — men tvangsmæssigt.

»Sit Fædreland skylder man alt, hvad man kan udrette«. Det gælder os alle, men hvad mener vi *med* det? For mig har det jo været let, fordi jeg som ung valgte en Levevej, hvor mit Arbejde umiddelbart gik ud paa at gøre Danmark større; gennem dets Handelsflaades Vækst. Næsten alt erhvervedes udefra, og om end det har været et Slid, fordi jeg nu en Gang havde mere Initiativ end medfødt Administrationstalent, har mit Virke vist umiddelbart maattet give mere Tilfredsstillelse end de fleste andres. Nu er det jo foreløbig forbi; kun faa Procent af den store Flaade, mine Medarbejdere og jeg havde skabt i snart 4 Decennier, er i Behold. Men Vejen ligger klar for os, naar Danmark bliver frit: Gen-

opbygning, efterhaanden som Midler og Muligheder kan findes.

Du Købmand, se ikke din Opgave i at tjene flest mulig Penge, men husk, at du har en landsgavnlig Mission ved at formidle Omsætningen saa *billigt* som overhovedet muligt, saa Danmarks Prisniveau kan blive saa *lavt* som muligt. Et Lands Prisniveau muliggør et lavt Lønniveau, og omvendt, og det er igen Betingelsen for, at der kan blive Arbejde til alle. Hjælp paa den Maade til at komme af med Arbejdsløsheden. Gør en Indsats!

Til Slut et Ord om Fremtiden. Uanset, hvordan Krigen ender, vil Danmark gaa ud af den nuværende Tilstand som et fattigt Land med vanskelige Erhvervsforhold, men følger vi Finlands og Sveriges Eksempel i Nationalfølelse, og særlig Finlands Eksempel i Sparommelighed og Vilje til personlig Selvhjulpethed, vil det bære fremad. Det er min bestemte Overbevisning, at Danmarks og Norges, sandsynligvis ogsaa Finlands Trængsler kunde være undgaaet, og Sikkerhed for vort og andre nordiske Folks Bestaaen gennem Tiderne som nordiske Folk maa efter min Mening søges i en nær nordisk Sæmmenslutning, rettet hverken mod Øst, Syd eller Vest, men til fælles Hjælp og Forsvar.

Rangoon - Indiens tredjestørste Handelscenter.

For tre Uger siden — den 22. Januar — trængte japanske Styrker fra *Thailand* over Grænsen ind i *Burma*, og i to Kiler rykker de nu frem mod *Rangoon* — Burmas Hovedstad.

Det vil for Krigen i Østen kunne faa vidtrækkende Følger, hvis det skulle lykkes Japanerne at erobre Rangoon, for derved vil ikke alene Burmas Forsyninger komme i Fare, men ogsaa Kineser-Generalen *Chang-Kai-Shek* og hans Styrker vil blive berørt af en eventuel Erobring af denne vigtige By, fordi en stor Del af de Tilførsler, som hans Hære er saa afhængig af, netop gaar over Rangoon.

Rangoon er af stor Betydning for Englænderne i Østen. I det britiske Indien er den det tredjevigtigste Handelscenter, idet den kun overflyves af *Kalkutta* og *Bombay*.

Byens Historie gaar dybt tilbage gennem Tiden. Man ved, at der allerede Aar 600 før Kristi Fødsel laa en By, men den egentlige Grundlægger af det Rangoon, vi kender i Dag, er Burmas Nationalhelt *Alombhra*, der nybyggede den i 1755. Umiddelbart efter den engelsk-burmesiske Krig i 1852, hvor England helt indlemmede Burma i Imperiet, blev Rangoon gjort til Hovedstad i Stedet for *Mandalay* — i sin Tid Residensstad for Monarkerne med »de gyldne Fødder«. Englænderne var mere prosaiske; i den nye Hovedstad fik et *Senat* og et *Underhus* Sæde, og da Burma i 1937 blev Kronkoloni, fik Burma sin egen Forfatning.

38 Kilometer fra Havet løber Floden *Irrawaddy* gennem Rangoon, og den er sejlbare 600 Kilometer ind i Landet. Derfor har den saa umaadelig Betydning for Handlen. Langs dens Bredder ligger de store Savmøller, hvor Elefanter tumler med Teak-Stammer. Burma er Verdens største Leverandør af Teak-Træ. Øst paa ligger *Pazundong Creek* — et af de mange Vandløb, der gennemstrømmer Byen. Ved dens Bredder ligger Rismølle ved Siden af Rismølle.

Store Værdier er blevet udskibet fra Rangoon. En Statistik fortæller, at der i 1926—27 eksporteredes 1.734.565 Tons Ris, 196.152 Tons Klid etc., 666.426 Tons Mineralolie, 215.577 Tons Tømmer, 55.430 Tons Bælgfrugter, 51.859 Tons Bly, 46.452 Tons Zinkmalm foruden Voks, Lys, Bomuld, Oliefrø og Tobak. Som Byen er det tredjestørste Handelscenter i Britisk-

Indien, saaledes er dens Havn ogsaa den tredjevigtigste. Før Krigen regnede man med, at Rangoon aarligt blev anløbet af 1700 Skibe, hvoraf de 1500 var Dampere eller Motorskibe, og den samlede Tonnage for disse Anløb laa oppe paa 6—7 Millioner Tons.

I Rangoon har ogsaa den burmesiske Jernbane sit Udgangspunkt, og den er dermed Centrum for hele Jernbanevæsenet i Bagindien. Rangoon er paa een Gang Hovedstad, Havneby, Transportcentrum — og *hellig By*. Det er den Dag i Dag den guldklædte *Shwedagon-Pagode*, der præger Byen. Som et Jærtegn peger dens gyldne Tinde mod Himlen, og i dens Indre gemmes Relikvier af uanede Helligdomme. Titusinder af Indere valfarter mod *Shwedagon*, og det er gentagne Gange sket, at dens kostbare Dække af det pure Guld er blevet fornyet ved frivillige Ofre fra de fattige Indere.

Pagoden er 120 Meter høj, og den ligger paa et Bakke drag, der løfter sig 50 Meter over Gadeplanet. Klods op ad denne Helligdom, oppe paa selve Pagodehøjens Skraaning, ligger en stor engelsk Kaserne, og i mange Aar har indiske Nationalister kæmpet for at faa det engelske Militær til at rømme den hellige Grund.

Europærkvarteret ligger i den nordvestlige Del af Byen, og her træffer man et veritabelt *City* med Bankpaladser Side om Side: *National Bank of India*, *The Bank of Bengal*, *The Hongkong-Shanghai Bank* etc. Her ligger ogsaa Oliesyndikatet, Handelsselskaberne og Regeringens Administrationsbygninger bag store Parker.

Men trods *Shwedagon-Pagodens* Guld, trods Østens Helligdomme, trods det farverige Liv i *Suratee-Bazaren* og *Rangoon-Bazaren*, saa er Rangoon dog en fuldtud moderne Handelsby. Af dens halve Million Indbyggere er kun en Tredjedel Burmesere og ligesaa mange Hinduer, ligesom der er en Del Muhamedanere og Kinesere. Foruden Europæerne er der adskillige Blandingsfolk.

Rangoon er i denne Krig blevet betegnet som *Kinas Bagdør*. Byen, som i en svunden Tid blev kaldt *Yan-Kon* — »Krigen er slut«, er nu rykket ind i Brændpunktet for det store Opgør i Østen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Handelsbanken giver 7½ Procent

Paa et Møde i Kjøbenhavns Handelsbanks Repræsentantskab vedtoges det paa Bestyrelsens Indstilling at foreslaa Generalforsamlingen for Aaret 1941 at udbetale i Udbytte til Aktionærerne 7½ pCt. mod 6½ og 8 Procent de to foregaaende Aar.

Driftsregnskabet udviser et Overskud paa 12,880,393 Kr. inklusive Overførslen fra forrige Aar, 3,766,721 Kr., og Overførsel fra Konto for Skatter 1,200,000 Kr.

Til Imødegaaelse af Tab paa udestaaende Fordringer hensættes 234,957 Kr., og til Afskrivning paa faste Ejendomme og Inventar foreslaas anvendt 500,000 Kr.

Til Dividende medgaar 3,750,000 Kr., til Lovmæssigt Reservefond og Ekstra-Reservefond foreslaas henlagt ialt 2,000,000 Kr., til Tantième m. v. til Bestyrelse, Direktion og Personale anvendes 836,305 Kr., til Konto for fremtidige Skatter overføres 1,200,000 Kr. og til næste Aar overføres 4,359,131 Kr.

Bankens Reserver udgør 36,314,000 Kr., svarende til 72½ Procent af Aktiekapitalen.

Ændrede Regler for Skibes Mørklægning

Handelsministeriet har udsendt en Bekendtgørelse angaaende Mørklækningsforanstaltninger i Skibe og Fartøjer, hvorved den hidtil gældende Bekendtgørelse ophæves.

Ved den nye Bekendtgørelse er der indført nye Regler med Hensyn til Fremgangsmaaden ved Skibslanterners Skærmning.

Samtidig har Handelsministeriet henledt Opmærksomheden paa, at Pligten for Skibe til at sejle med skærmede Lanterner, som hidtil kun gælder under Forhold, hvor saadan Skærmning er foreskrevet efter Bekendtgørelsen eller paabudt af Myndigheder, og at Skibe af sikkerhedsmæssige Grunde bør sejle med ikke-skærmede Lanterner overallt, hvor der ikke er Pligt til at have Lanterne skærmet.

Dansk Styrmand 19 Døgn i Havsnød

Bladet »Danmarksposten« — Dansk Samvirkes Medlemsblad — bringer fra Amerika en fantastisk Beretning om en Styrmands Redning, efter at han havde drevet om paa Atlanterhavet i 19 Døgn.

Den 37-aarige Førstestyrmand *Henrik Bjerregaard* var en af de tre Overlevende fra den tidligere danske Damper »Sessa«, der den 12. August i Fjor blev torpederet 300 Sømil fra Reykjavik. Han flød paa en Stolpe i to Timer, og senere klamrede han sig til en kængret Redningsbaad sammen med fire andre af Besætningen. Næste Dag kom de op paa en Tømmerflaade, der kom drivende i deres Nærhed. Paa denne fandt de en Tønde Vand og en Kasse Beskøjter. Først den 19. Dag efter Forliset blev de Overlevende reddet og ført ind til Reykjavik.

60,000 Kr. for meget i Understøttelse til Havnearbejderne

For nogen Tid siden blev det konstateret, at Arbejdsmændenes Fagforening ikke overholdt Reglerne for Udbetaling af Understøttelse. Der blev indledt en Undersøgelse, og det viste sig, at der i den Periode, Undersøgelsen omfattede, var udbetalt 62,000 Kroner for meget til Havnearbejderne.

Disse Penge forlangte Arbejdsdirektoratet tilbagebetalt, og Fagforbundenes fælles Ledelse vedtog at opkræve 10 Øre om Ugen hos Havnearbejderne og 5 Øre af de øvrige Medlemmer af Fællesforbundet. Inden for visse af Fællesledelsens Afdelinger er der imidlertid Utilfredshed med Ordningen, og i en enkelt Afdeling skal den være blevet forkastet.

Generalforsamling i Dansk Speditørforening

Dansk Speditørforening har afholdt ordinær Generalforsamling. Formanden, Generalkonsul *C. B. Ingwersen*, af lagde Aarsberetning og gav samtidig en Oversigt over Speditørforbundene for Tiden. Regnskabet godkendtes, og der vedtoges en Medlemskontingent-Forhøjelse paa 40 pCt. De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte og Speditør *Andreas Andresen*, Padborg, nyvalgte.

Til Nordisk Speditør Forbunds Styrelse genvalgte de afgaaende Repræsentanter og nyvalgte som Suppleant Speditør *Mogens Gantzel*, København.

Kolding Havn

Af Kolding Havns Beretning for Aaret 1940—41 fremgaar det, at Havnen blev anløbet af 1355 Skibe paa til sammen 221.271 Netto Reg. Tons. Der blev lossat 114.483 Tons og indladet 102.222 Tons. Havne- og Bropenge androg 325.730 Kr., hvilket er ca. 70.000 Kr. mindre end Aaret forud. Den indgaaende Varemængde er dalet med 123.442 Tons og den udgaaende Varemængde steget med

23.857 Tons, hvilket vil sige en samlet Nedgang i Vareomsætningen paa 99.585 Tons.

Havnens Vedligeholdelsesarbejder har andraget ca. 100.000 Kr.

Guldborgsundbroen forhøjes ikke

Efter Nykøbing Byraads Henvendelse har Søfartsraadet nu afgivet Indstilling med Hensyn til Spørgsmaalet om Gennemsejlingshøjden for den nye Motorvejbro over Guldborgsund ved Guldborg, som Byraadet ønskede forhøjet fra 33 til 40 m. Nykøbing F. Havneudvalg havde fremført Oplysninger om, at 23 Skibe med større Mastehøjde end de 33 m i Løbet af de sidste 10 Aar havde passeret Guldborgsund med Anløb til Byens Havn. I Søfartsraadets Indstilling hedder det, at en Del af de 23 Skibe var ældre udenlandske Fartøjer, medens Resten tilhørte D.F.D.S.

Efter Henvendelse fra Søfartsraadet har D.F.D.S. nu givet Tilsagn om, at Selskabet vil ændre Mastehøjden paa sine Skibe i fornødent Omfang, og fra Burmeister & Wain har Søfartsraadet modtaget en Udtalelse om, at Skibsværfterne saavel her som i Udlandet ikke mere forsyner Nybygninger af den Størrelse, som kan gaa ind til Nykøbing F., med højere Master end 33 m. Derefter vil en 33 m Gennemsejlingshøjde af den nye Bro være tilstrækkelig.

Kollision i Kattegat

S/S »Hans«, tilhørende Skibsreder Hans Svenningsen, København, har den 4. Februar i ufremkommeligt Farvand i Kattegat været i Kollision med en norsk Damper »Transport«, som sejlede foran »Hans«. Begge Skibe tog en Del ovenbords Skade. »Hans« paa Stævnen, der blev bøjet, og paa det opstaaende paa Bakken, og »Transport« fik en Bule i øverste Poooplade.

Føreren af »Hans«, Kaptajn A. Hansen From, har i Søretten forklaret, at han selv var paa Broen, da Kollisionen skete. Umiddelbart før denne blev han opmærksom paa, at »Hans« nærmede sig »Transport« og slog derfor Stop, men pludselig stoppede »Transport« helt op, og det var derfor umuligt at undgaa Kollisionen. Kaptajn From mente bestemt, at der ikke var givet Signal fra »Transport« om, at dette Skib var løbet fast eller stoppede op, og den øvrige Besætning fra »Hans« bekræftede denne Forklaring.

Drevet ind paa Sveriges Kyst i Storm

I Søretten i København er der afgivet Forklaring af Føreren af M/Jagt »Anna« af Svendborg i Anledning af, at »Anna« den 5. August f. A. under Storm var drevet ind paa Kysten Syd for Ystad. Føreren, Kaptajn Sander Jensen, forklarede, at han havde haabet at naa Havn i Ystad, inden det blev mørkt, men paa det sidste flovede Vinden, og da han havde loddet 9 Favne Vand, kastede han Anker. Om Natten blæste det pludseligt op igen, og det ene Anker gik efter det andet, idet Kæden sprang, hvorefter Skibet drev ind paa Kysten.

Besætningen reddede sig i Land, hvor de fik anvist Hotelophold, og det varede 20 Dage, inden det med svensk Assistance lykkedes at faa »Anna« flot. Man forsøgte at reparere Motoren, men det lykkedes ikke, og saa varede det til ind i Oktober Maaned, før man kunde faa Bugserhjælp til Rødvig, og derfra til Stege, hvor Skibet kom paa Bedding og blev repareret.

Isbrydning med Rundsav

Indenfor *Sydjynske Dampskibsselskab* agter man at forsøge paa en ny Metode for Isbrydning, idet man paatænker at montere en Sav paa en Slæde, der skal gaa foran Skibene. Man mener, at det vil lette, hvis en saadan Rundsav drevet ved Maskinkraft paa hver Side af Skibet kunde lave en Fure.

Smua Fiskefangster til Hirtshals

I Aarets første Maaned har Fisketilførslerne til Hirtshals Fiskeauktion, som Følge af det daarlige Fiskevejr, været meget smaa, men andrager dog det dobbelte Kvantum af, hvad der indbragtes i December Maaned. Ialt er der i Januar tilført Fiskeauktionen 190,863 kg Fisk, deraf 93,813 kg Sild.

To svenske Forlis

Det svenske Motorskib »Amerikaland«, Skandinavien største Lastskib, er sunket ud for New York. »Amerikaland« lastede ca. 22.000 Tons. Det svenske Udenrigsmini-

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

sterium har faaet Bekræftelse paa, at ialt 3 Redningsbaade søsattes ved Skibets Undergang. En af disse Redningsbaade bjergedes af en britisk Damper, og de ombordværende, Skibets Kaptajn og 10 Mand, førtes ind til New York. Om de to andre Redningsbaade foreligger ingen Oplysninger.

»Amerikaland«s Besætning opgives at have været 39 Mand. Transatlantic Motorskib »Yngaren«, om hvilket man i nogen Tid har savnet Underretning, maa nu anses for forlist med hele Besætningen paa 30 Mand. Der er indløbet telegrafisk Meddelelse herom til det svenske Udenrigsministerium fra det svenske Gesandtskab i London.

»Yngaren« var paa ca. 9000 Tons Dødvægt. Skibet var bygget 1921 i England.

Svensk Nybygning

Karlstad Værft har til Värmlands Rederi leveret en Nybygning, Lastmotorskibet »Ransäter«, der er paa 370 Tons d.w. Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde 36,50 Meter, Bredde 7,10 Meter og Dybgang paa fuld Last 3,38 Meter.

Svensk Sømandsavis i London

De svenske Søfolk i London kan nu modtage Nyheder hjemmefra, idet den svenske Kirke i London har taget Initiativet til Udgivelsen af en lille hektograferet Avis.

Denne Avis indeholder korte Oversikter over den sidste Tids Begivenheder i Hjemlandet. Man regner med at kunne udsende Bladet hver fjortende Dag.

Den nye Malmøfærge

Den svenske Järnvägsstyrelse har meddelt, at man regner med, at den projekterede nye Færge til København—Malmø-Overfarten kan være færdig om et og et kvart Aar, Under Forudsætning af, at intel uforudset indtræffer, skulde Færgen altsaa kunne sættes i Fart i Maj Maaned næste Aar. Den ny Færge bliver 94,15 Meter lang, 16,40 Meter bred og Dybgaaendet 4,10 Meter. Færgen skal kunne tage 1800 Passagerer, med Jernbanevogne ombord dog kun 1300. Maskineriet bliver to Dieselmotorer paa tilsammen 4750 A. H. K. Dette skulde give Skibet en Fart af 15 Knob, hvilket vil sige en Overfartstid paa 75—80 Minutter fra Malmø til København.

Svenske Køb af finske Dampere

Tre Rederier i Stockholm og Västervik ligger for Tiden i Underhandling med finske Rederier om Køb af 6 Fragtdampere. Alle de finske Skibe ligger i Østersøhavne.

Kæmpedamperen »Normandie« brændt

Paa den store franske Kæmpedamper »Lafayette« — den tidligere »Normandie« — udbrød der i Mandags en Brand i New Yorks Havn. Da Branden begyndte, befandt der sig 250 Haandværkere om Bord. Det skal være lykkedes de fleste af disse at redde sig.

Nærmere Enkeltheder om Brandens Opstaaen savnes end, men den hævdes at skyldes en Arbejders Letsindighed ved Brugen af en Acetylenlampe. Denne Forklaring vinder imidlertid ikke Tiltro hos Myndighederne, der har iværksat en meget indgaaende Undersøgelse.

Kæmpedamperen er væltet om paa Siden, og den anses for at være fuldstændig Vrag.

Den anrettede Skade anslaaes til ca. 25 Millioner Kroner.

Døgndrift paa U.S.A.'s Værfter

Repræsentanter for Arbejdere og Arbejdsgivere fra 19 nordamerikanske Værfter med ca. 55,000 Arbejdere har besluttet paa en Konference, der overværedes af Repræsentanterne for Regeringsmyndighederne, at arbejde i 3 Hold-drift alle 7 Ugedage for at fremme Afleveringen af de Bestillinger, der er sket til De Forenede Staters Flaade og Skibsfartskommission samt til England.

Krigs-Søfartskontor i Washington

Præsident Roosevelt har udstedt et Dekret om Oprettelse af et Krigs-Søfartskontor, der vil faa overdraget den fuldstændige Kontrol med alle Handelsskibsbevægelser saa længe Krigen varer.

De amerikanske Forsikringspræmier

Om Forhøjelserne af Forsikringspræmierne for de Handelsskibe, der besejler den nordamerikanske Kysts Farvande, meddeler »New York Sun«, via Genève, at Satsen for Tankskibe er forhøjet fra 50 Cents til 1 Dollar pr. 100

Dollars Ladningsværdi. Satsen for alle andre Handelsskibe er forhøjet fra 50 til 75 Cents pr. 100 Dollars Ladningsværdi. Bladet skriver hertil, at Forsikringsstatserne for Tankskibe er højere, fordi man i Forsikringskredse i New York har det Indtryk, at denne Skibsklasse er særligt truet af Undervandsbaadens Torpedoer. Efter den hidtidige Opførelse er der nemlig gaaet fire Gange flere amerikanske Tankskibe tabt end andre amerikanske Handelsskibe som Følge af Torpedoangreb.

Generalforsamlinger

Den almindelige danske Skibsførerforenings ordinære aarlige Generalforsamling afholdes paa Tirsdag Eftermiddag Kl. 14 i Odd Fellow Palæets Riddersal. Formanden, Kaptajn Hagelberg, aflægger Aarets Beretning.

Maskinmestrenes Forening holder i Morgen — Lørdag Aften Klokken 19,00 i Odd Fellow-Palæet den 70. aarlige ordinære Generalforsamling, hvor Formanden, Maskinmester K. A. Rasmussen aflægger Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Allerede Klokken 18 holdes der samme Sted Generalforsamling i Maskinmestrenes Forenings Havariforsikring.

Lærebog i Navigation

Til Brug ved Undervisningen paa Søofficersskolen har Kaptajnløjtnant K. H. Seehusen udarbejdet en ny Lærebog i Navigation, udgivet af Det kongelige danske Søkort-Arkiv.

To Dødsfald

Grundlæggeren af Gilleleje Skibs- og Baadebyggeri, Baadebygmester Rudolf Ferdinandsen, Gilleleje, er død, 79 Aar gammel.

Ferdinandsen var en anset Haandværker, der har haft stor Betydning for Fiskerlejets Udvikling.

*

En førende Fiskerimand, fhv. Sognefoged og Klitfoged Peder Mollerup, Vrist, er død 85 Aar gammel.

Aføde, der havde stor faglig Indsigt, havde Sæde i »Kronprins Frederiks Fond« og »Harboøre-Fonden«; han var dertil Medlem af »Dansk Fiskeriforening«s Bestyrelse fra 1906 til 1921. Han lagde et betydeligt Arbejde i Opbygningen af Danske Fiskeres Ulykkesforsikring. Han var en trofast, samvittighedsfuld og derfor overordentlig afholdt Kollega, der ved sin Død var Æresmedlem af »Thyborøn Fiskeriforening«, som i 1934 havde optaget den 150 Medlemmer store »Harboøre Fiskeriforening«, for hvilken Mollerup havde været Formand igennem 40 Aar, siden Stiftelsen i 1894.

40 Aar i Det Forenede

Maskinmester Hans Carl Lund, D.F.D.S., fejrede i Gaar — Torsdag — sit 40 Aars Jubilæum i Det Forenede Dampskibs-Selskab, idet han samme Dag i 1902 ansattes som Maskinassistent om Bord i Damperen »Hekla«. Mester Lund, der nu er 64 Aar gammel, blev i 1904 forfremmet til Undermester og i 1923 til 1. Maskinmester. Han var sidst Maskinchef i »Koldinghus«, men er for Tiden sygemeldt.

Udnævnelse

Reserveskibsfører C. C. C. Andersen, Kalundborg—Aarhus-Overfarten, er udnævnt til Skibsfører af 1. Grad sammesteds. Undermaskinmester N. L. Hylsebæk, Kalundborg—Aarhus-Overfarten, er udnævnt til Skibsmaskinmester af 2. Grad ved Storebælt-Overfarten. Undermaskinmester O. Hansen, København—Malmø-Overfarten, er udnævnt til Skibsmaskinmester af 2. Grad ved Helsingør—Helsingborg-Overfarten.

Fødselsdage

Paa Søndag — den 15. Februar — fylder forhenværende Baadmand ved Redningsstationen i Agger Marcus Laursen 85 Aar. Laursen er den nulevende Redningsmand, der har deltaget i Redningen af de fleste Mennesker, idet han har været med til at bjerge 576 Skibbrudne.

Paa Torsdag — den 19. Februar — fylder forhenværende Baadmand ved Redningsstationen i Sæby Vald. Brønnum Sørensen 65 Aar.

En af Esbjergs kendte Redningsmænd, Laur. Hansen Trane, fylder i Morgen — Lørdag — 60 Aar. Trane har i en lang Aarrække været ansat som Baadmand ved Redningsvæsenets Station i Esbjerg og deltaget i en Række Redningsarbejder.

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 83. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibaværfete«

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.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

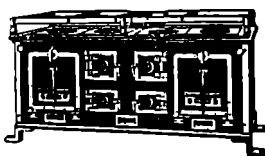
STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys - Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

REDERI, OG HANDELSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

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**.

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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

Red og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mønje Graa 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

58. Aargang.

København 12. Februar 1942.

Nr. 6.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle kgl. 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 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. Kvartalsabonnement 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. Østersøen.

354. (T.) Finland. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa, 6. Februar 1942.)
Fyrene *Kaijakari* paa c. $61^{\circ} 37' N.$ $21^{\circ} 22' E.$ og *Sebbskär* paa c. $61^{\circ} 29' N.$ $21^{\circ} 21' E.$ er slukket for Vinterperioden.
355. Tyskland. Stolpe Banke N. Kabeltønde udlagt.
(N. f. S. Nr. 5/200. Berlin 1942.)
En rød- og hvidmalet Tønde med Stage og Lanternestativ og mærket *NSW*.
Nr. G 5. er udlagt paa c. $55^{\circ} 13',2 N.$ $16^{\circ} 28',9 E.$
(Kort Nr. 180 og 181.)
356. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kollickerort E. Vrag.
(N. f. S. Nr. 5/202. Berlin 1942.)
Vraget af en Damper, hvoraf begge Master rager 1 m op over Vandet, er sunket paa c. $54^{\circ} 32',9 N.$ $13^{\circ} 52',2 E.$ Vraget vil blive afmærket, naar Isforholdene tillader det.

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

357. (T.) Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Sømærker inddraget for Is.
Afmærkningen af den gravede Rende til *Kastrup* Havn paa c. $55^{\circ} 38',2 N.$ $12^{\circ} 39',6 E.$ er inddraget paa Grund af Is.
358. Danmark. Store-Bælt. Oplysning om Undervandshindring.
En Jernbanevogn er sunket i 18 m Vand paa Pladsen $55^{\circ} 16',1 N.$ $10^{\circ} 53',1 E.$, c. $1,5 Sm$ $130\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Knudshoved* Fyr.

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

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 1/87 1942 meddeles, at der afholdes Skarpskydning fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa c. 54° 58',₆ N. 9° 45',₈ E. paa følgende Dage: 9., 10., 11., 12., 16., 17., 18., 19., 20., 23., 24., 25., 26. og 27. Marts 1942 samt 9., 10. og 13. April 1942.

(E. f. S. Nr. 1/87 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**360. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.**

I Tiden 9.—28. Februar, 3.—10. Marts og 24.—30. Marts 1942 afholdes paa Hverdage Kl. 0800—1700 militære Skydeøvelser ved *Jægerspris*.

Under Skydningerne er Grænserne for det farlige Omraade paa Søen, som følger:

mod Syd: Breddeparallelle 55° 50' N.

mod Vest: Meridianen 11° 55' E.

mod Nord: Breddeparallelle 55° 53' N.

mod Øst: Kysten.

(E. f. S. Nr. 2/207 1942.)

361. (P). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Sømærke udlægges.

Til Vejledning for Sejladsen forbi det i E. f. S. Nr. 1/93 1942 nævnte spærrede Omraade vil der i Foraaret 1942 blive udlagt en sort Spidstønde med 1 sort Flag paa Pladsen 56° 05' 00" N. 11° 55' 40" E., c. 7 Sm 22½° fra *Spodsbjærg Fyr*.

(E. f. S. Nr. 1/93 1942.)

362. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Dækværk færdigbygget. Oplysning om Fyr.

Det c. 20 m lange Dækværk, der var under Bygning mellem *Tyborøn Havn Forhavn* og *Vestre-Inderhavn* paa c. 56° 42',₄ N. 8° 13',₆ E., er nu færdigbygget. Dækmolen afmærkes om Natten med en grøn Lanterne, anbragt paa en Mast paa Dækværkets yderste Ende. Lanteren er midlertidigt slukket.

(E. f. S. Nr. 24/968 1941. Kort Nr. 104. Havnelods, Side 216 og 217. Fyr.-Fort. Nr. 574 A.

(Se Tillæg.) .

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**363. Norge. Senja. Dyrøysund. Finnlandsneset WSW. Grund rapporteret.**

(E. f. S. Nr. 2/39. Oslo 1942.)

2 Fartøjer, hvoraf det ene er sunket, rapporterer at have rørt Grunden paa c. 69° 05',₄ N. 17° 36',₄ E., c. 600 m 248° fra *Finnlandsskjær Fyr*.

364. Norge. Senja. Dyrøysund. Finnlandsneset WSW. Vrag afmærket.

(E. f. S. Nr. 2/69. Oslo 1942.)

Vraget af det ene af de i E. f. S. Nr. 6/363 1942 nævnte Fartøjer, som ligger sunket i 19 m Vand paa 69° 05' 25" N. 17° 36' 26" E., 570 m 245° fra *Finnlandsskjær Fyr*, er afmærket med en sort og rød Stage, udlagt lige over Vraget.

Man kan passere Vraget paa begge Sider.

365. Norge. Sør-Helgeland. Vefsen. Mosjøen. Oplysning om Havneanlæg. Stage udlagt.

(E. f. S. Nr. 2/38. Oslo 1942.)

1. I *Mosjøen* er bygget følgende Anlæg:

a) En Jernbanekaj, der gaar fra et Punkt 900 m 319° fra *Vefsen* Kirke og 290 m i Retning 333°. Kajbredde: 40 m. Dybden ved Kajens W.-Side er ved Springtids Lavvande: 5 m ved Kajens Yderende samt 5 m ved Kajens halve Længde. Paa Kajens Hoved er paa 65° 51' 10" N. 13° 11' 48" E. tændt 2 Fyr, der viser rødt, fast Lys, og som er anbragt lodret for hinanden. Synsvidde: 3 Sm.

b) En Mole, der gaar fra et Punkt 920 m 311° fra *Vefsen* Kirke og 260 m i Retning 325°. Paa Molehovedet er paa 65° 51' 05" N. 13° 11' 38" E. tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Synsvidde: 3 Sm.

2. En Stage er udlagt paa 65° 51' 10" N. 13° 11' 30" E., c. 120 m fra Molehovedet i Molens Retning. Mellem Stagen og Molehovedet er Sejlads mulig for mindre Fartøjer.

366. Skotland. Shetlands Øerne. North Unst. Radiofyr oprettet.

(N. f. S. Nr. 5/224. Berlin 1942.)

Et Radiofyr er oprettet ved *North Unst* Fyr paa 60° 51' 21" N. 0° 53' 00" W. Bølgelængde: 312,5 kc/s (960 m). Type: A 2. Signalet er:

Morsebogstaverne <i>MRG</i> , 13 Gange	39 ^s , ₅
Lang Streg	10 ^s , ₀
Morsebogstaverne <i>MRG</i> , 14 Gange	42 ^s , ₅
Lang Streg	10 ^s , ₀
Morsebogstaverne <i>MRG</i> , 1 Gang	3 ^s , ₀
Pause	4 ^m 15 ^s .
	Periode... 6 ^m 00 ^s .

Sendetider: I klart Vejr 2 Gange i Timen, begyndende det 4. og det 34. Minut af hver Time. Endvidere i Tiden Kl. 0930—1030 og Kl. 1330—1430 GMT.

(Kort Nr. 90.)

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. *Tyskland:*

R D. 89 Ostfriesische Inseln, Just bis Wangerooge.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

367. (T). Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

E. f. S. Nr. 1/94 1942 udgaar og erstattes med:

Dybden i *Ballen* Havn paa c. $55^{\circ} 49' N. 10^{\circ} 38',_0$ E. er midlertidigt aftaget til $4,4$ m.

(E. f. S. Nr. 1/94 1942. Kort Nr. 112 og 103. Danske Lods II, Side 142 og 175. Havnelods, Side 45.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

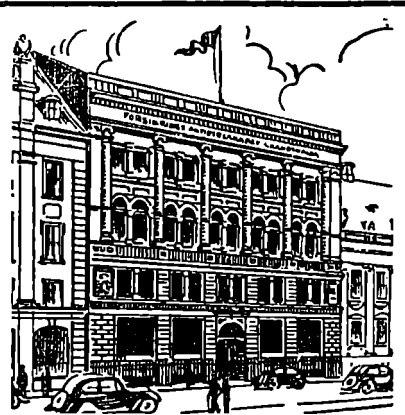
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.
TELEFON C.9316

Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

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
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 D/S »Active«, 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, Haderslev.
 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 Bugserelskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 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 »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 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.
 Svitzers Bugserafdeling.
 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«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 8

FREDAG 20. FEBRUAR 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Singapore, Hjørnesteinen i det britiske Imperiums Magtstilling i det fjerne Østen, er faldet for de japanske Angreb, og Dagens Telegrammer fra Tokio fortæller, at det japanske Folk har fejret Begivenheden i en Glædesrus. Dette nye engelske Nederlag er, som Churchill aabent indrømmede det i sin Radiotale forleden, et haardt Slag, ikke alene for engelsk Prestige blandt Østasiens Millioner af Farvede, men det indebærer militære og forsyningsmæssige Konsekvenser, som ikke er til at overskue, idet Japannerne nu har sikret sig de nødvendige militære Baser for et udvidet Angreb paa de hollandsk-ostindiske Øer, og, hvad der maaske vil vise sig at være endnu farligere for Englænderne og Amerikanerne, Mulighed for alvorligt at forstyrre Skibsfarten paa det indiske Ocean.

Det var Betragtninger af denne Art, som den japanske Premiérminister fremkom med, da han gav det japanske Parlament Meddelelse om Singapores Erobring, idet han imidlertid tilføjede, at denne Begivenhed dog ikke maatte faa det japanske Folk til at slappe af i dets Krigsanstrængelser. De japanske Pressekommentarer er ligeledes bemærkelsesværdigt nøgterne, idet der advares stærkt imod at overvurdere Sejren, da de endnu er lang Vej igen. Ogsaa Meddelelser fra U. S. A. i Forbindelse med Stabelafløbningen af det sidste af en Serie paa 6 Slagskibe paa 35.000 Ts. og Kølstrækningen af det første Slagskib af »Kentucky«-Klassen, som skal omfatte 6 Enheder paa 45.000 Tons, samt Offentliggørelsen af Planerne om Bygningen af yderligere 5 Slagskibe paa 58.000 Tons hver kunde tyde paa, at Angelsaksernes sidste Ord i Stillehavskrigen endnu ikke er sagt, og at Krigens Klimaks endnu ligger et Stykke ude i Fremtiden.

I Mellemtiden fortsættes Søkrigen imidlertid. Tykke Undervandsbaade har længe opereret langs Canadas og U. S. A.'s Østkyst, men nu er de trængt helt ned til Aruba, hvor Olieinstallationerne er blevet beskudt, og i det indiske Ocean, hvor Krigsoperationerne hidtil har været begrænset til enkelte tyske »Commerce Raiders«, er der nu Grund til at vente stærk japansk Aktivitet, hvorved Ris fra Rangoon, Jute fra Calcutta, Kerner fra Madras, Mangan fra Vizagapatam og Ilmenit fra Colachel, for bare at nævne enkelte af de vigtigste indiske Eksportvarer, maa transporteres igennem Farvande, der er underkastet Krigens Risiko. Dette indebærer naturligvis en yderligere Belastning af den engelsk-amerikanske Tonnagestilling, og Lloyd Georges Parole fra Sommeren 1917: »Ships, more ships and yet more ships« er, ligesom det var den Gang, ogsaa nu et af denne Krigs centrale Problemer for England og U. S. A.

Om Forholdene paa Fragtmarkederne uden for Blokadezonen fremkommer der stadig kun faa Nyheder. Svenske Meddelelser fra New York gaar ud paa, at Maritime Commission har foretaget enkelte Reguleringer i Rejsefragt-Tarifen. Bl. a. skal Hørfrøraten fra River Plate til USNH. nu definitivt være fastsat til \$15, hvilket er en Reduktion af ikke mindre end \$7. Der bebudes yderligere Reguleringer i nedadgaende Retning, men definitiv Meddelelse foreligger endnu ikke herom. I de frie Trades er der stadig

Anvendelse for Tonnage til nominelt uforandrede Rater, men hvilke Muligheder f. Eks. Portugiserne har for at skaffe Skibsrum for deres Korntransporter fra River Plate og Northern Range til Lissabon, er det vanskeligt at blive klar over, da det maa formodes, at der kun kan være Tale om neutral Tonnage, og af saadan er der i Realiteten kun den svenske Tonnage tilbage, som var uden for Blokadezonen den 9. April 1940, men i hvor stort et Omfang det tillades disse Skibe frit at disponere, som de selv vil, vides ikke.

DE NYE BURMEISTER & WAIN-LOVE

Baade Landstinget og Folketinget gennemførte i Onsdags ved tre Behandlinger Loven om »visse Ændringer i A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Forhold«. De vigtigste Bestemmelser i den nye Lov er følgende:

De nuværende 6 pCt. Præferenceaktier — 12.950.000 Kr. — indfries den 16. Marts og afløses af 16,8 Millioner Kr. 5½ pCt. Præferenceaktier, hvoraf Staten tegner 4,2 Millioner ved Konvertering af Laan, medens Resten tilbydes de nuværende Stamaktionærer.

Den nuværende Stamaktiekapital paa 1,4 Millioner Kr. opskrives pr. 1. Januar 1941 til 9,8 Millioner Kr. ved Overførsel af et tidligere til dette Formaal hensat Beløb paa 2,8 Millioner Kr. og ved Opskrivning af Selskabets faste Ejendomme med 5,6 Millioner Kr.

Stamaktier og Præferenceaktier faar lige Stemmeret, og Stamaktierne faar Ret til Udbytte, der — indtil Præferenceaktierne er indløst — er begrænset til 6 pCt.

Stamaktiekapitalen kan paa Grundlag af indtjent Overskud yderligere opskrives til 35 Millioner Kr.

Opskrivningen af Stamaktiekapitalen skal tages i Betragtning ved Beregningen af Selskabsskatten fra og med Skatteaaret 1942—43, altsaa vedrørende Indtægten i 1941.

Ø. K.s REGNSKAB

Det Østasiatiske Kompagni har udsendt sin Regnskabsmeddelelse. Regnskabet for 1941, der er opgjort med nødvendige Forbehold, idet der ikke foreligger Regnskabsmeddelelser fra Udlandet, viser et Overskud som med Tillæg af Overførslen fra forrige Aar og Fradrag af Administrationsudgifter ved Hovedkontoret, Renter og Afskrivninger andrager 2.085.417 Kroner, der foreslaas overført i ny Regning.

Generalforsamlingen afholdes Fredag den 20. Marts i Kompagniets Kontorbygning, Holbergsgade 2.

For Aaret 1940 udbetalte Ø. K. heller intet Udbytte til Aktionærerne.

ET ALVORENS AAR

I Tirsdags holdt »Den almindelige danske Skibsførerforening« sin Generalforsamling. I sin Beretning udtalte Formanden, Kaptajn *Hagelberg*, bl. a.:

Aaret 1941 vil gaa over i Historien som et Alvorens Aar for dansk Skibsfart og dens Udøvere.

Til det Aar, som svandt, var knyttet mange Forhaabninger om Fred, men det skulde ikke blive saaledes, tværtimod, Krigen gik sin tunge Gang og bragte Sorg ogsaa til mange danske Hjem.

Amerikas Forenede Stater og de sydamerikanske Stater har efterhaanden beslaglagt de henholdsvis i

Nord- og Sydamerika oplagte danske Skibe og senere sat disse i Fart for egen Regning.

Mange af disse Skibes Officerer og Besætninger er efterhaanden kommet hjem til Danmark, men Krigens Udvikling har sikkert forhindret mange i at naa rettidig hjem.

Hvad angaar den Del af Handelsflaaden, som de danske Redere disponerer over, da har denne været beskæftiget i den hjemlige Fart og Østersøfarten m. m., og det er ved Hjælp af denne Del af Handelsflaaden lykkedes at sikre Landet de nødvendige Tilførsler af Brændsel m. m.

Saa vidt man kan skønne, har disse Skibe alle haft god og lønnende Beskæftigelse, men Uvisheden med Hensyn til den Del af Handelsflaaden, som er udenfor Rederiernes Kontrol, vil sikkert præge Selskabernes Regnskaber.

Desværre bragte Aaret 1941 ogsaa mange Krigsforlis, som havde mange Tab af Menneskeliv til Følge.

Den danske Sømandsstands Indsats under Forsøget paa at opretholde de for vort Land saa vigtige Tilførsler, og den store Risiko, som blev taget og fortsat tages under Sejladsen, som trues af de af de krigsførende Magter foretagne Forholdsregler, vil altid blive mindet, og dette har H. M. Kongen og den danske Regering og Rigsdag givet Udtryk for, ikke alene i Ord, men ogsaa i Gerning.

Det kommende Aar vil sikkert blive et svært Aar for dansk Skibsfart og dens Udøvere.

Takket være den Imødekommenhed, der er vist fra Handelsministeriets og Dansk Dampskibsrederiforenings Side, er det lykkedes at gennemføre en Del Bestemmelser og Ordninger til Sikring af de Søfarende og deres Efterladte, ligesom der i videst mulig Omfang er gjort Udvej for at fordele Arbejdet mellem de forskellige Førere i de hjemmeværende Skibe, saaledes at Arbejdsløshedsspørgsmaalet ikke er blevet saa stort et Problem som frygtet.

For de Rederiers Vedkommende, som for Tiden ingen Skibe har, enten dette skyldes Krigsforlis eller Beslaglæggelse, har det været umuligt fortsat at beskæftige deres Førere.

Skibsførerforeningen har paa forskellig Maade og gennem stor Forstaaelse fra Centralarbejdsanvisningskontorets Side kunnet være behjælpelig med at skaffe disse midlertidig ledige Førere Beskæftigelse, men der er selvfølgelig nogle Skibsførere, særlig i Provinsen, som endnu er uden saadan midlertidig Beskæftigelse.

106 DANSKE MASKINOFFICERER SOM KRIGENS OFRE

Maskinmestrenes Forening afholdt i Lørdags sin aarlige Generalforsamling, der var besøgt af henved 600 Medlemmer.

Inden man gik over til Dagsordenen, mindedes Generalforsamlingen i dybeste Stilhed de 39 Maskinmestre, der siden sidste Generalforsamling i Februar i Fjor havde sat Livet til som Følge af Krigen. Formanden, Maskinmester K. A. Rasmussen, udtalte, at det var med Sorg og Utryghed i Sindet, at danske Maskinmestre nu for tredje Gang paa deres Aarsmøde maatte mindes et stort Antal danske Maskinmestre, der under Udøvelsen af deres fredelige Gerning til Søs havde sat Livet til.

— *Enhver dansk Mand og Kvinde*, sagde K. A. Rasmussen, *maa bøje Hovedet i Taknemmelighed og ære Mindet om alle de danske Søfolk, der siden Krigens Begyndelse har sat Livet til i Fædrelandets Tjeneste.*

Generalforsamlingen sendte en Hilsen til og udtrykte den dybeste Medfølelse for alle dem, som disse gode og trofaste Kolleger har efterladt sig.

Formanden oplyste, at 106 danske Maskinofficerer har sat Livet til siden Krigens Begyndelse. I Verdenskrigen fra 1914—18 mistede 52 danske Maskinofficerer Livet.

Generalforsamlingen vedtog med Akklamation at sende en telegrafisk Hyldest og Tak til Kongen.

I sin Beretning oplyste Formanden bl. a., at der nu om Arbejdsdelingen er sluttet Overenskomst med 17 Selskaber, og Ordningen omfatter 207 Maskinmestre. Herved er ca. 100 Maskinmestre blevet holdt udenfor Arbejdsløsheden.

Formanden takkede Søfartsministeriets Embedsmænd for den Forstaaelse, de har vist under Forhandlingerne om Laanene til Paarørende af Søfarende, der ikke kan hjemsende Hyre-Penge. En særlig Tak rettede K. A. Rasmussen til Handelsminister *Halfdan Hendriksen*, der med sit Kendskab til Skibsfarten har særlige Betingelser for at forstaa de Søfarende og deres Gerning.

Efter en Omtale af den nye Maskinistskole og danske Maskinmestres Uddannelse oplyste Formanden, at der den 31. December var 172 ledige Medlemmer. Der er i Aarets Løb udbetalt 262,000 Kr. i Understøttelse. Medlemstallet er 3720, og Arbejdsløhedskassen har i det forløbne Aar haft en Indtægt paa 90,000 Kroner.

DEN FRIE OG INTERNATIONALE SKIBSFART

I Tirsdags havde det tyske Handelskammer indbudt til et Møde paa Hotel d'Angleterre, hvor Lederen af den tyske *Fachgruppe-Reeder*, Dr. *Stoedter* holdt et Foredrag, hvori han behandlede det skibsfartsmæssige Samarbejde under Krigen.

Dr. *Stoedter* udtalte bl. a.:

— Som Indledning til en Beretning om Nutids- og Fremtidsproblemerne indenfor den tyske Skibsfart er det naturligt at henvise til Forholdet mellem de tyske Redere og den tyske Stat. I mange andre Stater følger man Grundsætningerne for Skibsfartsprotektionismen, og man opbygger endog en *Statsskibsfart*, men det tyske Rige anser det ikke for dets Opgave at drive Skibsfart ved egne statslige Institutioner. Staten indskrænker sin Delagtighed til kun at omfatte nødvendige vejledende Dispositioner og stoler iøvrigt paa ansvarsbevidste Rederes eget Initiativ.

Ogsaa ved Indsatsen af tysk Tonnage i denne Krig foretager Myndighederne kun de allernødvendigste Dispositioner. Den bedst mulige Udnyttelse af den tyske Handelsskibsfart gennemføres ved Hjælp af tyske Rederes Selvforvaltning. Naturligvis bliver Redernes Handlefrihed i nogen Grad paavirket af de Foranstaltninger, som er nødvendige paa Grund af Krigen. Disse Foranstaltninger træffes imidlertid ikke hyppigst af Staten, men derimod af Rederne selv indenfor Selvforvaltningens Rammer. I videst muligt Omfang opretholdes den enkelte Reders Initiativ.

I lige høj Grad er de tyske Afskibere henvist til disponibelt neutralt Lasterum som de neutrale Redere til tyske Ladninger. Derfor har der, siden Krigen begyndte, udviklet sig et glædeligt Samarbejde mellem skandinaviske Redere og tyske Redere og navnlig mellem *Fragtnævnet* og *Fachgruppe-Reeder*. Danske og tyske Redere staar i nær Kontakt med hinanden i Arbejdet for en gavnlig Indsats af danske Skibe og om Fastlæggelse af Satserne. Dette intime Samarbejde har vist sig at være til Fordel for begge Parter.

Dr. *Stoedter* kom derefter ind paa tyske Rederes vigtigste øjeblikkelige Problem: Suppleringen af Handelsflaaden under Hensyn til Tabene i Krigen og den manglende Nybygning før Krigen. Han gav derefter en Oversigt over Skibsfartens Fremtid. Det blev pointeret, at man netop ved Bedømmelsen af denne maatte iagttage en nøgtern Realitetsaand. Selv om ogsaa Tanken om et *Storrums-Erhvervsliv* staar som Midtpunktet for tyske Erhvervs-Betragtninger, saa betyder denne Tanke dog ingenlunde Enden paa de enkelte Staters Skibsfart eller en Monopolisering til Fordel for en enkelt Nations Søfart. Ogsaa efter Krigen vil Søfarten være et af de vigtigste Trafikmidler. Som saadan maa den være international og frit stillet. Den maa ikke monopoliseres. Ligeberettigelse og Lighed i Konkurrencebetingelserne danner Grundla-

get for enhver international Søfartspolitik, hvorved den Understøttelse, som det nationale Flag nyder hos Afskiberne i sit eget Land, er en naturlig og given Ting. Paa Basis af denne Ligeberettigelse og Fritstillelse burde skandinaviske og tyske Redere samarbejde ogsaa i de kommende Fredstider, efter at det snævre Samarbejde allerede nu under Krigen har baaret gode Frugter.

KRIGSFORSIKRINGS-PRÆMIERNE ER IKKE FOR HØJE

Højesteret har stadfæstet Sø- og Handelsrettens Dom i en Sag anlagt af Dampskibsselskabet af 1912 A/S og Dampskibsselskabet Svendborg A/S mod Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart. Sagen drejer sig om Berettigelsen af den af Forbundet den 21. Februar 1941 foretagne endelige Tarifiering for

Tidsrummet 1. Januar til 8. April 1940 for Sagsøgerens Skibe i oversøisk Sejlads. Sagsøgerne hævder, at Tarifieringen er for høj i Forhold til den for Skibene løbne Risiko.

Sø- og Handelsretten frifandt Ulykkesforsikringsforbundet, idet Retten nærede Betænkelighed ved at tilsidesætte det af Forbundets Repræsentantskab ved den omstridte Tarifiering udøvede Skøn. Sagens Omkostninger blev ophævet.

Højesteret stadfæstede enstemmig Sø- og Handelsrettens Dom og idømte Rederierne Sagens Omkostninger med 2000 Kr. Højesteret henviser til, at der for den hjemlige Skibsfart skete en Nedsættelse af Grundpræmien til en Trediedel samt, at det ikke findes uberettiget, at der under de ekstraordinære Forhold ogsaa er taget Hensyn til de ved disse Forhold skabte Fortjenstmuligheder.

Det indiske Ocean — det tredje Verdenshav.

Under selve Atlanterhavsslaget og i den første Fase af den engelsk-amerikansk-japanske Krig har Interessen hovedsagelig samlet sig om Atlanterhavet og Stillehavet, medens man har været tilbøjelig til at overse »Det tredje Verdenshav« — *Det indiske Ocean*, der nu — efterhaanden som Krigen er rykket frem til de hollandske Ostindien-Besiddelser — har faaet en uoverskuelig Betydning.

Det indiske Ocean beskyller Asiens, Australiens og Afrikas Kyster, idet Grænsen mod Atlanterhavet er sat ved Meridianen gennem *Kap Agulhas* paa 20 Graders østlig Længde, medens Grænsen mod Stillehavet følger Meridianen gennem *Sydkap* paa Tasmania — 146 Grader østlig Længde. Mod Syd støder Det indiske Ocean sammen med Sydishavet. Dette uendelige Hav dækker en Flade paa 73,3 Millioner Kvadratkilometer.

Før den sidste store Krig regnede man i Søfartskredse med, at Trafikken paa Verdenshavene kunde fordeles efter følgende Skala: Atlanterhavet 77 pCt., Stillehavet 15 pCt. og Det indiske Ocean 8 pCt., men Stillehavets Betydning har været stedse stigende, og en Statistik i Slutningen af Trediverne viser, at Atlanten havde 70 pCt., Stillehavet 20 pCt. og Det indiske Ocean 10 pCt. Nu er denne Krig blevet en Verdenskrig, alle store Have berøres af dens Virkninger, saaledes at Krigsrettens Regler — eller manglende Regler — faktisk gælder paa alle Oceaner.

Den samlede Godstransport til Søs er nu afhængig af Krigen, saaledes at man ikke længere kan tale om normal Søtransport. Næsten ethvert Skib, som stikker til Søs, sejler direkte eller indirekte for en af de krigsførende Parters Interesse og er derved udsat for den Risiko, dette indebærer for Skib, Last og Besætning.

I Fredstider gaar den største Del af de Skibsladninger, der skal fra Vesten til Østen, gennem Suez-Kanalen og Det røde Hav. Den samlede Trafik ad denne Vej blev før Krigen anslaaet til op imod 30 Millioner Tons aarligt. Østafrikas Andel heraf udgør kun 5 pCt., medens alene 70 pCt. gaar til *Colombo* som foreløbig Bestemmelsessted.

Men nu ligger ogsaa Middelhavet i Krigens Centrum, og dette har til Følge, at store Del af de Skibsladninger, som før gik via Suez, nu af Forsigtighedshensyn maa benytte den gamle Vej rundt om Afrika. Dette har ganske naturligt til Følge, at Rejsen forlænges ubehageligt, og at der maa stilles mere Tonnage til Raadighed, hvis det da skal være muligt at vedligeholde krigsvigtige Transporter.

Tørre Tal fortæller, hvilken Fordel Ruten gennem Suez har for Skibsfarten. Ved at benytte denne Vej forkortes Afstanden mellem *London* og *Singapore* 3.500 Sømil eller 30 pCt., og fra *London* til *Colombo* 3.700 eller 36 pCt. Efterhaanden som Krigen rykker nærmere og nærmere ind i selve Det indiske Ocean, er England kommet til at staa overfor et Proble-

af meget stor Rækkevidde. Den Mulighed staar aaben, at den japanske Marine kan sende Ubaade ind i dette tredje Verdenshav, og det kan derfor blive nødvendigt for England at konvojere sine Skibssendinger til Indien og Australien.

Farten paa Det indiske Ocean drives i langt overvejende Grad af Handelsflaader fra Lande, som ikke har Kyster ud til dette Verdenshav. Af selve Kystlandene har Australien den største Handelsflaade. En ikke uvæsentlig Del af denne Tonnage er beskæftiget i fast Ruteafart paa Stillehavet. I Hollandsk-Ostindien disponeres der over ca. 300.000 B.R.T., i Indien med Ceylon ca. 175.000 B.R.T., og i *Straits Settlements* henved 120.000 B.R.T.

Før Krigen satte man Verdenstonnagen til ca. 70 Millioner B.R.T., og man vil saaledes se, at det kun er en meget ringe Del af denne Tonnage, som er indregistreret i Det indiske Oceans egne Havne. Det er de europæiske Stater, U. S. A. og Japan, der stiller den Tonnage til Raadighed, som har befaret Det indiske Ocean.

I Suezkanalens Statistiker kan man finde Oplysninger om, i hvilket Forhold de forskellige Lande deltager i Besejlingen af Det indiske Ocean. Statistiken fortæller, at omtrent Halvdelen af denne Trafik varetages af engelske Skibe. Hollandske Skibe, der varetager Besejlingen mellem Morderlandet og de rige Besiddelser i Ostindien, udgjorde ved Krigens Begyndelse kun 8 pCt. af den samlede Tonnage, der gik igennem Suez.

Spredt om ved Det indiske Oceans Kyster ligger meget betydelige Havne. Man behøver blot nævne *Colombo*, *Karachi*, *Bombay*, *Kalkutta*, *Rangoon*, *Singapore* og *Penang*. Størsteparten af disse er Transithavne, der ofte faar Anløb af Skibe baade paa Udrejsen og paa Hjemrejsen til Europa. Det indiske Ocean er med andre Ord i stor Udstrækning »Transithavet« blandt Verdenshavene. Det er en Selvfølge, alene ud fra den Kendsgerning, at de Lande, der har Kyster til dette Hav, kun har en meget ringe indbyrdes Trafik, men er henvist til Samhandel med Europa og U. S. A. Under en Storkrig er denne Søvejs Betydning indlysende, men det er dens Saarbarhed ogsaa. Fra London og Washington lægger man ikke Skjul paa, at Det indiske Ocean nu ogsaa er blevet et Problem, men i samme Aandedrag henviser man til de storstilede Byggeprogrammer, som ikke alene skal erstatte det Tonnagetab, der har fundet Sted eller vil finde Sted, men samtidig betyde en Udvidelse af de to Magters Handelsflaader.

Iøvrigt er det muligt, at større Dele af Trafikken paa Stillehavet under den nu herskende Krigssituation vil gaa via Det indiske Ocean, som derved faar udvidet Betydning, men der kræves en stadig stigende Indsats, hvad angaar Konvojering, og Kravet om Tonnage vil stige proportionalt hermed. I Washington og London er Ordene *mere Skibsrum* da ogsaa blevet et Slagord.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Kølemaskine-Pioneren død

Skaberen af den verdenskendte Virksomhed *Thomas Ths. Sabroe & Co.* i Aarhus, Kølemaskinepioneren, fhv. Direktør, Grosserer *Thomas Thomsen Sabroe* er død, 78 Aar gammel. Under eget Navn etablerede han i 1891 en Virksomhed i Silkeborg, bl. a. omfattende Forbrugsartikler til Mejerier, to Aar senere flyttedes den til Aarhus, hvor der blev anlagt et Værksted, som, støttet ved en patenteret Opfindelse, snart kom i god Gang. Ingeniør Carl Gottlieb blev knyttet til Firmaet, som derefter i 1895 fik Navnet *Thomas Ths. Sabroe & Co.*, og allerede Aaret efter flyttede man til Sønderallé, hvor den verdenskendte Industrivirksomhed fortsat ligger. Og endelig i 1897 overgik Firmaet til et Aktieselskab med Sabroe og Gottlieb som Direktører.

Selskabet beskæftigede sig i Begyndelsen hovedsagelig med Forarbejdelse af Mejerimaskiner og Installation af Mejerianlæg, men *Thomas Ths. Sabroe* havde faaet Øjnene op for, at der maatte kunne skabes Kølemaskiner i Stedet for Ishuse, og han kom til det Resultat, at det skulde være Kulsyre-kølemaskiner, fordi de var luftfri. Statens Maskinkonsulent udtalte imidlertid, at Kulsyre-kølemaskiner krævede 33 pCt. mere Kraft end Ammoniak, hvorfor man ikke skulde skænke Kulsyren nogen Opmærksomhed. Saa var det, at Sabroe erhvervede Ejendommen i Sønderallé og optog Teknikeren Gottlieb, og der blev fremstillet to Maskiner. De to Herrer blev tvunget til at gaa med til en Sammenligning og Undersøgelse af Kraftforbruget, henholdsvis for Ammoniak og Kulsyre, men i Mellemtiden døde Statens Maskinkonsulent, og Prøven blev udsat nogle Maaneder. Maskinerne blev gennemprøvet — og sejrede i Konkurrencen. Det fastsloges, at Ammoniak forrede 25—30 pCt. mere Kraft end Sabroes Maskiner. Gottlieb havde Æren for, at Sabroes Idé blev ført ud i Livet, og Sabroe lagde fra første Færd Forretningen an paa hele Verden.

»Selandia« mindes

I Søndags — den 15. Februar — var det 30 Aar siden, at Verdens første dieseldrevne, oceangaende Motorskib *Selandia* gik ud paa sin Prøvetur. 30 Aars-Dagen fik en egen Baggrund af den Omstændighed, at Telegrammer for kort Tid siden har meddelt, at dette tidligere saa berømte Skib nu er slaaet til Vrag paa en japansk Kyst.

Mandag Aften havde Statsradiofonien en Udsendelse, der var helliget *Selandia*. Den var tilrettelagt af *Hans Hartvig Seedorff Pedersen* og Lektor *Frantz Wendt*. Seedorff fortalte smukt og malende om den Indsats, Danmark dengang øvede i Søfartens Historie. Overingeniør *Chr. Jensen* fortalte om de tekniske Problemer, der maatte løses, før dette Skib skulde sendes ud paa Verdenshavene, og Direktør *C. A. Møller* klarlagde de økonomiske Fordele ved Dieselmotorskibet sammenlignet med Damperen.

Endelig fortalte Maskinmester *K. F. Holm* — *Selandia's* første Maskinchef — om den 28.000 Kilometer lange Jomfrurejse med Skibet.

Skibet skal sættes i Fart

Den korresponderende Reder for Partsrederiet for Damperen »Vizma« er i Københavns Byret idømt en Bøde paa 5000 Kr., idet man havde undladt at efterkomme et af Fragtnævnet den 29. August i Fjor givet Paabud om at sætte Skibet i Fart.

»Vizma« var indregistreret i Letland som tilhørende et Partsrederi med 1752 Parter. Af disse ejer den københavnske Reder og hans Broder 952 Andele, og Retten gik derefter ud fra, at han disponerede over Skibet, som i Sommeren 1940 blev sejlet til Göteborg, hvor det blev oplagt.

Der er blevet ført Forhandlinger om at faa Skibet indregistreret her i Landet, men Skibsrederen paapegede, at endelig Indregistrering ikke er sket, og han hævdede, at nævnte Bestemmelse kun omfatter »danske Skibe«, medens »Vizma« maa betragtes som et lettisk Skib. Hvis han satte Skibet i Fart, vilde han eventuelt paadrage sig Erstatningsansvar overfor de lettiske Partshavere. Desuden vilde det medføre store Bekostninger at gøre Skibet sejlklar, og han mente, at Myndighederne savner Beføjelse til at paalægge ham saadanne Omkostninger.

Retten finder imidlertid, at Skibsrederen — i hvert Fald under de foreliggende Omstændigheder, hvor Skibet havde dansk Interims-Certifikat — maa være pligtig til at efterkomme Nævnets Paalæg.

Det paalægges Skibsrederen inden en Maaned at sætte »Vizma« i Fart. For hver Dag, Fristen overstiges, skal der betales en Bøde paa 100 Kr.

Ny Direktør for Holeby Dieselmotorfabrik

Lederen af A/S Holeby Dieselmotorfabrik under Burmeister & Wain, Civilingeniør *C. V. Kayser*, fratræder paa Grund af Alder sin Stilling fra 1. Januar 1943. Til hans Efterfølger er udpeget Underdirektør i Burmeister & Wain, Civilingeniør *Schnackenburg*.

Landmandsbanken giver 6 pCt.

Paa et i Landmandsbanken afholdt Bankraadmøde vedtoges Driftsregnskabet for 1941.

Efter at samtlige Udgifter, deri indbefattet Skatter og Afgifter, Kr. 1.980.422,11, er afholdt, andrager Driftsfortjenesten — forinden Afskrivninger — Kr. 9.733.198,16. I dette Beløb er indeholdt Overførsel fra forrige Aar Kr. 1.660.818,08 og Overførsel fra Konto for Skatter Kr. 2.300.000,—.

Paa udestaaende Fordringer afskrives og hensættes Kr. 149.992,28, og paa Bankbygninger Kr. 250.000,—. Til Bankens Kursreguleringskonto henlægges Kr. 1.000.000,—, hvorefter denne andrager Kr. 5.500.000,—.

Til Betaling af Skatter reserveres Kr. 1.400.000,—, medens Kr. 500.000,— anvendes som Tantieme til Personalet. Til Reservefonden henlægges ifølge Vedtægterne Kr. 1.386.193,90, hvilken Henlæggelse Bankraadet vil indstille til Generalforsamlingen at forøge med Kr. 213.806,10 til Kr. 1.600.000,—, hvorhos Bankraadet vil indstille at udbetale 6 pCt. i Udbytte af Aktiekapitalen med Kr. 3.000.000,— og fremføre i ny Regning Kr. 1.833.205,88.

Lodsernes Pensionsordning

I et Landstingsmøde har Forsvarsminister *Brorsen* fremsat Forslag om Ændringer i Lodsernes Pensionsordning.

Efter Forslaget er samtlige fast ansatte Lodser med Undtagelse af Lodserne ved Københavns Lodseri forpligtede til at være Medlemmer af den fælles Lodspensionskasse. Det aarlige Statstilskud til Kassen fastsættes ved Bevillingslov for tre Aar ad Gangen.

Lodserne faar Ret til uanset Helbredstilstand at afgaa med Pension ved det fyldte 65. Aar, og endelig er i Forslaget oplaget en Bestemmelse om, at ingen Enkepension kan overstige 2400 Kr. aarlig eller udgøre mindre end 400 Kr. aarlig.

Afmagnetiserings-Anlæg i Nordhavnen

Forsvarsminister *Brorsen* har i Finansudvalgets Møde forleden faaet en Bevilling paa 400.000 Kr. til Bygning af et Afmagnetiseringsanlæg for Jernskibe i Københavns Nordhavn. Man har tidligere kun kunnet afmagnetisere Smaaskibe, men naar dette Anlæg bliver færdigt, vil ogsaa store Skibe, som bl. a. Færgerne, kunne tages under Behandling og afmagnetiseres.

Dansk Sømand død i Udlandet

Fhv. Brovagt *Jespersen*, Strib, har faaet Meddelelse om, at hans Søn, Sømand *Aksel Jespersen*, er død paa et Hospital i Udlandet. *Aksel Jespersen* havde ikke været hjemme et Par Aar, og Hjemmet havde intet hørt til Sønnen, før Dødsbudskabet kom.

»Frederiksborg« kollideret med Isbryder

Rederiet *C. K. Hansens* Damper »Frederiksborg« har den 1. Februar d. A. været i Kollision med Isbryderen »Tyr«, som den skulde følge i meget kort Afstand, da Farvandet var meget ufremkommelige. Isbryderen gav pludselig Opmærksomhedssignal, og der blev omgaaende slaaet Fuld Kraft Bak paa Maskinen om Bord i »Frederiksborg«. Det lykkedes dog ikke at faa Damperen stoppet helt paa saa kort Afstand, og »Frederiksborg« løb med sin Stævn op i Hækken paa »Tyr«, der fik mindre Skade paa Fenderlisten, medens »Frederiksborg« led betydelig Skade paa Forskibet. Føreren, Kaptajn *F. K. Pedersen*, forklarede i Søretten, at Damperens Stævn er bøjet og knækket, Bov og Stringerplader, Spanter og Knæ er bøjedede og revnede, og muligt er der endnu mere Skade, naar man faar Skibet rigtig undersøgt.

HORN

MAALEAPPARATER

gennem

DYHR

C. 8901

Drevet fra Hjelm til Langeland

Et Skib paa ca. 100 Tons, der i nogen Tid havde siddet fast i Isen mellem Ebeltoft og Øen Hjelm, forladt af Mandskabet, som var gaaet over Isen til Hjelm for at hente Proviant, kom forleden i Drift med Isen og drev gennem Storebælt helt ned mod Langelands Nordspids, hvor det aller løb fast i Ismasserne. Her blev det senere befriet. Mandskabet, Kaptajn *Flyvbjerg* og tre Medhjælpere, alle hjemmehørende i Hirtshals, har, mens Skibet laa indefrosset i Kattegat, boet hos Fyrmesteren paa Hjelm. De troede, at Skibet var blevet skruet ned af Isen. Da de fik Efterretning om Bjærgningen, spadserede de over Isen til Ørhage og rejste videre med Toget for at tage Fartøjet i Besiddelse.

Sømandshøjskolen i Svendborg

Sømandshøjskolen i Svendborg har udsendt sin Beretning for det forløbne Aar. Af denne fremgaar det, at Aaret paa mange Maader var svært at komme igennem, idet Prisligningerne har vanskeliggjort Højskolens Økonomi.

Den 16. Marts afsluttedes Vinterkursus'et med en Prøve, hvor Navigationsdirektør *Guldhammer*, Skibsreder *Ivar Lauritzen* og Fuldmægtig *Th. Jørgensen* fra Lauritzens Rederi var tilstede. Den 2. Maj begyndte et nyt Foraarskursus med 15 Elever, og da det nye Hold fra Rederiet Lauritzen ankom, havde de gamle Elever paa nær to Hyre. De to er senere kommet ud at sejle.

Den 15. September afsluttedes Sommerkursus'et for Lauritzens Elever, og der var saaledes et Pusterum paa 1½ Maaned, før Højskolen begyndte sit Vinterkursus. Det lykkedes at faa de fleste af Sommerholdets Elever ud at sejle. Paa Højskolen har i Aarets Løb boet 410 Sømand, 90 Elever og 390 Ikke-Sømand.

I Regnskabet balancerer Husholdningen med 64.946 Kr., hvoraf er indkommet i Kostpenge 55.362 Kr. og for Værelser 9584 Kr. Hovedkassens Regnskab viser en samlet Indtægt paa 27.632 Kr., hvoraf Aarsbidrag 948 Kr. og Gaver 5659 Kr., overført fra Husholdningen 3720 Kr. og Bidrag fra Indenlandsk Sømandsmission 2700 Kr. Status balancerer med 115.601 Kr., Hovedbygningen er opført med 65.000 Kr., Grunden med 7500 Kr., og det nye Hus med 18.800 Kr. og Inventar med 23.000 Kr.

Skagens-Fiskeriet

I Løbet af Januar er der trods Kulden udlossen Fisk til en Værdi af ca. 760.000 Kr., heraf for 48.000 Kr. Sild og for 154.000 Kr. Rødspætter.

Nye Maksimalfragter i Norge

I Norge har Fragterne for almindelig Trampfart, »Løsfart«, allerede i længere Tid været reguleret. Nu er der fastsat Maksimalfragter ogsaa i Timecharter for alle motor- eller dampdrevne Skibe fra 101 til 999 Tons dw.

De fastsatte Fragter varierer ifølge »Norges Handels- og Søfartstidende« fra 47,50 Kr. pr. Dødvægtston pr. Maaned for Skibe paa 101—125 Tons dw. til 18,50 Kr. pr. Dødvægtston pr. Maaned for Skibe paa 951—999 Tons dw. Specialskibe kan i særlige Tilfælde faa Dispensation.

For Lumpsum-Fragter har der allerede tidligere eksisteret den Bestemmelse, at de skal staa i rimeligt Forhold til de regulerede Fragter. For at kontrollere, at dette sker, er det nu bestemt, at saavel nye som løbende Slutninger paa Lumpsum-Basis skal anmeldes til Prisudvalget for Fragter.

De norske Prismsyndigheder behandler for Tiden Spørgsmaalet om Fastsættelse af Maksimal-Timecharter-Fragter ogsaa for Skibe paa 100 Tons dw. og derunder. Indtil saadanne Bestemmelser kommer, gælder den Regel, at ogsaa disse Fragter maa staa i rimeligt Forhold til de regulerede Fragter.

Stockholm-Værft skifter Ejer

Ekensbergs Værft i Stockholm, der hidtil har været ejet af Enskilda Bank, er solgt til Salén-Rederiet, som har erhvervet samtlige Aktier. Købesummen for Værftet er ikke kendt, men Værftet bliver i svenske Fagkredse betegnet som et Millionprojekt.

Under den nye Ledelse skal der foretages en betydelig Udvidelse og Modernisering af Værftets Anlæg, og Salén-Rederiet har allerede afgivet Ordre paa to Motorskibe paa 2000 Tons Stykket, samt et mindre Tankskib. Rederiet har forøvrigt købt en finsk Dampet »Hammarland« paa 6400 Tons DW. af Skibsreder Kurt Mattson i Helsingfors. Damperen er beskæftiget uden for Spærrezonen og skal sejle i svensk oversøisk Fart.

1/8 NIELSEN & THORDÉN 0/1

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

De svenske Værfter er for Tiden stærkt optaget ogsaa af udenlandske Ordre, og Købet af Ekensbergs Værft giver Salén-Rederiet Mulighed for at kunne udbygge sin egen Flaade efter Ønske.

Forhøjelse af de engelske Krigsrisiko-Præmier

Et Telegram meddeler, at med Virkning fra den 10. Februar er der indført store Forhøjelser for de britiske Søforsikringsater. Ifølge »Times« var Varenskibningen fra og til England Grundlaget for Tillægene uden Hensyn til Oprindelses- eller Bestemmelsessted. Undtaget var kun Farten paa Eire og Fart indenfor den vestlige Hemisfære.

For Fart mellem de britiske Besiddelser eller indenfor den vestlige Hemisfære er der indført Tillæg paa mellem 5 og 7,5 Shillings pr. 100 Pund efter Varens Art. For Fart til og fra England er Tillægsraterne paa mellem 10 og 15 Shillings pr. 100 Pund. Desuden er der indført nye Tillæg under Lastning og Losning i engelske Havne.

Dødsfald

Den 87-aarige Skagensborger, Dykker *Jens Nielsen*, er død. Han har udført Dykkerarbejder i Frederikshavn og i Island og var ogsaa med ved Opførelsen af Skagenshavns Bygning 1904—07.

En af Middelfarts stoute Skikkelser, fhv. Lods *H. A. Petersen*, er død, 83 Aar gammel. Petersen blev Lods efter sin Fader, og efter 34 Aars Arbejde overlod han Gerningen til sin Søn, saaledes at Slægten i snart 100 Aar har udført Lodstjeneste i Lille Bælt.

Lods Petersen var med til at stifte Middelfart Dampskibsselskab og sad i Bestyrelsen i mange Aar. Han var ogsaa Medlem af Havneudvalget og af Sorelten.

Fhv. Skibsreder *N. P. Nielsen*, Nyborg, er død, 81 Aar gammel. Den afdøde, som gik under Navnet »Stenfiskerkongen«, var i sine yngre Aar Leder af en større Stenfiskerflaade i Nyborg, som bl. a. havde Leverancer til Kielerkanalen, Høfdebygningen ved Jyllands Vestkyst og Københavns Soforter.

Afsked

Maskinmester *A. M. Knudsen* ved Storebæltsoverfarten har med Udgangen af denne Maaned sin Afsked paa Grund af Alder. Maskinmester Knudsen har været ansat i Statsbanernes Tjeneste i 38 Aar. Han er Medlem af Bestyrelsen for Skibsmaskinofficersforeningen og Jernbaneforeningen.

Fødselsdage

Æresmedlem af Foreningen af Havnefogeder i Danmark, fhv. Havnefoged *N. D. Christensen*, Allerup pr. Holbæk, fyldte i Tirsdags 70 Aar.

Paa Onsdag — den 25. Februar — fylder tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Norden«, Kaptajn *Lindberg*, 75 Aar. Kaptajn Lindberg gik i 1931 i Land fra Motorskibet »Nordpol«.

Fører i »Skandinavisk Sandsugerselskab«, Kaptajn *Rasmus Hansen Madsen*, fylder i Morgen — Lørdag den 21. Februar — 50 Aar.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN**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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
 KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

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.

HOVEDKONTOR: 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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

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. København S.
 Telefon 5801. Amager 1483.



Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
 Norsk statsaut. Kompassrettere
 Forlans ill. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv

58. Aargang.

København 19. Februar 1942.

Nr. 7.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. H. laarsabonnement 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. Kvartalsabonnement kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Tolbodvej 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 Somil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

368. (T). Sverige. Trelleborg. Lystønde inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 6/286. Stockholm 1942.)

Lystønden *Trelleborgs ränna* Nr. 4 paa c. 55° 22' N. 13° 09' E. vil være inddraget under Vinterperioden.

(E. f. S. Nr. 44/1431 1941.)

369. Sverige. Ronneby Indsejling. Saxemara Ledefyr forandret.

(U. f. s. Nr. 7/333. Stockholm 1942.)

Saxemara övre og *nedre* Fyr paa c. 56° 09' N. 15° 14' E. ved Indsejlingen til *Ronneby* er forandret. Bagfyret viser nu hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. og Forfyret hvidt Lys med Formærkelser, En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mærke 2^s. Fyrenes Synsvidde er forøget til henholdsvis 11 og 8 Sm.

370. (T). Sverige. Oskarshamn Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 7/366. Stockholm 1942.)

Fyrene *Grimskallen västra övre* og *Grimskallen nedre* paa c. 57° 16' N. 16° 29' E. er slukket for Vinterperioden.

371. (T). Sverige. Oskarshamn. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 6/330. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Ovädersudden c. 57° 16' N. 16° 29' E. *Oskarshamn övre* og *nedre* samt de røde Ledefyr i Havnens indre Del.

Fyrene vil atter blive tændt, naar Sejladsen paa *Oskarshamn* kan genoptages.

372. (T). Sverige. Kalmarsund. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 7/366. Stockholm 1942.)

Fyrene *Tokenäsudde* paa c. 57° 19' N. 17° 00' E. og *Hornsudde* paa c. 57° 12' N. 16° 54' E. er slukket for Vinterperioden.

- 373. (T). Sverige. Idö—Blackan. Fyr slukket for Vinterperioden.**
(U. f. s. Nr. 6/329. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Vinö Bredhäll c. 57° 30' N. 16° 46' E. *Vinökråkan. Strupö Ljungskär* c. 57° 31' N. 16° 46' E.
- 374. (T). Sverige. Västervik Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 6/284. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Tallskärshålet gröna övre og nedre c. 57° 44' N. 16° 44' E. *Tallskärshålet röda övre og nedre. Korphällan övre og nedre. Borgö. Vitudden. Lilla Blockholmssundet Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3 og Nr. 4. Västervik* c. 57° 46' N. 16° 39' E.
- 375. (T). Sverige. Häradsjär—Arkö. Kättilö Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 7/332. Stockholm 1942.)
Kättilö Fyr paa c. 58° 12' N. 16° 54' E. er slukket for Vinterperioden.
- 376. (T). Sverige. Hävringe—Södertälje. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 6/283. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr ved Sejløbet *Hävringe—Södertälje* er slukket for Vinterperioden:
Bromdal c. 58° 47' N. 17° 28' E. *Källvik* c. 58° 47' N. 17° 29' E.
- 377. (T). Sverige. Södertälje—Sävösund. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 7/331. Stockholm 1942.)
Fyrene Fläsklösa paa c. 59° 08' N. 17° 41' E. og *Igelsta* paa c. 59° 10' N. 17° 40' E. er slukket for Vinterperioden.
- 378. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Öregrundsgrepen. Fyr slukket for Vinterperioden.**
(U. f. s. Nr. 6/282. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Björn c. 60° 38' N. 17° 58' E., *Örskär, Djursten, Svartklubben* c. 60° 11' N. 18° 50' E. samt alle *Fyrene i Öregrunds Skærgaard.*
- 379. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard E. Skydeøvelser.**
(U. f. s. Nr. 6/321. Stockholm 1942.)
Udfor *Stockholms Skærgaard* foretages i Tiden: 1. Februar—30. April 1942 Skydninger mod Luftmaal indenfor et Omraade, der strækker sig 5,8 Sm til Søs fra en Linie mellem *Huvudskär* paa c. 58° 58' N. 18° 34' E. og *Tärnskär* paa c. 59° 08' N. 18° 51' E.
- 380. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Radiostation midlertidigt lukket.**
(U. f. s. Nr. 6/320. Stockholm 1942.)
Härnösand Radiostation paa c. 62° 44',₃ N. 18° 07',₈ E. 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 *Stavnsås.*
- 381. (T). Finland. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/54. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Korsö c. 63° 11',₄ N. 21° 08',₈ E. *Tjärnbådan* c. 63° 02',₉ N. 21° 17',₉ E. *Gåsgrund* c. 63° 05',₁ N. 21° 13',₃ E.
- 382. (T). Finland. Bottniske Bugt. Vasa Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/55. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Dersiskärsgrund c. 63° 04',₄ N. 20° 49',₂ E. *Rönnskärsbådan. Djupskär. Lilla Svartbådan. Lillsand. Medelbådan. Veckargrund. Tummelsö övre og nedre. Norrgrynnan övre og nedre. Fågelskär. Storhästen. Nagelprick* c. 63° 06',₃ N. 21° 26',₄ E.

- 383. (T). Finland. Bottniska Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/56. Helsingfors 1942.)
Fyrene *Stora Högskår* paa c. $63^{\circ} 08',_2$ N. $21^{\circ} 26',_6$ E. og *Kopparfuruskår* paa c. $63^{\circ} 08',_1$ N. $21^{\circ} 25',_7$ E. er slukket for Vinterperioden.
- 384. (T). Finland. Bottniska Bugt. Vasa Havneomraade. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/57. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Edvard c. $63^{\circ} 05',_0$ N. $21^{\circ} 32',_6$ E. *Nikolai. Emilia. Kasten. Vasa övre og nedre. Brobänken. Eklund. Östman* c. $63^{\circ} 05',_5$ N. $21^{\circ} 36',_2$ E.
- 385. (T). Finland. Bottniska Bugt. Kaskö Havneomraade. Fyr slukket for Vinterperioden.**
(U. f. s. Nr. 3/61. Helsingfors 1942.)
Fyrene *Satama övre og nedre* paa c. $62^{\circ} 22',_8$ N. $21^{\circ} 13',_2$ E. og *Paalusilta övre og nedre* paa c. $62^{\circ} 21',_6$ N. $21^{\circ} 13',_1$ E. er slukket for Vinterperioden.
- 386. (T). Finland. Bottniska Bugt. Kaskö Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/60. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Tärngrund c. $62^{\circ} 20',_9$ N. $21^{\circ} 14',_0$ E. *Brandskogsudden. Kaskö övre og nedre* c. $62^{\circ} 21',_1$ N. $21^{\circ} 13',_2$ E.
- (Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 387. (T). Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller. Taagesignal og Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.**
Taagesignalet og Radiofyret ved *Røsnæs Puller Fyr* paa c. $55^{\circ} 45'$ N. $10^{\circ} 51'$ E. er midlertidigt ude af Virksomhed.
- 388. Danmark. Kattegat. Skagens Havn Indsejling. Dybde atter normal.**
Efter foretagne Uddybningsarbejder er Dybden i Indsejlingen til *Skagens Havn* paa c. $57^{\circ} 43'$ N. $10^{\circ} 35',_8$ E. atter normal, 6 m.
(E. f. s. Nr. 1/108 1942. Kort Nr. 101. Danske Lods II, Side 120. Havnelods, Side 189 og 190.)
- 389. Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.**
(U. f. s. Nr. 7/359. Stockholm 1942.)
Skarpskydningsøvelser foretages den 16.—21. og 23.—28. Februar samt 9.—14. og 26.—31. Marts 1942 fra *Valda Sandö* SW.-lige Pynt paa c. $57^{\circ} 29',_0$ N. $11^{\circ} 54',_7$ E., c. 1,4 Sm SW. for *Särö Kirke*.
Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1530.
Farcområdet er en Sektor med Spidsen i *Valda Sandö* SW.-ligste Pynt. Mod Nord begrænses Sektoren af en Linie over *Yttre Tistlarna*, mod Syd af en Linie gennem *Hallands Svartskår* og mod Vest af en Linie, der gaar i 10,8 Sm Afstand fra *Valda Sandö*.
(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 390. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Mariager. Havnereglement.**
Ministeriet for offentlige Arbejder har under 9. Februar 1942 udstedt følgende Reglement for Ordens Overholdelse i *Mariager Havn* paa c. $56^{\circ} 39',_2$ N. $9^{\circ} 59',_1$ E.:
Sejladsen til *Mariager Havn* foregaar fra *Mariager Fjord* ad den til Havnen førende uddybede Indsejlingsrende, for hvilken Rende de i Bekendtgørelse af 29. Juli 1927 fra Ministeriet for Industri, Handel og Søfart anførte Bestemmelser er gældende.

Havne ns Omraa de.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

- a) mod Nordvest: En ret Linie fra Havnepladsens NW.-lige Skel hjørne til Vageren, der staar paa *Mudderbanken* c. 150 m Nord for den W.-lige Kajmurs N.-lige Ende.
- b) mod Nordøst: En ret Linie fra det under a) nævnte Sømærke til *Koldbækken's* Udløb i Fjorden.

Havnen bestaar af et mod Fjorden aabent Bassin med Kajanlæg paa W.-Siden og en Pier med Anlægsplads i den S.-lige Del af Bassinet. E. for Pieren findes to mindre Baadehavne samt en Anlægsbro for Lystfartøjer.

For det under Havnen hørende Omraade har Ministeriet under D. D. i Henhold til Lov af 30. Januar 1875 om Udfærdigelse af reglementariske Bestemmelser for Benyttelsen af Havne m. m. stadfæstet følgende Reglement:

Regler for Sejlads.

For Sejladsen inden for Havne ns Omraade gælder de i den af Ministeriet for Industri, Handel og Søfart under 29. Juli 1927 udfærdigede Bekendtgørelse angaaende „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ anførte Bestemmelser.

Ordensbestemmelser.

For Overholdelse af Orden gælder det i Ministeriet for offentlige Arbejders Cirkulære af 19. November 1931 omhandlede „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

Nærværende Reglement træder i Kraft den 1. April 1942.

Mariager: c. 56° 39',₂ N. 9° 59',₁ E.

(Havnelods, Side 144.)

391. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe og Fartøjer.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 10. Februar 1942 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af Lov Nr. 180 af 29. April 1938 om Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Indenrigsministeriet og Marineministeriet følgende:

§ 1.

Naar der er givet Ordre om Mørklægning eller er erklæret Luftværnstillstand, eller naar der er givet Ordre om Mobilisering, skal der i ethvert Skib og Fartøj — *dansk* saavel som fremmed — i *dansk* Havn eller i *dansk* territorialt Farvand, ufortøvet iværksettes følgende:

- a. Med de Undtagelser, der følger af Punkt c og e nedenfor, skal i Mørklægningstiden alle udvendige Lys, herunder Projektør, Søgelys og lignende, slukkes og alle indenbords Lys slukkes eller blændes, eller alle Aabninger tildækkes, saaledes at intet Lys er synligt udefra eller fra Luften; Døre eller Indgange, der munder ud direkte til Dækket, maa om nødvendigt forsynes med Lyssluser eller indvendigt Sejldugsdække.
- b. Der skal træffes fornødne Foranstaltninger til at undgaa Gnister og Lysskær fra Skorstene og Udstødsrør.
- c. De foreskrevne Skibsllys skal føres, medmindre der af Orlogsfartøjer eller andre dertil kompetente Myndigheder i særlige Tilfælde eller i særlige Omraader beordres Afvigelser herfra (eventuelt Slukning af Skibslysene), idet dog følgende iagttages:
 1. Skibslysene skal være saaledes skærmet, at intet direkte Lys er synligt fra Luften, jfr. den som Bilag optrykte „Vejledning i Skærmning af Skibsllys ved Mørklægningsforanstaltninger i Skibe og Fartøjer“.
 2. Saafremt Skibslysene er slukket, afgives fra Solnedgang til Solopgang de Lydsignaler, der er foreskrevet i Søvejsreglernes Art. 15 (Lydsignaler under Taage o. s. v.).
- d. Under Sejlads med slukkede Skibsllys skal ethvert Skib eller Fartøj gaa med stærkt reduceret Fart under omhyggelig Hensyntagen til de foreliggende Omstændigheder og Forhold. Endvidere skal et Dampskib (jfr. herved de almindelige Bemærkninger til de internationale Søvejsregler), der tilsyneladende foran for tværs hører Signal fra et Skib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, for saa vidt Omstændig-

hederne i det givne Tilfælde tillader det, stoppe sin Maskine og derefter navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi.

- c. Foruden foranstaaende Bestemmelser gælder for Fiskefartøjer endvidere, at medmindre andet beordres i særlige Tilfælde eller for særlige Omraader, skal alle Arbejdslys paa Fartøj saavel som foreskrevne eller andre Lys paa Redskab være skærmet paa en saadan Maade, at intet direkte Lys er synligt fra Luften, hvorhos Lysstyrken ikke maa være kraftigere end efter Forholdene nødvendigt.

Kun de efter Forholdene strengt nødvendige Arbejdslys maa være i Brug.

§ 2.

Naar der gives Flyvervarsling, skal der i ethvert Skib og Fartøj — *dansk* saavel som fremmed — der i *dansk* Havn eller ved Ud- eller Indpassage af *dansk* Havn befinder sig inden for det Omraade, Flyvervarslingen omfatter, ufortøvet iværksættes følgende:

- Alt Lys om Bord, som kan ses udefra og fra Luften, herunder ogsaa Skibslysene, skal slukkes og forblive slukket, indtil Afvarsling finder Sted (jfr. § 1 c, Pkt. 2).
- Skibet skal, saa hurtigt Omstændighederne tillader det, opankres og forblive opankret, indtil Afvarsling finder Sted.
- Enhver mulig Foranstaltning til Undgaaelse af Gnister og Lysskær fra Skorstene og Udstødsrør skal træffes.

Flyvervarsling og Afvarsling gives normalt af Politiet og Havnemyndighederne (direkte eller ved Sirener).

§ 3.

Ansvar for Gennemførelsen af de i denne Bekendtgørelse givne Regler paa hviler Skibets eller Fartøjets Fører.

Undladelse af at efterkomme de givne Paabud straffes efter Bestemmelserne i § 13 i Lov Nr. 180 af 29. April 1938.

§ 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 496 af 5. December 1941 angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe og Fartøjer.

Bilag.

Vejledning i Skærmning af Lanterner ved Mørklægningsforanstaltninger i Skibe og Fartøjer.

Skærmning af Skibslys kan opnaas ved, at der om Lanternens Top fastspændes en kegleformet Skærm af et for Lys uigennemtrængeligt og ikke brændbart Materiale, som tillige er saa stabilt, at det ikke forandrer Form. Skærmen anbringes saaledes, at den let og hurtigt kan fjernes.

Siden i Kegleskærmen bør danne en Vinkel med det vandrette Plan paa c. 60° og Skærmen gaa saa langt ned over Lanternen, at den øverste Halvdel af Linsen dækkes.

Ved Henvendelse til Prøvekammeret for Skibslys og nautiske Instrumenter, *København*, kan vederlagsfrit opnaas yderligere Vejledning.

(E. f. S. Nr. 50/1644 1941.)

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. 1302 Reval Bucht.
N D. 1306 Kunda Bucht, Vergi bis Aseri.
N D. 1307 Narva Bucht, Aseri bis Toila.
N D. 1308 Narva Bucht.
R D. 138 Elbmündung.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

392. (T). Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Taagesignal i Uorden.
Taagesignalet med Nautofon fra *Skagen* Forhavns SW.-lige Molehoved paa c. $57^{\circ} 42',_9$ N. $10^{\circ} 35',_7$ E. er i Uorden. Taagesignal med Haandtaagehorn vil kunne afgives.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

393. (T). Norge. Gisund. Lystønder inddraget paa Grund af Is.
(K. f. F. Nr. 2. Oslo 1942.)
Lystønderne *Løkhelleholmen* og *Finsnesskjær* paa c. $69^{\circ} 14'$ N. $17^{\circ} 58'$ E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med henholdsvis en rød og en sort Stage.

394. Norge. Trondheimsleia. Tyvholmen Fyr forandret.
(K. f. F. Nr. 2. Oslo 1942.)
Tyvholmen Fyr paa c. $63^{\circ} 38',_5$ N. $9^{\circ} 29',_0$ E. er forandret og lyser nu, som følger:
- | | |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pej. fra 165° til 188° . | 6. Grønt i Pej. fra 332° til 346° . |
| 2. Rødt i — - 188° - 229° . | 7. Hvidt i — - 346° - 23° . |
| 3. Grønt i — - 229° - 243° . | 8. Rødt i — - 23° - 57° . |
| 4. Rødt i — - 243° - 316° . | 9. Hvidt i — - 57° - 69° . |
| 5. Hvidt i — - 316° - 332° . | |
- Iøvrigt er Fyret uforandret.

Ekstra-Tillæg.

I. Østersøen.

395. (T). Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.
Rønne Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 04',_6$ N. $14^{\circ} 38',_7$ E. er midlertidigt inddraget paa Grund af Reparation.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



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



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 D/S »Active«, 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 1860, Rønne.
 A/S Christiansholms Fabriker
 C. Clausen, Haderslev.
 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 Bugsererselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Ilafnia«.
 D/S »Helmdal«.
 D/S »Hotland«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautica«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phoenix«, 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. Svitizers Bjergnings-Entreprise.
 Svitizers Bugserafdeling.
 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«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 9

FREDAG 27. FEBRUAR 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Opretholdelsen af Forsyningslinierne er stadig et af de centrale Problemer i den angelsaksiske Krigsstrategi. Slaget om Atlanterhavet har nu, som Præsident Roosevelt udtrykt det i den Tale han holdt paa Washington Dagen, udviklet sig til en Kamp om Herredømmet paa alle syv Have, og denne Kamp kan blive lang og haard, da U.S.A. maatte føre en »Two Oceans war« med en »One Ocean fleet«. Han saa dog fortroingsfuldt paa Udgangen af denne Strid, idet han henviste til U.S.A.s store Produktionskapacitet. Ogsaa Churchill har i den forløbne Uge omtalt Tonnagesituationen, idet han udtalte, at den Hjælp, der siden Japans Indtræden i Krigen, var sendt til det fjerne Østen kun var begrænset af det Skibsrum, der havde været til Disposition. Iøvrigt meddelte han, at Tabet af Handelstonnage havde udvist en alvorlig Stigning siden Japan traadte ind i Krigen.

Det er dog ikke alene Angelsakserne, der lider under Tonnagevanskeligheder, men ogsaa fra japansk Side foreligger der Meddelelser om Forholdsregler, der tager Sigte paa at forøge Tonnagen. Straks efter Japans Indtræden i Krigen forelaa der fra Tokio Meddelelse om, at den japanske Handelsflaade for at bestridе Skibsfarten i det østasiatiske Storrøm skulde udvides med 15 Mill. Tons, som skulde færdigbygges i Løbet af 5 Aar. I Betragtning af den japanske Værftindustri's Kapacitet og især under Hensyn til det store Kvantum Staal, der skulde bruges hertil, forekom det tvivlsomt om denne Plan kunde realiseres, i Særlighed, hvis Japan samtidig skulde føre Krig med England og U.S.A. Denne Plan synes da nu ogsaa at være stillet i Bero i Øjeblikket og i Stedet for vil man efter de sidste Oplysninger koncentrere sig om Bygning af Træskibe. Planer herom skal allerede ligge fuldt færdige, og der ventes kun paa, at det fornødne Kvantum Træ stilles til Disposition. Paa dette Punkt vil det dog sikkert ogsaa komme til at knibe noget, idet Japan paa Grund af Krigen er afskaaret fra at faa Træ fra U.S.A.s Pacifickyst, hvorfra Størstedelen af den japanske Træimport kom.

Nyhederne om Forholdene paa de oversøiske Fragtmarkeder er iøvrigt stadig kun sparsomme. Der gøres stadig Forretning i Kulfarten fra Hampton Roads til Sydamerika. Raterne i denne Trade er uforandrede \$8.50 til Rio og \$9 til Lower Plate. I modsat Retning er der nu sluttet Tonnage for Hørfra fra Buenos Ayres til USNH. til den ny Maksimalrate, \$15. I Vestindia Farten er Aktiviteten stadig stor paa Basis af \$2.50 for Kul ned Basis Havana Losning med indtil \$1 Tillæg for Losning andre cubanske Havne, og 34 Cts. for Sukker op Basis nordligst New York.

Om de andre oversøiske Markeder foreligger der kun faa Meddelelser. I de indiske Farvande har der været forskellige Afslutninger af Salt fra Rødehavet til Calcutta og Kul fra Calcutta til Aden og Port Sudan. Raterne for disse Forretninger, der er fastslagne af det engelske Søfartsministerium, er uforandrede. Der søges ligeledes stadig Tonnage for forskellige Slags Erts fra Forindien til USNH. til den uforandrede Rate af \$26.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene for prompt Lastning uforandrede, men for senere Afskibning er der stadig en lang Række Ordre i Markedet. Kul- og

Koksarten fra Tyskland til Danmark begynder saa smaat at røre paa sig, og i det hele taget er der næppe Tvivl om, at der vil blive mere end tilstrækkelig Beskæftigelse for den disponible Tonnage, saasnart Vejrforholdene igen tillader det.

»GERTRUD RASK«S FORLIS VED NORDAMERIKA

Statsministeriet har udsendt følgende Meddelelse:
Grønlands Styrelse har modtaget Underretning om, at »Gertrud Rask« er strandet ved den nordamerikanske Kyst og menes at blive fuldstændig Vrag. Besætningen er i Sikkerhed. Der synes saaledes ikke at have været Passage-rer om Bord.

Da Forbindelsen med Grønland afbrødes den 9. April, var tre af vore Grønlandsskibe allerede draget nordover — foruden »Gertrud Rask« Styrelsens anden Damper »Hans Egede« og Kryolitselskabets Damper »Julius Thomsen«.

I den forløbne Tid har disse tre Skibe gennem talrige Rejser vestpaa sørget for den grønlandske og danske Befolknings Forsyning med oversøiske Varer. Grønland var ganske vist, da Danmark blev besat, vel-forsynet med store Reservelagre, men alligevel ikke i Stand til at klare sig i Aarevis. De tre danske Skibe har derfor haft mange Rejser i de forløbne to Aar. De bragte dog kun deres Ladninger til de vigtigste af Vestkystens Kolonier, hvorefter de mange Kystfartøjer, som Styrelsen har i Grønland, besørgede den videre Transport op langs den vidtstrakte Kyst.

Forhaabentlig betyder »Gertrud Rask«s Forlis ikke en Standsning af disse for den danske og grønlandske Befolkning livsvigtige Forsyninger.

»Gertrud Rask« var bygget paa Nakskov Skibsværft i 1923. Skibet byggedes af Et og Fyr, oprindelig i Regning for Ø.K., af hvilket Selskab Nybygningen blev købt til Grønlands Styrelse, mens Skibet endnu stod i Spant. Styrelsen var derved i Stand til at fortsætte Bygning og Indretning, saa det kom til at svare til de særlige Krav, som Grønlandsfarten stiller.

Skibet var rigget som Sejlskib, men forsynet med en 380 HK Dampmaskine. Dets Længde var 155,5 feet, Bredde 34,5 feet, Dybde 14,5 feet, Bruttotonnage 662 Tons, Nettotonnage 378 Tons, og Dødvægt-Kapacitet 425 Tons plus 183 Tons Kul.

Iøvrigt var Skibet særligt beregnet til Besejling af Østgrønland og derfor ekstra solidt bygget og forsynet med Ishud og svær Stævnbeskyttelse. I de forløbne Aar har det da ogsaa i al Væsentlighed besørgt Besejlingen af Kolonierne Angmagsalik og Scoresbysund og har paa disse Rejser taget mangen en haard Tørn med Østkystens Ismasser.

Paa sin Jomfrurejse i 1923 bragte Skibet den første Rigsdagsdelegation til Grønland, og Skibet førtes da af den fornylig afgaaede Skibsinpektør, Kaptajn H. F. V. Hansen.

»Gertrud Rask«s Fører er den 61-aarige Kaptajn Niels Chr. Westmar, der er kendt som en meget dygtig Sømand. I en Aarrække har han sejlet i Grønlandsfarten, som han har faaet et enestaaende Kendskab til. Kaptajn Westmar kom til Søs i 1894 med et dansk Sejlskib, men kom senere paa Langfart med forskellige udenlandske Sejlere. Styrmandseksamens 1. og 2. Del tog han i 1906 paa Bogø Navigationsskole og blev Aaret efter ansat som Styrmand om Bord i Grønland-

ske Handels Bark »Nordlyset«. Et Par Aar sejlede han i Rederiet Heimdal og i Ø.K., men søgte allerede i 1910 tilbage til Grønlandsfarten som 2. Styrmand. Senere blev han 1. Styrmand i Barkerne »Ceres« og »Thorvaldsen«.

Kaptajn Westmar har saaledes levet hele Sejlskibstiden med i den saa vanskelige Grønlandsfart. I 1922 blev han Skibsfører om Bord i »Nordlyset« — det Skib, han kom ud med som ung Styrmand.

Det er snart to Aar siden, at Kaptajn Westmar lod Maskintelegrafene lyde ude i Trangraven for at lade »Gertrud Rask« stævne ud paa det Togt, der skulde blive dets sidste Grønlandstogt herhjemme fra Danmark. Det skete den 20. Marts 1940. Siden har Skibet ligget ved Grønland og har sejlet forskellige Ture paa Nordamerika for at sikre Kolonierne Forsyninger.

Besætningens Sammensætning er ikke Styrelsen bekendt. Man ved, at flere er gaaet i Land baade i Grønland og Amerika for at varetage Grønlands Interesser.

FRA REDERIREGISTERET

Til Rederiregisteret er der i første Halvdel af Februar Maaned blandt andet anmeldt følgende Forandringer:

Danperen »Viking« af København (OZHB) er udslettet som forlist.

Skonnert med Hjælpemotor »Kastor« af Rønne (OUUP) er udslettet som forlist.

Ø. K.s BERETNING OG REGNSKAB

Der foreligger nu Beretning og Regnskab fra Ø.K. Begge Dele giver naturligvis Udtryk for de Vanskeligheder, som vore store Virksomheder med udenlandske Interesser er ude for. I Beretningen hedder det blandt andet:

Kompagniets Hovedsæde har i det forløbne Regnskabsaar fortsat været afskaaret fra Forbindelse med dets Filialer og Agenturer samt med den Del af Flaaden, som er beslaglagt under fremmed Flag. Som Følge heraf foreligger der ikke Regnskabsoplysninger fra Udlandet, hvorfor nærværende Regnskab er opgjort med nødvendige Forbehold og kun giver et ufuldstændigt Udtryk for Kompagniets Stilling.

Nettoresultatet for Regnskabsaaet efter Fradrag af Afskrivninger og med Tillæg af Overførslen fra forrige Aar andrager Kr. 2.085.417,49, som foreslaas overført i ny Regning.

To af de Skibe, der ved forrige Aars Udgang var oplagt i fremmede Havne, er i Aarets Løb ført til Danmark, hvor Kompagniet saaledes har otte Skibe. Et Skib er oplagt i fransk Havn. To Skibe er rapporteret krigsforliste og Resten af Flaaden maa formodes at sejle under fremmed Flag.

Omsætningen i Handelsafdelingen har hovedsagelig været indskrænket til Afvikling af mindre Lagre.

Regnskabet indeholder ligesom forrige Aar intet Resultat af Filialernes Drift.

Paa Grund af Krigsforlisene er Kompagniets Flaade saaledes i Løbet af 1942 blevet to Skibe mindre, saaledes at den ved Nytaarstid bestod af 23 Skibe. De to krigsforliste Skibe er Motorskibet »Malaya« og Motorskibet »Europa«. »Malaya«, der var bygget i 1921, var paa 8654 BRT, og »Europa«, der blev bygget i 1931, paa 10,224 BRT.

Kompagniets Bruttoindtægt har i 1941 været 7,5 Millioner Kroner, hvoraf 877.000 Kr. er indsejlet i Fragter og Passagerpenge, 785.000 Kr. Avance paa Handelen, 1.657.000 Kr. Udbytte i fremmede Selskaber og 4,2 Millioner Kr. Overførsel fra forrige Aar. I 1940 var Bruttoindtægten 44 Millioner Kr. og i 1939 65 Mill. Kr. Paa Skibene har der været et betydeligt Tab i Aarets Løb, idet Udgifterne har beløbet sig til omtrent 2 Mill. Kr. Administrationsudgifterne ved Hovedkontoret har været omtrent 2,2 Mill. Kr. mod

2,65 sidste Aar. Der er i Løbet af 1941 tilbagebetalt Kompagniet 275.000 Kr. i for meget erlagt Skat, og da Selskabets Skat i Aarets Løb kun har været 190.000 Kr., har Henlæggelsen til Skat, der overføres til 1942, endda kunnet forhøjes lidt, saa den nu er paa godt 1,5 Mill. Kr. I Afskrivninger er der paa Bygninger m. m. og paa hjemmeværende Skibe anvendt 597.000 Kr., saaledes at der ialt bliver 2.085.417 Kr. at overføre til 1942.

Flaaden er bogført til 30.333.553,71 Kr. eller 136,70 Kr. pr. Ton Dødvægt. Skibenes Gennemsnitsalder er ca. 16½ Aar.

Selskabets Reserver, der i 1939 var 45,8 Mill. Kr. plus en Sikringskonto for Kapital i fremmede Selskaber paa 1,45 Mill. Kr., er uforandrede med Undtagelse af Sikringskontoen, der i Løbet af 1940 og 1941 er faldet til 36.350 Kr.

MULIGHED FOR 10 pCt. FORHØJELSE AF STATSSKATTEN

Finansministeren har i et Møde i Folketingsudvalget angaaende Statsskatteoven fremsat en Udtalelse, som, hvis den bliver fastholdt, maa vække Bekymring hos Skatteyderne.

Der var fra en enkelt Side i Udvalget fremsat Ønsker om Ændringer i Skatteovens Bestemmelser vedrørende Merindkomstskatten, bl. a. saaledes, at der fastsattes en Grænse for, hvor stor en Del af Indkomsten, der overhovedet kan kræves i Skat.

Under Diskussionen herom skal Finansministeren have udtalt, at han, hvis disse Ønsker blev fastholdt og under Hensyn til, at Lønskatten bortfalder til April, *maatte kræve en Forhøjelse af Statsskatten med 10 pCt. for det kommende Skatteaar.*

Diskussionen herom var meget livlig. Det er muligt, at Finansministerens Udtalelser er paavirket heraf.

STATSLAAN TIL NYBYGNING AF MINDRE FRAGTSKIBE

Der er som bekendt tidligere bevilget 500.000 Kr. af Beskæftigelsesfonden til Laan til Nybygning af mindre Fragtskibe. Heraf er der indtil nu bevilget Laan til et samlet Beløb af 446.800 Kr. til Bygning af 5 mindre Fragtskibe, men under Hensyn til, at der foreligger yderligere 2 Andragender om Ydelse af saadanne Laan, og der til Stadighed fremkommer Henvendelser fra interesserede Kredse angaaende Muligheden for at opnaa Statslaan til det omhandlede Formaal, har Handelsministeriet anset det for meget ønskeligt, at der ogsaa, for saa vidt angaar Finansaaret 1942—43, ydes Støtte til Gennemførelsen af en Række Nybygninger af mindre Fragtskibe ved danske Værfter paa samme Vilkaar som fastsat for de i indeværende Finansaar bevilgede Laan.

Dette Forslag er tiltraadt af Finansudvalget, og optaget blandt Ændringerne til Finansloven.

70 KRIGSFORLISTE BLANDT SØ-RESTAURATØRERNE

Dansk Sø-Restaurationsforening har afholdt Generalforsamling i København.

Forretningsfører *Willy Jørgensen* indledede Beretningen med at mindes de Medlemmer, der i Aarets Løb var afgaaet ved Døden, og som var krigsforlist.

Ialt har Foreningen mistet 70 Medlemmer som Følge af Krigsforlis. Beretning og Regnskab godkendtes. Til Formand valgtes *Willy Jørgensen* og til søfarende Viceformand *N. Bjerg-Hansen*.

DE SVENSKES REDERIAKTIER

I de sidste Uger har de svenske Rederiaaktier været Genstand for særlig Interesse paa Stockholmer Børsen. Der blev indledet en Hausse, da det blev bekendt, at *Trälleborg Ångfartygs Nya Aktiebolag* havde beslut-

tet at foretage en gratis Emission, og det er ogsaa blevet paastaet, at Svenska Lloyd vilde komme med en gratis Emission af en ny Aktie for to gamle.

Dette Rygte turde, skriver *Svensk Sjöfartstidende*, kunne aflives med det samme. Dersom en Fondsemission overhovedet har været paatænkt i dette Selskab, kunde det kun ske ved Hjælp af Overskudet for 1941. Svenska Lloyd mistede i 1941 fire Skibe ved Krigsforlis og i 1940 havde Selskabet ligeledes fire Krigsforlis foruden at fem Skibe blev beslaglagt. Af det sidstnævnte er dog hidtil kun to definitivt prisedømte. Derimod forøgedes Selskabets Flaade i 1941 med to Skibe paa hver ca. 3000 Tons Dødvægt, som er oplagt. I November søsattes fra Lindholms Værft et lignende Skib, der skal leveres til Foraaret, og samtidig blev Kølen lagt til et fjerde Skib af samme Type. Endelig bygger Götaverken paa et nyt Passagerskib til Selskabets Englandsrute. Mere end Halvdelen af Selskabets Flaade befinder sig udenfor Spærringen og er til dels beskæftiget i nord- og sydamerikansk Fart. Paa Grund af ovennævnte Krigsforlis i 1941 regnes der med et betydeligt Overskud for disse, idet de fire forliste Skibe er bogført til en lavere Værdi end det udbetalte Erstatningsbeløb.

En Forhaandsmeddelelse om Rederiaktieholaget *Svea's* Regnskabsresultat har, ifølge samme Kilde, givet Anledning til mange gunstige Kommentarer, og det med Rette, hævder *Svensk Sjöfartstidning*.

Brutto-Indtægten har andraget 9,62 Mill. Kr. mod 9,66 Mill. Kr. Aaret forud. Der henlægges til Skatter 1,18 Mill. Kr. og benyttes 7,04 Mill. Kr. til Afskrivninger. Netto-Overskudet er anført til 1,42 Mill. Kr. mod 1,08 Mill. Kr. foregaaende Aar. De to sidste Aars høje Brutto-Overskud skyldes for en stor Del det Overskud, som er fremkommet ved Krigsforlis. I 1940 krigsforliste fire af Selskabets Skibe og i 1941 yderligere to, hvortil kommer to beslaglagte Skibe. Selskabet har i 1940 faaet et Motorskib paa 3450 Tons Dødvægt og i 1941 søsattes en lignende Baad, der dog ikke er afleveret endnu. I Aarets Løb overtog Rederiet endvidere Nybygningen Motorskib »Svea-jarl« paa ikke mindre end 16.450 Tons.

SVERIGES ISVANSKELIGHEDER

Vinteren i Aar har været usædvanlig haard i Skandinavien og endog overgaaet de to foregaaende Vintre, som ogsaa var ualmindelig strenge. Ifølge meteorologiske Beretninger i den svenske Presse viste Januar Maaned den laveste Temperatur i Syd- og Mellemsverige i de sidste 200 Aar. Forskellige Steder maalles Temperaturer mellem 30 og 40 Grader Celcius under Nulpunktet — Tal, som tidligere kun har været sædvanlige i det nordlige Sverige, og for hele Landet var Gennemsnitstemperaturen 8—10 Grader under det normale.

Kulden i Forbindelse med det stærke Snefald har foraarsaget uhyre Vanskeligheder, især for Skibsfarten, og Østenvindene har bidraget til at forværre Forholdene endnu mere. I Østersøen uden for den svenske Østkyst var praktisk talt ingen Skibsfart mulig i flere Uger. Omtrent en Snes Fragtskibe sad fast i Skrueisen her og kunde kun befries efter et Par Ugers intenst Arbejde med Sveriges største Isbrydere, hvoraf den ene hører til Verdens kraftigste, nemlig »Ymer«, som ejes af den svenske Stat. Isbrydere og Flyvemaskiner maatte ogsaa forsyne Skibene med Fødemidler og Forsyninger.

Adskillige svenske Øer var fuldstændig afskaaret fra Omverdenen i flere Uger. Den største af disse, Gotland, maatte forsynes med forskellige Varer pr. Flyvemaskine.

Paa den svenske Vest- og Sydkyst foraarsagede Isen ogsaa store Vanskeligheder, og i lange Tider var ingen søværts Trafik mulig uden Isbryderassistance.

Med Hensyn til Isen paa Vestkysten observeredes

der et temmelig usædvanligt Fænomen i Slutningen af Januar. Isen mellem Øerne havde i nogen Tid været stærk nok til at bære Hestekøretøjer og endogsaa Lastvogne. Men pludselig kom der en varm Strøm ind fra det aabne Hav, og i Løbet af kort Tid smeltede den Isen langs store Dele af Kysten, til Trods for at Luftens Temperatur stadig var ca. 20 Grader Celcius under Frysepunktet. Senere forsvandt den varme Strøm, som havde en Temperatur af ca. 3 Grader, og Vandet frøs igen. Ifølge *Göteborgs Oceanografiske Institut* skyldtes Fænomenet sandsynligvis de vedholdende Østenvinde. Disse havde ført det kolde Overfladevand lige under Isen bort med det Resultat, at det varme Lag noget dybere nede var hvirvlet op og havde smeltet Isen.

15 GAMLE »DANMARK«-DRENGE KRIGSFORLIST

Den nye Forening af tidligere Elever paa Stats-skoleskibet »Danmark«, som hedder »Statsskoleskibsforeningen gamle »Danmark«s Elever«, og som tæller 100 Medlemmer, har paataget sig at undersøge, hvad der er blevet af de unge Mænd, som har været Elever om Bord i Statens Skoleskib, og har derved fastslaaet, at 20 forhenværende Elever er døde, og af dem er de 15 krigsforlist.

NY LODSSTATION I FRIHAVNEN

Efter at man har opgivet Tanken om en Bygning for Lodseriet paa Nordre Toldbod, har Arkitekt Havning udarbejdet et Projekt til en ny Lodsstation paa en Grund ved Marmorkajen i Frihavnen, som er stillet til Raadighed af Frihavns-Aktieselskabet mod en nominel Leje af 10 Kr. aarlig.

I Havnebestyrelsens Møde i Dag foreligger en Indstilling fra Havnedirektøren om at bevilge 160.000 Kr. til Opførelse af en Lods- og Karantænestation efter dette Projekt. Det bliver en 2-Etagers Bygning, forsynet med et Udkigstaarn til Brug for Lodserne, som faar samtlige Lokaler paa 1ste Sæt vederlagsfrit stillet til Raadighed. Lokalerne i Stueetagen vil kunne udlejes til Karantænevæsenet. Den gamle Karantænestation foreslaas dog indtil videre bibeholdt og eventuelt udnyttet som Opholdslokaler for Skibsmæglere, Skibsagenter o. lign.

DAMPSKIBSSELSKABET DRACO

Dampskibsselskabet *Draco* har holdt sin ordinære Generalforsamling. Af Børetningen fremgik det, at Aaret 1941 ikke bragte nogen Afklaring af Selskabets usikre økonomiske Stilling, idet Selskabets betydeligste Aktiv, Damperen *Skagen*, stadig er beslaglagt af en fremmed Magt, og det er derfor umuligt at danne sig nogen Forestilling om, hvad dette Skib har indtjent til Rederiet. Man ved kun, at Skibet den 31. December var i god Behold.

For at dække de løbende Udgifter købte Rederiet i Marts 1941 et Motorskib paa 140 Tons. Skibet fik Navnet *Gniben*, og det har siden gaaet i Østersøfart og norsk Kystfart med forholdsvis godt Resultat. Yderligere har man haft to smaa Motorskibe paa Timecharter.

Efter at alle Omkostninger er betalt, mener Bestyrelsen at kunne forsvare et Udbytte paa 4 pCt. til Aktionærerne.

Selskabet har i Løbet af Aaret forsøgt at opkøbe Tonnage i Sverige, men disse Køb løb ud i Sandet, da man fra dansk Side nægtede at give Importtilladelse.

Udsigterne for det kommende Aar betegnes som triste, men man udelukker dog ikke Haabet om, at Motorskibene — ligesom i 1941 — kan indtjene tilstrækkeligt til at dække Udgifterne.

Regnskabet udviser et Overskud paa 43.519 Kroner, hvoraf foruden Udbetalingen af de 4 pCt. afskrives 30.500 Kroner paa Skibene og henlægges 5000 Kr. til Ekstra-Reservefond.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Thomas Ths. Sabroe: 13 pCt.

Ved et Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Thomas Ths. Sabroe & Co. i Aarhus vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen, at der af Aarels Overskud, der eksklusivt en Overførsel paa 119.629 Kr. udgør 470.783 Kr., udbetales 13 pCt. til Aktionærerne med 130.000 Kr. Til Konjunkturfond foreslaas henlagt 48.800 Kr., til Dispositionsfond 100.000 Kr., til Byggefond 101.832 Kr., til Udbyttereguleringsfond 50.000 Kr. Restbeløbet efter Fradrag af Tantieme til Bestyrelsen overføres til næste Aar med 119.702 Kr.

Thomas Ths. Sabroe gav for 1940 sine Aktionærer Maksimums-Udbytte efter Loven, 8 $\frac{1}{6}$ pCt., de to foregaaende Aar 12 pCt. og i Aarene forud 10 pCt. Udbyttet sættes nu op til 13 pCt.; Selskabets Overskud har da ogsaa været noget større end i 1940, omend ikke saa stort som i 1939, da det androg 515.987 Kr., hvortil kom en Overførsel paa 94.769 Kr. I 1940 var Overskudet 436.101 Kr. inklusive en Overførsel paa 99.157 Kr. Til Aktieudbyttet medgik i Fjor 87.777 Kr., til Byggefondet blev henlagt 150.000 Kr., til Laanefondet af 1940 58.167 Kr. Der overførtes til det følgende Aar 119.629 Kr.

Forlænget Hjælp til arbejdsløse Radiotelegrafister

Forhandlingerne mellem Radiotelegrafistforeningen af 1917 og Dansk Radio Aktieselskab om Forlængelse af den i Fjor truffene Ordning af en midlertidig Hjælpekasse er nu ført til en tilfredsstillende Afslutning. Dansk Radio Aktieselskab har igen i Aar bevilget 20.000 Kr. til dette Formaal, og fra Foreningens Side er Restbeløbet fra Krise-fonden 2000 Kr. overført til Hjælpekassen. Paa Basis af tidligere Erfaring skulde dette betyde, at Hjælpekassen kan fortsætte sin Virksomhed som hidtil i en ny Periode paa henved et Aar.

Da det sidste Aar i et Par Tilfælde er sket, at Radiotelegrafister har nægtet at tage Hyre, er der i Reglerne for Hjælpen indføjet den Betingelse, at saafremt en Radiotelegrafist direkte nægter eller paa anden Maade unddrager sig at acceptere den ham af Dansk Radio Aktieselskab tilbudte Hyre, mister Vedkommende al Ret til fremtidig Understøttelse fra Hjælpekassen.

Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole

Rederiet J. Lauritzen vil atter i Aar oprette en Søfartsskole i Svendborg for Drengene, der alvorligt ønsker at komme til Søs for at arbejde sig frem til Skibsofficerer.

Det nye Kursus falder i to Afsnit, et Foraarshold, der begynder den 7. April d. A. og er beregnet for Drengene, der slutter deres Skolegang i Marts, og et Sommerhold fra ca. 29. Juni d. A., beregnet for Drengene, hvis Eksamen falder i Juni Maaned.

Hvert af disse Kursus vil vare 2 $\frac{1}{2}$ Maaned, og efter Afslutningen af Kursus skaffes der normalt Eleverne Hyre med Sejlskibe fra Svendborg og Marstal. Naar Sejlskibene til næste Vinter lægger op, vil der igen blive Adgang til videre teoretisk Uddannelse paa et 2 $\frac{1}{2}$ Mdrs. Fortsættelseskursus, efter hvis Afslutning Elever udtages til Togt med Rederiets Skoleskibe.

Unge Mænd, der ønsker at søge Optagelse paa Søfartsskolen, kan henvende sig skriftligt til Rederiet J. Lauritzen, Hamnerensgade 1, København K., for at erfare de nærmere Betingelser. Realeksamen vil give Fortrinsret, og Undervisning samt Ophold paa Skolen er gratis for de Elever, Rederiet udtager.

Ansøgninger om Optagelse paa Fornarsholdet skal være indsendt til Rederiet senest den 10. Marts, for Sommerholdets Vedkommende senest den 5. Juni.

Maskinistundervisningen

Til Haandværkerprøven paa Maskinistiskolen i København, der har været afholdt i denne Maaned, havde der indstillet sig 26 Eksaminander, der alle bestod.

Navigationsskole i Hirtshals

Hirtshals Fiskeriforening har besluttet at søge oprettet en Navigationsskole, hvor Fiskerne kan forberede sig til Kystskippereksamen. Denne Skole skulde faa sin store praktiske Betydning derigennem, at Fiskerne kan forberede sig til Eksamen, samtidig med at de passer deres daglige Arbejde.

Udvidelse af Hundested Havn

En meget betydelig Udvidelse af Hundested Havn er for Tiden paa Tale. Der er fremsat Planer om at bygge en helt ny Havn, hvis Vanddybde skal være paa syv—otte Meter. Man regner med, at den samlede Anlægsudgift kommer op paa ca. 2 Millioner Kroner.

D/S »Ærø« nedskriver Aktiekapitalen

Dampskibsselskabet »Ærø« har holdt Generalforsamling i Ærøskøbing. Formanden, Direktør Schössler, afslagde Beretning og omtalte Færgens Indstilling som Følge af Isvan-

skeligheder. Situationen er langt fra lys paa Grund af Olie-manglen, og Udsigterne for videre Sejlsads kan der intel siges om i Øjeblikket. Regnskabet udviste et Overskud paa 21,216 Kr.

Borgmester Vilh. Andersen foreslog, at der blev henlagt 10,000 Kr. til Reservefondet og blev udbetalt 2 pCt. til Aktionærerne.

Direktør Schössler redegjorde nærmere for Selskabets Vedtægter. Fra forskellig Side blev foreslaet en Nedskrivning af Aktiekapitalen, og hertil gav Direktøren Tilslutning. Man lod derefter foretage en Afstemning om, hvorvidt Bestyrelsen skulde indkaldes til en ekstraordinær Generalforsamling og fremkomme med Ændringsforslag til Vedtægterne, hvilket vedtoges enstemmigt. Valgene var Genvalg.

Villaer til Arbejderne

Aktieselskabet Aalborg Skibsværft har ifølge »Aalborg Stiftstidende« købt 50 Byggegrunde syd for Vejgaards Alderdomshjem og har under Overvejelse der at opføre 50 Villahuse til Værftets Arbejdere.

Dansk Sømandsmission

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne kan den 12. Marts fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Dagen markeres blandt andet med, at der rundt omkring i Landet bliver solgt et Anker til 25 Øre Stykket. De indkomne Penge skal anvendes til Sømandsmissionens Arbejde.

Skipperforeningen

Københavns Skipperforening, der afholder Generalforsamling den 28. Marts, har udsendt den aarlige Oversigt over Foreningens finansielle Status for 1941.

Damper skifter Navn

For at være i Overensstemmelse med den nye Lovbestemmelse om, at to danske Skibe ikke må føre samme Navn — og samtidig passe ind i Rederiets specielle Navngivningssystem, hvor Dampskibene har Pigenavne med 5 Bogstaver, har Rederiet Vesterhavets Dampskib »Johanne« skiftet Navn til S/S »Jelva«.

Korsør Havn

I Korsør Byrådss sidste Møde foreslaa Havnens Budget for 1942—43, der viste følgende Indtægter og Udgifter. Indtægter: Havne- og Broenge 198,000 Kr., Leje af Bygninger samt faste Pladslejer 94,684 Kr. Andre Lejemdtægter og Afgifter 10,755 Kr. Renter og Udbytte af Havnens Kapitaler 2743 Kr. Andre Indtægter 6200 Kr. Udgifter: Renter af Havnens Gæld 68,202 Kr. Administrationsudgifter 92,402 Kr. Vedligeholdelse af Anlæg m. m. 30,900 Kr. Renholdelse og Belysning af Havnens Pladser, Gader og Veje 18,480 Kr. Fyrbelysning og Afmærkning af Sejløbet samt Isbrydning 2500 Kr. Andre og uforudsete Udgifter 13,152 Kr. Afskrivninger 50,285 Kr. Henlæggelser til Statusoverskud 32,434 Kr. Budgettet balancerer med 312,382 Kr., og der er budgetteret et Driftsoverskud paa 4026 Kr.

Gratis Dagskole for Søfolk

Under Ledelse af Foreningen til Søfartens Fremme er der atter paabegyndt en Skole for unge Søfolk, der for Tiden er uden Hyre, samt for unge Mennesker, som har til Hensigt at gaa til Søs.

Dette Kursus, der finder Sted om Bord i Fregatten »Jylland«, varer seks Uger. Der bliver undervist i almindeligt Sømandsskab, Søvejsregler, Signalering, Sejlsyning, Motorlære, Legemsøvelser og Roning.

Der antages fortrinnsvis Elever mellem 15 og 25 Aar. Undervisningen og en daglig Frokost er gratis.

Der er stadig Plads til flere Elever, og Indmeldelser sker paa »Jylland«s Kontor, Havnegade 49 (Dampskibsselskabet »Øresund«). Søfartsbog eller Daabsattest skal medbringes.

60.000 Tons Kul og Koks til Sverige

Med Isbryderen »Göta Leion« i Spidsen er et større Antal Skibe naaet ind til Göteborg Havn. Det drejer sig om 15 Skibe, som kommer fra Tyskland med Kul og Koks. Tilsammen havde Skibene 60.000 Tons Kul og Koks om Bord.

Selv under normale Forhold er det et Særsyn, hvis der kommer saa mange Skibe ind i Havnen paa en Gang.

KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

BEKENDTGØRELSE

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion stor 600 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1941 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilken-somhelst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af April Maaned 1942.

Justitsministeriet, den 19. Februar 1942.

Søfartsskolen i Stockholm

Knud Strandgaard, hvis lille Bog, »Havenes Frihed«, har været omtalt i »Dansk Søfarts Tidende«, har faaet en Henvendelse fra »Kgl. Sveriges Flotta« i Stockholm med Anmodning om at fremsætte Forslag ved Tilrettelæggelsen af Undervisningen i Certepartier ved Søfartsskolen i Stockholm.

Norsk Tankskib gaaet ned

Det norske Tankskib »Kongsgaard« er sunket ud for Vestkysten af Øen Aruba. I. hidtil foreliggende Meddelelser er 39 Medlemmer af Besætningen omkommet. 7 blev reddet.

»Bergenske Dampskibsselskab«s Regnskab

Det Bergenske Dampskibsselskab har udsendt Regnskab for 1941, hvoraf fremgaar, at Driftsomkostningerne ifølge N.H. og S.T. har udgjort ca. 12,4 Mill. Kr. Paa Skibene er afskrevet 2,1 Mill. Kr. og paa Nybygninger ved Balance paa Konto for forliste Skibe 2,8 Mill. Kr. Selskabets Tilskud til Pensionsfonden 347,000 Kr. Dette Beløb udgør Pensionsfondens Præmieindskud med Fradrag af Funktionærernes Præmieindskud og videre Tilskud som Følge af Myndighedens Krav om Omberegning af Forsikringsfonden. Fonden af 1938's Midler er nu anbragt i Sparekasse og er saaledes udgaaet af Selskabets Regnskab. Administrationsudgifter har udgjort 202,000 Kr., Skatter 658,000 Kr., Klassifikationer i 1942 er opført med 525,000 Kr., afsat til Reservefonden 132,000 Kr., afsat til Skattefonden 200,000 Kr. Udbytte 875,000 Kr.

I Status er Skibene samt betalt paa kontraherede Skibe opført med 17,6 Mill. Kr., faste Ejendomme 2,7 Mill. Kr., Reservegods og Inventar m. v. 1,4 Mill. Kr., Aktier og andre Værdipapirer 1,5 Mill. Kr., diverse Debitorer, indestaaende i Bank samt Kassebeholdning 9,9 Mill. Kroner.

Reservefonden er nu 2,1 Mill. Kr., Assurancefonden 1,2 Mill. Kr., Skattefonden 600,000 Kr., Klassifikationskonto 1942 725,000 Kr. Obligationslaanet af 1933 er bragt ned fra oprindelig 6 Mill. Kr. til 2,128,000 Kr. Pantelaanet i »Vega« er bragt ned fra 4 Mill. Kr. til 3,4 Mill. Kr. og Pantelaanet i »Nordstjernen« fra 1 Mill. Kr. til 833,000 Kroner.

Framnæs Værfts Beretning for 1941

Der foreligger nu Beretning og Regnskab for A/S Framnæs mekaniske Værksted for 1941. Værkstedet har i Aarets Løb leveret 4 Hvalfangerskibe. Der er foretaget Reparationer paa ialt 50 Baade med en samlet Tonnage af 90,552 B.R.T. 49 Fartøjer paa tilsammen 97,643 B.R.T. har været doksat. Udsigterne til passende Beskæftigelse i 1942 er gode, hedder det. Overskudet af Driften i 1941 udgør 466,882 Kr. Der foreslaas udbetalt 5 pCt. i Udbytte.

Udbygning af Luleå Havn

Luleå har besluttet sig til at udbygge sin Havn, meddeler en Korrespondent til »Svenska Dagbladet«. Den første Etape af Udbygningen beregnes at ville koste 900,000 sv. Kr., og hele Arbejdet anslaaes til 1,5 Mill. Kr. Gennem første Del af Udbygningen tilføres der Havnen 287 Meter Kaj med 8 Meters Dybde, nye Krananlæg og et udvidet højmoderne Sporsystem, 10,000 Kvm. Oplagsplads og et Areal for Smaaindustrien. Havnen har faaet Tilladelse til at optage et Laan paa 500,000 sv. Kr., men agter iøvrigt at finansiere den første Del af Udbygningen med egne Midler.

Skarp Kontrol ved Panama

Efter Anmodning af Regeringen i Panama har Præsident

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 Antwerpen 1930-Paris 1937.		

Roosevelt udfærdiget en Forordning, der foreskriver skarp Kontrol ved de to Indsejlinger til Panama-Kanalen. Alle Skibe, som skal passere Kanalen, underkastes en nøje Undersøgelse. Saafernt man fra Skibets Side vægrer sig mod disse Undersøgelser, vil Skibet blive beslaglagt og Besætningerne straffet.

Brasilien bevæbner Handelsskibene

Fra Rio de Janeiro meddeles, at den brasilianske Regering har givet Ordre til Bevæbning af Handelsskibene.

40 Aars Jubilæum i Maskinmestrenes Forening

Paa Søndag den 1. Marts kan der fejres et sjældent Jubilæum i »Maskinmestrenes Forening«, idet Kassereren, A. V. Andersen, den Dag har været ansat i Foreningens Tjeneste i 40 Aar.

Andersen begyndte i 1902 som ung Kontorist, og han har i de forløbne Aar betjent to Maskinmester-Generationer ved Kontorets Skranke. Hans Indsigt i det daglige Administrationsarbejde er af stor Betydning for Foreningen, og takket være sin Elskværdighed, har han kun vundet sig Venner.

A. V. Andersen er dekoreret med »Medaillen for Druknedes Redning« — en Udmærkelse han modtog som kun 18-aarig ung Mand.

Marineforenings-Jubilæum

Det er i Dag — Fredag — 25 Aar siden, at Marineforeningens Aalborg-Afdeling blev stiftet. I Morgen — Lørdag — fejrer Ebeltoft-Afdelingen sin 25 Aars Bestaaen.

Flyttes

Statsforhøringskontoret i Aarhus flyttes den 1. Marts fra Mindebrogade 2 til Havnegade 36.

Udnævnelse

Ministeriet for offentlige Arbejder har udnævnt Havnebetjent W. T. E. Grentzmann til Havneassistent under Vandbygningsvæsenets 7. Lønningsklasse fra 1. Marts.

Fødselsdage

I Dag — Fredag den 27. Februar — fylder Kaptajn L. G. J. B. Hartmann 50 Aar. Kaptajn Hartmann er Fører af Dansk-Fransk's Damper »Lifland«.

Ligeledes i Dag fylder Kaptajn A. Skjoldborg 50 Aar. Kaptajn Skjoldborg er Fører af Esbjerg-Fano Færger »Fanø«.

Dødsfald

Forstander for Fiskeridirektoratets fiskeriøkonomiske Forsøgslaboratorium, Civilingeniør J. A. van Deurs, er død efter nogen Tids Sygdom, knap 44 Aar gammel. Han var Forsøgslaboratoriets Leder fra Oprettelsen i 1930, og igennem Aarene har han bistaet Konservesindustrien ved en Række Forsøgsarbejder samt medvirket ved Projekteringen af nye Konservesfabrikker og Isværker rundt i Landet.

En gammel veltjent Redningsmand, fhv. Baadmand Chr. Laur Sørensen, Søndervig, er afgaaet ved Døden, 85 Aar gammel. Han var ansat i Redningsvæsenet i 32 Aar, indtil han tog sin Afsked i 1919, efter at have deltaget i Redningen af 29 Skibbrudne.

En gammel, veltjent Redningsmand, fhv. Baadformand Jens P. Laursen, Agger, er død i den høje Alder af 89 Aar. Han trak sig tilbage i 1914 efter mange Aars anstrengende Arbejde og havde ligesom Broderen, Marcus Laursen, der nylig fyldte 85 Aar, deltaget i Bjergningen af mange Skibbrudne. For Jens P. Laursens Vedkommende naaede Tallet op paa 234. Han havde faaet flere Belønninger for sin Deltagelse i Redningsarbejdet og var Dannebrogsmænd.

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

Aalborg Værft A/SSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAGT 1876)**FREDERICIA**Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Bos Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

CARL HASSAGER & COIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

**PALÆGADE 2 TLF. C. 6****DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**TUBORG**GRØN
eller
RØDBrug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDRS:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 26. Februar 1942.

Nr. 8.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

396. Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.

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

Det i E. f. S. Nr. 1/5 1942 anførte Omraade 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*.

(E. f. S. Nr. 1/5 1942.)

397. (P). Sverige. Kalmarsunds djuprännan. Afmærkning forandres.

(U. f. s. Nr. 8/371. Stockholm 1942.)

De sorte Stager med 1 Ballon paa

a) 56° 41',₄₇ N. 16° 24',₁₀ E., ved *Västra Krongrundet*,

b) 56° 40',₆₄ N. 16° 23',₇₇ E., ved Grunden *Östra Yzhammaren* og

c) 56° 40',₅₀ N. 16° 23',₆₆ E., ved Grunden *Västra Osvallen*

vil Foraaret 1942 blive ombyttet med sorte Stager uden Topbetegnelse.

398. Sverige. Utlängan-Landsort. Stockholms Skærgaard. Öregrunds Skærgaard.

Faste Sømærker fjernes.

(U. f. s. Nr. 8/368. Stockholm 1942.)

Nedennævnte faste Sømærker vil blive fjernet i Aaret 1942:

1. Västervik Indsejling.

a) *Tallskärs stångmärke* paa 57° 44',₁₀ N. 16° 43',₉₄ E.

2. Sejløbet *Häradsjär—Storkläppen*.
 - a) *Stora Lökskärs ring* paa $58^{\circ} 05',_{64}$ N. $16^{\circ} 51',_{18}$ E.
 - b) *Ledklabbens Varde* paa $57^{\circ} 52',_{20}$ N. $16^{\circ} 48',_{75}$ E.
3. Sejløbet *Landsort—Södertälje*.
 - a) *Västra Röko Varde* paa $58^{\circ} 47',_{37}$ N. $17^{\circ} 46',_{05}$ E.
4. Sejløbet forbi *Huvudskär*.
 - a) *Östra Bommens Baake* paa $58^{\circ} 57',_{74}$ N. $18^{\circ} 35',_{55}$ E.
 - b) *Ålandsskärs Varde* paa $58^{\circ} 57',_{85}$ N. $18^{\circ} 34',_{02}$ E.
 - c) *Törngrundets stångmærke* paa $58^{\circ} 58',_{86}$ N. $18^{\circ} 34',_{70}$ E.
 - d) *Lämpans stångmærke* paa $58^{\circ} 59',_{11}$ N. $18^{\circ} 34',_{25}$ E.
5. Sejløbet forbi *Svenska Högarna*.
 - a) *Skvimparskärs Varde* paa $59^{\circ} 26',_{31}$ N. $19^{\circ} 30',_{70}$ E.
 - b) *Storöns Varde* paa $59^{\circ} 26',_{40}$ N. $19^{\circ} 30',_{21}$ E.
6. Sejløbet *Svarthlubben—Öregrund*.
 - a) *Gåsstens Varde* paa $60^{\circ} 12',_{07}$ N. $18^{\circ} 47',_{75}$ E.
(Kort Nr. 182.)

399. Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.

(U. f. s. Nr. 8/398. Stockholm 1942.)

Skydning mod Luftmaal foretages indtil videre alle Ugens Dage fra Mandag til Fredag incl. Kl. 1000—1400 *svensk Tid* indenfor et Omraade, der strækker sig $4,3$ Sm i SE.-lig Retning fra Linierne *Hävringe* c. $58^{\circ} 33'$ N. $17^{\circ} 31'$ E. — *Enskär* c. $58^{\circ} 41'$ N. $17^{\circ} 29'$ E. og *Beten* c. $58^{\circ} 39'$ N. $17^{\circ} 09'$ E. — *Penningskären* c. $58^{\circ} 35'$ N. $17^{\circ} 02'$ E.

400. (T). Sverige. Hävringe Lodsstation nedlagt for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 8/370. Stockholm 1942.)

Hävringe Lodsstation paa c. $58^{\circ} 36',_{2}$ N. $17^{\circ} 18',_{9}$ udenfor *Oxelösund* er midlertidigt nedlagt.

401. (T). Sverige. Södertälje—Sävösund. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 8/369. Stockholm 1942.)

Fyrene *Viad nedre* og *övre* paa c. $59^{\circ} 06'$ N. $17^{\circ} 42'$ E. er slukket for Vinterperioden.

402. (T). Finland. Bottniske Bugt. Räfsö. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 4/97. Helsingfors 1942.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden: *Räfsö* c. $61^{\circ} 36',_{3}$ N. $21^{\circ} 27',_{3}$ E. *Mäntyluoto övre* og *nedre* c. $61^{\circ} 35',_{0}$ N. $21^{\circ} 30',_{1}$ E.

403. (T). Finland. Räfsö Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 4/95. Helsingfors 1942.)

Kallo Fyr paa c. $61^{\circ} 35',_{7}$ N. $21^{\circ} 27',_{7}$ E. er slukket for Vinterperioden.

404. (T). Finland. Nystad Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 4/93 og 4/96. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Ristikari (Kirsta) c. 60° 46',₁ N. 21° 14',₉ E. *Haanperänkari* c. 60° 46',₁ N. 21° 15',₉ E. *Syväsalmenkari* c. 60° 46',₂ N. 21° 15',₇ E. *Keskikallio (Medelklubb)* c. 60° 41',₆ N. 21° 03',₁ E.
405. (T). Finland. Bottniske Bugt. Isokari Fyr slukket for Vinteren.
(Telegram fra Lodskontoret i Turku, 23. Februar 1942.)
Isokari Fyr paa c. 60° 43' N. 21° 01' E. er slukket for Vinterperioden.
406. (T). Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 4/100. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Bockholm c. 60° 28',₂ N. 21° 30',₁ E. *Saviletto. Fräsilä. Vikatmaa. Kauskeri. Lypertö lotsstuga. Lypertö övre og nedre* c. 60° 36',₅ N. 21° 13',₃ E.
407. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kollikerort Fyr forandret.
(Vorzeichnis der Leuchttouren I. Berlin 1942.)
Kollikerort Fyr paa c. 54° 34' N. 13° 41' E. er forandret og viser nu rødt Et-Blink hver 2^s.
(Kort Nr. 188, 180, og 181. Danske Lods III, Side 300.)
408. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde. Mindesmærke fjernet. Redningsstation nedlagt.
(N. f. S. Nr. 6/297. Berlin 1942.)
a) Krigsmindesmærket paa c. 54° 10',₈ N. 12° 03',₉ E., c. 1 Sm W. for Indsejlingen til *Warnemünde* Havn, er fjernet.
b) *Warnemünde Ost* Redningsstation paa c. 54° 11',₁₅ N. 12° 07',₈ E., c. 1,3 Sm E. for Indsejlingen til Havnen, er nedlagt.
(Kort Nr. 186. Danske Lods I, Side 87. Danske Lods III, Side 261.)
409. Tyskland. Kielerkanalen. Sejlanvisning.
(N. f. S. Nr. 7/321. Berlin 1942.)
E. f. S. Nr. 5/343 1942 udgaar og erstattes med:
Følgende Tilføjelser til Sejladsbestemmelserne for *Kielerkanalen* er traadt i Kraft:
1. Signaler vises indtil videre ikke fra Udkigstaarnet i *Holtenau*.
2. I Stedet for de fra *Holtenau* tidligere viste Signaler vises fra Signalmasten ved Marinesignalstationen *Friedrichsort* nedennævnte Signaler, der betyder: „Kanallods kan ikke komme om Bord. Sluserne aabnes foreløbigt ikke“,
a) om D a g e n : En sort Ballon over 2 sorte Kegler med Grundfladerne mod hinanden,
b) om N a t t e n : 3 Lys lodret for hinanden, det øverste rødt, det mellemste hvidt og det nederste grønt.
Naar disse Signaler vises, skal Skibe, der i *Holtenau* ønsker at gaa ind i *Kielerkanalen*, ankre N. for 54° 22' 15" N. paa *Holtenau* Kanalred og i *Friedrichsort Bugt*.
(E. f. S. Nr. 5/343 1942.)

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

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

410. Norge. Vest-Finnmark. Søroysund. Hasfjorden. Oplysning om Grund.

(E. f. S. Nr. 3/102. Oslo 1942.)

Den i *Hasfjorden* i 1941 rapporterede Grund er fundet paa $70^{\circ} 29' 45''$ N. $22^{\circ} 16' 18''$ E., 200 m 338° fra Jernstangen N. for *Løkholmen*. Mindste Dybde paa Grunden er 2,5 m ved Lavvande.

En rød Stage er udlagt ved NE.-Kanten af Grunden.

(E. f. S. Nr. 24/975 1941.)

411. Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 7/313. Berlin 1942.)

Paa Grund af Minefare advares man imod at besejle nedennævnte Omraader:

a) I *Kvalsund*: Omraadet mellem Breddeparallerne $69^{\circ} 53',_0$ N. og $69^{\circ} 47',_2$ N.

b) I *Langsund*: Omraadet, der begrænses af Breddeparallerne $70^{\circ} 00',_0$ N. og $69^{\circ} 48',_9$ N., samt af Øen *Ringvassøy* til Meridianen $19^{\circ} 26',_1$ E. og en Linie, der herfra (som E.-Grænse) gaar i Retning 0° til Øen *Reinøy*.

412. Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 6/279. Berlin 1942.)

Det er forbudt at ankre N. for Forbindelseslinien mellem *Munkholmen* paa c. $63^{\circ} 27',_0$ N. $10^{\circ} 23',_5$ E. og W.-Enden af den E.-lige Bølgebryder paa c. $63^{\circ} 26',_{66}$ N. $10^{\circ} 25',_1$ E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

413. Island. Húnaflói. Grímsey Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 7/302. Berlin 1942.)

Grímsey Fyr paa c. $65^{\circ} 41'$ N. $21^{\circ} 24'$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 241° til 266° . 4. Grønt i Pejll. fra 310° til 330° .

2. Rødt i — - 266° - 298° . 5. Rødt i — - 330° - 64° .

3. Hvidt i — - 298° - 310° .

Iøvrigt er Fyret uforandret.

Kort Nr. 60. Fyr.-Fort. Nr. 916.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

414. Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.

(E. f. S. Nr. 3/91. Oslo 1942.)

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.

Bergen: c. 60° 24' N. 5° 18' E.

415. Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.

(E. f. S. Nr. 3/92. Oslo 1942.)

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.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

R 65 a. *Kalmarsund, södra delen.*

Tyskland:

R D. 178. *Botten Wiek, Nördlicher Teil.*

Tillæg.

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

416. Danmark. Sundet. København. Trekrøner Bølgebryder. Taagesignal forandret.

Taagesignalet paa *Trekrøner Bølgebryder* paa 55° 42' 28" N. 12° 37' 01" E. er forandret og er nu En-Tone hver 30^s, Tone 6^s, Pause 24^s. Tonehøjden, 300 c/s, er uforandret.

Hvis Sirenen kommer i Uorden, afgives Taagesignal med Reservesirene, Tonehøjde 400 c/s, En-Tone hver 30^s, Tone 6^s, Pause 24^s.

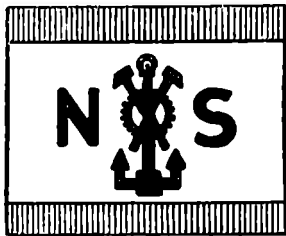
(E. f. S. Nr. 33/1168 1941. Kort Nr. 134 og 133. Havnelods, Side 123 og 134. Fyr.-Fort., Nr. 276.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

417. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr og Taagesignal atter i Orden.
Fyrene paa Aarhus Havn *Vestre-Dækmoles* NW.-lige og SE.-lige Hoveder samt Taagesignalet med Klokke paa *Vestre-Dækmoles* NW.-lige Hoved paa c. $56^{\circ} 09',_8$ N. $10^{\circ} 13',_6$ E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 3/266 og 4/321 1942.)
418. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
Taagesignalet med Nautofon fra Yderrenden af *Hirtshals* Havns Dækmoles paa c. $57^{\circ} 35',_8$ N. $9^{\circ} 57',_8$ E. er midlertidigt ude af Virksomhed.
-

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 Coal Buyers AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

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 Olæen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klia
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Aasens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,6 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjffartøjer 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. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug. Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lædning, 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 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 moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsøring: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsøring af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsøres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Loosning og Lædning. I Frihavnen besørges Loosning og Lædning efter faaste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet).

Toldhavnen. Tordokke 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 Pakhuuse til Oplægning af Værel, Kurn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 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, 3 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Frysærum. 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 Sjffartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Loosning og Lædning foretages af Private efter faste Takster. Kran luftende 10 Tons. Moderne Skibaværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker mod indtil 1900 Tons Bæreevne. Kran luftende 25 Tons. Flerc Træskibaværfter og Maskinværksteder forendes.

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 fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunde. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Loosning og Lædning 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 Skibaværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsøllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsøllingsfarvandet 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. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 3½ 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. Indsøllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for ber bjemmebørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsørdamp, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; luvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loosn. og Lædn. besørges hovedsaagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsøllingsløbet 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 Bugsøring (se Lodal). Bugsøring faste billige Takster. Vand til Skibbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangor benyttes. Loosnings- og Lædningsomkostn. efter moderate Takster. Dubb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmølle. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvands: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadsbybarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinten 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 7,0—8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetonder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtlighed. 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. m³. — Loosning og Lædning: Loosning og Lædning besørges af berørende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsøllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 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. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 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. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 10

FREDAG 6. MARTS 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Paa de engelske og amerikanske Skibsværfter arbejdes der i Døgndrift for at afhjælpe Tonnageknapheden, men medens et eneste heldigt Torpedoskud kan sænke en stor Lastdamper paa nogle faa Øjeblikke, saa tager det under normale Omstændigheder adskillige Maaneder at bygge et tilsvarende Skib. Under Forhold, som de øjeblikkelige, gøres der naturligvis de største Anstrengelser for at forkorte Byggetiden, og i U. S. A. skal enkelte Værfter nu være i Stand til at bygge en ca. 10.000 Ts. dw. Standarddamper paa ca. 60 Dage, og et Tankskib paa omkring samme Størrelse paa omkring 85 Dage. Om Virksomheden paa de engelske Skibsværfter har Oplysningerne været mere sparsomme, men ifølge Meddelelser i svenske Aviser skal Skibsbygningskapaciteten i U.K. dog nu være udvidet saa stærkt, at der gennemsnitlig færdigbygges et Handelsskib paa hver af Ugens 6 Hverdage.

Til Trods for denne forcerede Nybygningsvirksomhed taler de faa Rapporter, der fremkommer, om Forholdene paa de oversøiske Markeder dog stadig om Tonnageknapheden og om de Vanskeligheder Søkrigen imod Handelskibsfarten medfører, ikke alene for de Krigsførende i Form af yderligere Indskrænkninger i det civile Konsum, men ogsaa for de Neutrale, hvis hele erhvervsmæssige Status forrykkes paa Grund af den manglende Tonnage til Dækning af Im- og Exporten.

Om de kurante Markedsforhold foreligger der iøvrigt kun faa Nyheder. Maritime Commissions Timecharterterater for neutral Tonnage er nu bragt i Overensstemmelse med det engelske Søfartsministeriums Rater, hvilket repræsenterer en Reduktion paa omkring 15 pCt. Paa Rejsebasis sluttes der stadig Kul fra Hampton Roads til Rio til \$8.50, og for Malm fra Rio til USNH. er der betalt \$12.50 fio. Sukkeraterne i Vestindiafarten er uforandrede. Paa de frie Markeder søges stadig Tonnage for Korn fra River Plate til Portugal til \$68.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene for prompt Tonnage stadig stille, men Befragtningsaktiviteten er ret livlig for Afskibninger per fow. Trælastraterne fra Finland til Danmark noteres imellem Kr. 130 og Kr. 150 afhængig af Størrelse, Last- og Lossehavn. Salpeter fra Norge til Danmark indikerer uforandret Kr. 25 og til Sydfinland ligger Raten for lignende Forretning omkring Fmk. 275. Der er ligeledes forskellige Laster fra tyske Nordø og Østersøhavne til Sverige og Norge til i det store og hele uforandrede Rater.

DANMARKS VAREOMSÆTNING MED UDLANDET

I Udenrigsministeriets Tidsskrift for Marts er der en Redegørelse for Danmarks Udenrigshandel i 1941 og samtidig en Bedømmelse af Udsigterne for den nærmeste Fremtid.

Om Tilførslerne fra Tyskland skriver Bladet saaledes, at det paa Trods af de betydelige Isvanskeligheder ved Aarets Begyndelse i 1941 lykkedes at faa tilført Danmark noget over 3,5 Millioner Tons Brænd-

sel fra Tyskland, hvilket betyder omtrent en Tredjedel af Tysklands Brændselseksport til Danmark før Krigen. Der er ligeledes fra Tyskland tilført Danmark betydelige Mængder af Brændselolier, der navnlig har haft Betydning for Fiskeriet, ligesom det — skrives der — har været muligt at opretholde den absolut nødvendige Kørsel ved Hjælp af de tyske Benzintilførsler.

Bladet oplyser endvidere, at Danmark i 1941 har faaet Halvdelen af sine normale Tilførsler af Jern og Staal, hvoraf Størsteparten er kommet fra Tyskland, hvilket vil sige, at Tyskland har opretholdt sin Eksport af Jern til Danmark omtrent som før Krigen.

Den danske Eksport til Tyskland har — ligesom før Krigen — først og fremmest bestaaet af Landbrugsprodukter, men herudover har der i 1941 været en ikke uvæsentlig Industrieksport, som har været af stor beskæftigelsesmæssig Betydning, og som i Hovedsagen har været muliggjort gennem Kompensationsleverancer af de til Fabrikationen nødvendige Raastoffer.

I Bedømmelsen af Udsigterne for Fremtiden fremhæver Tidsskriftet stærkt de Omstændigheder, der påvirker, at det danske Landbrug kun vil faa begrænset Mængder tilovers til Eksport.

Med de øvrige Lande, hvor man kun i begrænset Omfang har Tilgodehavender, og hvor Aftalernes Kontingentlister opstilles saaledes, at der er Balance i Varebyttet, bliver Samhandlen vanskeliggjort. Disse Vanskeligheder øges derved, at det under Krigens fortsatte Gang bliver vanskeligere og vanskeligere at skaffe Raastoffer for de danske Industrivirksomheder. Man har hidtil delvis støttet sig paa de før Krigen oparbejdede Lagre, men disse vil efterhaanden blive opbrugt.

SVITZER GIVER 6 pCt.

Svitzter har udsendt følgende Regnskabsmeddelelse:

Indtægterne for Entreprisens Drift for Aaret 1941 udgør 5.361.503 Kr. Hertil kommer Renter og Overførsel fra foregaaende Aar, hvorefter de samlede Indtægter bliver 5.435.523 Kr. Udgifterne udgør 4.204.323 Kr., hvorved der til Disposition bliver et Beløb paa 1.231.200 Kr.

Efter at der til Afskrivningskonto for Skibe og Materiel er henlagt 135.000 Kr. og til Afskrivning paa Pakhuset i Lynettehavnen 34.563 Kr. samt til Betaling af Garantiandel i Krigsforsikringen for danske Skibe 138.360 Kr., til Betaling af Skatter 280.000 Kr. og i Henhold til Vedtægterne henlagt 40.415 Kr. til det lovpligtige Reservefond og endelig reserveret et Beløb til Bestyrelsen i Tantième 11.781 Kr., vil Bestyrelsen paa den kommende Generalforsamling foreslaa, at der af Restoverskuddet udbetales 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne.

Af Restbeløbet foreslaas henlagt til Assurancefond 148.470 Kr. og til Krigsforsikringsfond 190.356 Kr. samt overført i ny Regning 11.982 Kr.

Ogsaa i Fjor havde Svitzter betydelige Indtægter og var i Stand til at udbetale et Udbytte paa 5 Procent, men for Aaret forud — 1939 — udbetaltes intet Udbytte. I 1941 er Indtægten blevet yderligere forøget, saaledes at man foruden store Afskrivninger og Hen-

læggelser er i Stand til at forhøje Udbyttet med 1 pCt. fra 5 til 6 pCt.

For 1940 henlagdes 174.000 Kroner til Afskrivningskonto for Skibe og Materiel, til Betaling af Skatter 220.000 Kr., til Imødegaaelse af Tab paa Sterling-Tilgodehavender 297.517 Kr. og til lovpligtig Reservefond 27.842 Kr. Efter Fradraget af Aktionær-Udbyttet blev der yderligere henlagt 80.000 Kr. til Ekstra-Reservefond.

TORM GIVER 12 pCt.

Dampskibsselskabet Torm har udsendt sit Regnskab. I Meddelelsen om Regnskabsresultatet hedder det:

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Torm meddeler, at Selskabets Netto-Overskud uden Afskrivninger for Aaret 1941 andrager 903.204 Kr., hvortil kommer indvundne Renter 281.298 Kr. Efter Tillæg af Overførsel fra forrige Aar 652.956 Kr. er til Disposition 1.837.458 Kr.

Paa et Onsdag afholdt Bestyrelsesmøde har Bestyrelsen vedtaget at foreslaa at betale 8 pCt. i Udbytte med 480.000 Kr., at henlægge til Imødegaaelse af Garantiforpligtelse for Krigsforsikringen for danske Skibe 482.000 Kr., til Assurancefond 225.000 Kr. og at overføre til næste Aar 650.458 Kr. Netto-Overskudet fremkommer efter Fradrag af Administrationsudgifter, Skatter betalt i 1941, Kaplak, Tantiømer og Vederlag til Bestyrelsen, ialt 721.362 Kr.

Udover 8 pCt. Udbytte af Driften har Bestyrelsen vedtaget at foreslaa udbetalt yderligere 4 pCt. Udbytte af det paa Dispositionsfonden indestaaende Beløb.

Det fremgaar af Dampskibsselskabets Meddelelse, at Driftsoverskudet har været 1,6 Millioner Kr. mod 2,6 Millioner i 1940. Af Driften foreslaas udbetalt et Udbytte paa 8 pCt., der skal suppleres med 4 pCt., som skal tages af det paa Dispositionsfonden indestaaende Beløb. Ogsaa i 1940 var Dividenden 12 Procent. Man havde da til Disposition 2,4 Mill. Kr., hvoraf 720.000 Kr. blev benyttet til Udbytte. Til Imødegaaelse af Garantiforpligtelse for Krigsforsikring henlagdes 122.271 Kr., til Assurancefond 750.000 Kr., til Dispositionsfond 180.000 Kr., medens Resten — 652.936 Kr. — overførtes til næste Aar.

Om Selskabets Flaade oplyses det, at den ved Begyndelsen af 1941 bestod af 7 Motorskibe og 14 Dampere paa 56.950 Tons d.w.

Af disse Skibe er Motorskibet »Olga S.« forlist i Aarets Løb.

Ved Udgangen af 1941 var Aktiekursen 320. Ved Noteringen paa Dagen for Regnskabsmeddelelsen var der ingen Kurs, men Dagen forud laa den paa 332.

DANSK-FRANSKS REGNSKAB

Ogsaa Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har udsendt Regnskabsmeddelelse. Det hedder i denne:

Bestyrelsen for Aktieselskabet »Det Dansk-Franske Dampskibsselskab« meddeler, at Regnskabet for 1941 udviser et Underskud paa 465.990 Kr.

Efter Fradrag af Saldoen fra forrige Aar, 334.367 Kr., foreslaas Restbeløbet, 131.623 Kr., afskrevet paa Reserve- og Amortisationsfonden.

I 1940 havde Dansk-Fransk et Overskud paa 562.255 Kr., hvortil kom en Overførsel paa 197.328 Kr., saaledes at der var 759.583 Kr. til Disposition.

Heraf benyttedes 150.000 Kr. til 5 Procents Udbytte til Aktionærerne. 93.075 Kr. blev henlagt til Reservefonden og 175.000 til Garantiforpligtelsen over-

for Krigsforsikringen, medens Resten — 334.367 Kr. — overførtes til næste Aar.

Denne Overførsel samt 131.623 Kr. fra Reserve- og Amortisationsfonden skal nu benyttes til Dækning af Underskudet for 1941.

Da Regnskabsaaret begyndte, bestod Selskabets Flaade af syv Skibe paa tilsammen 34.050 Tons d.w. Men heraf er Motorskibet »Bretagne«, som tidligere omtalt i »Dansk Søfarts Tidende« — blevet solgt til den argentinske Stats Handelsflaade.

Ved Udgangen af forrige Aar noteredes Selskabets Aktier til Kurs 196, og Dagen for Regnskabsmeddelelsen var Kursen 202½.

CHRISTIANSHOLMS FABRIKER 7 pCt.

Bestyrelsen for Akts. Christiansholms Fabriker har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen af Aarets Overskud, som, efter at de fornødne Afskrivninger er foretaget, udviser 291.040 Kr. tilligemed Overførsel fra 1940 206.359 Kr. ialt 497.399 Kr. at henlægge til Reservefond 100.000 Kr., at udbetale 7 pCt. til Aktionærerne med 140.000 Kr., til Tantiøme 17.649 Kr., og at overføre Resten 239.750 Kr. i ny Regning.

Udbyttet har i de to sidste Aar været 6½ og 7 pCt.

DE SEKS BESLAGLÆGGELSER I BRASILIEN

De seks danske Skibe, som er blevet beslaglagt af den brasilianske Regering, er »Egyptian Reefer« og »Nevada«, som ligger i Santos Havn, »California« og »Maria« i Recife, »Herdis« i Rio Grande og »Arizona«, som ligger i Victoria. Det sidstnævnte er med sine 6.385 Brt. det største af de seks Skibe.

De i brasilianske Havne beslaglagte fremmede Skibe ventes ifølge Meddelelse fra Rio de Janeiro om kort Tid sat ind i Farten mellem Brasilien og andre Stater paa den vestlige Halvkugle, i første Række De forenede Stater. Brasilianske og andre amerikanske Sømand skal erstatte deres oprindelige Besætninger.

Det Forenede Dampskibs-Selskabs »California«, er et af vore ældste Motorskibe, idet det er bygget allerede i 1913 hos Burmeister & Wain, altsaa kun et Aar efter, at Verdens første dieseldrevne, oceangaaende Motorskib, Ø. K.s »Selandia«, var bygget. Det laster 8090 Tons d.w.

Motorskibet »Arizona«, der ogsaa ejes af D. F. D. S., er noget større, idet dens Dødvægttonnage er 9900. Det blev bygget i 1922 paa Nakskov Skibsværft.

Det tredje D. F. D. S.-Skib, Damperen »Nevada« blev bygget paa Helsingør-Jernskibs- og Maskinbyggeri i 1917. Dets Lastevee er 6980 Tons d.w.

Ogsaa J. Lauritzens Rederi har nu ydet sit store Kontingent til de sydamerikanske Beslaglæggelser af danske Handelsskibe. Damperen »Maria«, der gik i Fart mellem Nord- og Sydamerika, blev bygget i 1933 i Helsingør. Det er et fuldt moderne lille Fragtskib, der laster 2200 Tons d.w. »Egyptian Reefer«, der som de øvrige »Reefer-Baade« sorterer under Lauritzens Selskab, Rederiet »Ocean«, er Mønster paa et Fragtskib, baade hvad Fart og Indretning angaar. Det blev bygget i 1936 paa Odense Staalskibsværft.

Torms Motorskib »Herdis« blev leveret fra Helsingør i 1934 som det første af tre Søsterskibe, som Rederiet har faaet bygget paa Værftet der.

ARGENTINA ERHVERVER FIRE DANSKE SKIBE

Efter hvad der meddeles fra Buenos Aires, er Skibsfartskredsene stærkt foruroligede over Undervandsbaadsaktiviteten. Antallet af Skibe, der er løbet ind til Buenos Aires i Januar, er 40 pCt. lavere

end i den samme Maaned i Fjor. Den argentinske Regering bestræber sig for at overvinde Krisen med egne Midler og har til dette Formaal erhvervet 16 italienske og 4 danske Skibe med en samlet Tonnage af 100.000 Brt.

DANSK SKIBSBYGNINGS UDVIKLING

Ved den store 50 Aars Jubilæumsfest i Ingeniørforeningen udtalte, Rektoren for Polyteknisk Lærestalt, Professor *Anker Englund* bl. a.:

Da Dansk Ingeniørforening stiftedes, var den Elektrificering og Motorisering, som danner en væsentlig Forudsætning for det teknisk-industrielle Standpunkt i Dag, knap nok indledet. Diesels Opfindelse af Dieselmotoren i Slutningen af Halvfemserne førte til store Resultater, Burmeister & Wain erhvervede Patentet og løste de Problemer, der knyttede sig til Dieselmotorens Anvendelse som Skibsmaskine. Vor ældgamle Skibsbygningskunst, der altid har staaet højt, fik ny Støtte, og vor moderne Skibsbygningsindustri har arbejdet sig frem i en saadan Grad, at *vort lille Land enkelte Aar har været Nr. 4 blandt Verdens skibsbyggende Nationer*. I Forhold til Indbyggerantallet er vi steds den største Skibsproducent.

Det er karakteristisk for Udviklingen, at hver ny Anvendelse af Dieselmotoren krævede en meget stor Indsats af konstruktiv Snilde, Kapital og Arbejde.

I sin nærmere Omtale af Industrien udtalte Professorens:

Den Befolkningsandel, der lever af Industri, er lige saa stor som den, der lever af Landbrug, nemlig ca. 30 pCt. til hver Gruppe. I 1938 havde Industriproduktionen en Værdi af 2500 Millioner Kroner, hvoraf eksporteredes for 400 Millioner, hvilket var en Fjerdedel af vor samlede Eksport. For 50 Aar siden havde vi kun en ganske ubetydelig Industrieksport. Landbefolkningen er fra 1870 steget med 25 pCt., Industriebefolkningen med 150 pCt., hvilket viser, at vor Befolkningstilvækst i Hovedsagen maa beskæftiges med Industri.

IMPORTOVERSKUD PAA 30 MILL. KR.

Resultatet af Danmarks Vareomsætning med Udlandet i Januar Maaned blev et Importoverskud paa 29,8 Mill. Kr. mod i December 5,9 Mill. Kr. og i Januar i Fjor et Eksportoverskud paa 4,2 Mill. Kr. Eksporten havde i Januar en Værdi af 68,5 Mill. Kr. og Importen en Værdi af 98,3 Mill. Kr., mens de tilsvarende Tal for December var 97,5 Mill. Kr. og 103,4 Mill. Kr. Det er en Nedgang i Importværdien paa 5,1 Mill. Kr. og i Eksportværdien paa 29 Mill. Kr.

5 MILLIONER TIL HAVNEUDVIDELSER I AARHUS

Aarhus Havneudvalg har til Aarhus Byraad fremsendt et Forslag om at gennemføre 10 nye Arbejder ved Aarhus Havn — til et samlet Beløb af 5,4 Mill. Kr. Af dette Beløb disponerer Havnen selv over 1,2 Mill. Kr. Resten skal skaffes ved Beskæftigelseslaan og ved kortfristede Laan, idet Havnen under de nuværende Besejlingsforhold ikke kan ventes at give et Overskud, der kan dække Udgifterne, efterhaanden som de maa afholdes.

Blandt de 10 Arbejder er Anlæg af en 546,8 m lang Kaj ved Pier I, Anlæg af 445 m Kystværn ved Pier III, Fjernelse af Midtermolen, den, der gaar fra Toldboden paa tværs ud i Havnen, samt Fjernelse af den yderste Ende af Søndre Mole, den, hvor Kalundborgbaaden lægger til.

ALVORLIGE SKIBSTAB FOR ISLAND I 1941

Aaret 1941 blev et Ulykkesaar for den islandske Søfart, idet 132 Sømand satte Livet til ved deres Gerning paa Søen. Islænderne mistede i 1941 6 Trawlere og Lincfiskebaade foruden en Del Motorkuttere, dels som Følge af Krigsbegivenhederne og dels paa Grund af Uvejr. Dertil kommer saa Handelsflaadens Tab.

Det sidste Forlis indenfor Fiskerflaaden ramte Trawleren »Svidi« fra Havnefjord. Ved Forliset omkom hele Besætningen, 25 Mand, hvoraf 12 var fra Reykjavik, 11 fra Havnefjord, 1 fra Akranes og 1 fra Myrdalur. De efterlod sig ialt 14 Enker og 46 Børn. »Svidi«, der førtes af *Gudjon Gudmundsson*, havde været paa Fiskeri paa Fiskebankerne ud for Islands Vestkyst. Den sidste, der havde været i Forbindelse med »Svidi«, var Radiotelegrafisten paa en anden Havnefjordtrawler »Venus«. Begge Skibe befandt sig paa Vej ind mod Havnefjord Tirsdag Morgen den 2. December. Vejret var haardt, og der gik høj Sø; men selv om Telegrafisten meddelte, at man gjorde Skibet klart for Stormen, lod alt til at være i Orden. Vejret blev stadig værre, og »Venus« drejede derfor af for Stormen.

Da »Venus« naacde ind til Havnefjord, var »Svidi« endnu ikke kommet, og man begyndte derfor at nære Frygt for Skibet og dets Besætning. Der blev iværksat et større Eftersøgningsarbejde baade til Søs, fra Luften og langs Stranden.

Efter nogle Dages Forløb fandt man forskelligt Vraggods paa Nordsiden af Snæfellsnæs, blandt andet et af »Svidi«s Redningsbælter.

STORE BESTILLINGER TIL SVENSKE VÆRFTER

Til den svenske Presse har Lederen af Götaverken, Direktør *Ernst Hedén* udtalt, at de svenske Skibsværfter for Tiden ligger inde med en Række betydelige Ordre.

Direktør *Hedén* udtaler, at rent bortset fra Bestillinger paa Krigsskibe ligger Værfterne inde med Ordre paa henvend 660.000 Bruttotons. En Del af disse Skibe er allerede blevet søsat, men Bygningen af de øvrige Skibe strækker sig over saa lang Tid, at de sidste af Leverancerne ikke kan finde Sted før om to Aar.

Den Tonnage, der i Fjor blev søsat fra svenske Skibsværfter var 166.000 Bruttotons. I 1940 laa det tilsvarende Tal paa 155.000 Tons.

NORSKE SKIBSTAB I ENGELSK OG AMERIKANSK TJENESTE

Statsraad Sunde, der er Søfarts- og Forsyningsminister i den norske Eksilregering i London oplyser, ifølge »Svenska Dagbladet«, at den Del af den norske Handelsflaade, som sejler i engelsk og amerikansk Tjeneste fra den 9. April 1940 til Udgangen af 1941 har mistet ca. 200 Skibe paa ialt 1,500,000 B. R. T., medens 1300 Mand af Besætningerne har mistet Livet. Den norske Flaade har haft en Del store Tab under de forøgede Sænkninger i Januar og Februar. Hvad Erstatninger for de sænkede Skibe angaar, oplyser Statsraaden, at den norske Eksilregering deltager i det engelske Nybygningsprogram i Forhold til Flaadens Tab.

NY LEDELSE I NORGES REDERFORBUND

Norges Rederforbund har faaet en ny Ledelse, meddeler »Aftenposten«. Skibsreder *Johan Stenersen* har overtaget Stillingen som Forbundets Præsident og tidligere Kontorchef i Rederiet Olsen & Ugelstad, *Trygve Irgensson*, er blevet Forbundets Direktør.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Forenede Jernstøberier giver 6 pCt.

Paa et Bestyrelsesmøde i De forenede Jernstøberier Akts., hvor Aarsregnskabet for 1941 blev gennemgaaet, har Bestyrelsen vedtaget at ville foreslaa Generalforsamlingen, at Netto-Overskudet 359,098 Kr., der i Forbindelse med Overførsel fra forrige Aar 155,128 Kr., ialt andrager 514,226 Kr., fordeles saaledes:

Ordinær Afskrivning paa Ejendomme 15,843 Kr., ordinær Afskrivning paa Maskiner, Inventar og Automobiler 115,782 Kr., Henlæggelse til Reservefond 14,569 Kr., Udbytte til Aktionærer: 6 pCt. af 1,930,000 Kr. 115,800 Kr., Tantième til Bestyrelsens Medlemmer 17,300 Kr., yderligere Henlæggelse til lovpligtig Reservefond 100,000 Kr., til Skatter og Overførsel i ny Regning 134,932 Kr.

I Fjor gav Selskabet 5 pCt.

Forsvinder Karantænebygningen paa Toldboden?

Paa Havnebestyrelsens sidste Møde behandlede man Planerne til den nye Lodstation og Karantænebygning paa Frihavns Marmorkaj. Havnedirektør *Laub* søgte Bevilling paa 160.000 Kr. til Bygningens Opførelse.

Efter den oprindelige Plan skulde den gamle Karantænebygning anvendes til Opholdslokale for Mæglere og Skibsagenter, men der lød paa Havnebestyrelsens Møde stærke Røster for at faa den revet ned.

Der blev nedsat et 5-Mands Udvalg til at behandle Spørgsmaalet om den eventuelle Nedrivning. Det kom til at bestaa af Direktør *Fløtkjær*, Kommandørkaptajn *Westermann*, Direktør *Korbing*, Direktør *C. A. Møller* og Grosserer *Rud. Schmidt*.

Aalborg Havn

Aalborg Havns Overslag over Indtægter og Udgifter i Aaret 1942—43 foreligger nu og viser et Driftsunderskud paa 112,943 Kr. Det skyldes imidlertid ifølge *Jyllp.* særlige Udgifter, hvoraf den største er paa 259,860 Kr. til ny Administrationsbygning. Den skal ligge ved Limfjordsbroen. Af Nyanlæg, som ikke skal afholdes af Driften, er der planlagt for 1,030,000 Kr., hvoraf den største Post er det nye Kajanlæg til ca. ½ Mill. Kr. Havnen har nu 4984 Meter Bolværk.

Maskinmester omkommet i fremmed Fart

I *Maskinmesteren* — Medlemsblad for Maskinmestrenes Forening — staar følgende Nekrolog over en dansk Maskinmester:

Under Opfyldelsen af sin tjenstlige Pligt er Maskinmester *Ralf Frederik Petersen*, Horsens, omkommet paa Havet. Han blev 41 Aar gammel.

Maskinmester R. F. Petersen kom efter overstaaet Realeksamen i Lære paa Brd. Ankers Maskinfabrik i Hasle, tog begge Maskinisteksaminerne og Haandværkerprøven og ansattes i 1923 i A/S »Hasle Motor- og Sejl-skibsrederi«. I 1924 søgte han ind i Rederiet A. P. Møller, hvor han i 1926 blev Maskinmester. Ved sin Død var Petersen Maskinchef i et af Rederiets Skibe i fremmed Fart.

Blandt de mange Kolleger, denne Krig har berøvet os, skal ogsaa Ralf Frederik Petersen huskes og mindes med Ære.

D. F. D. S.'s Begravelseskasse

D. F. D. S.'s Begravelseskasse har udsendt Beretning og Regnskab for 1941. Af Beretningen fremgaar, at Kassen i det forløbne Aar mistede 21 Medlemmer, som afgik ved Døden, heraf var de 12 Maskinmestre. Begravelseshjælpen er fremdeles fastsat til 500 Kr. Medlemstallet var pr. 31. December 1941: 1135. Regnskabet balancerer med Kr. 34,428.94 Kr. I 1941 har Kassen haft en Formuefremgang paa Kr. 4441.89.

Generalforsamling afholdes Onsdag den 1. April Kl. 20 pr. i »Karnappen«s Selskabslokaler, Niels Hemmingsensgade 10.

Ombygning af Lemvig Havn

Ved Lemvig Havn bliver der som Nødhjælpsarbejder snarest muligt foretaget en Ombygning af Dækmolen, Forhøjelse af Østhavns Plads og Bolværk til et Beløb af 120,000 Kr. Desuden skal Sejlløbet uddybes, ligesom Bølgeskærmen og Stenglacis'et ved den gamle Havn skal udbedres. Endelig bliver ved Beddingen foretaget en Forlængelse, saa større Skibe kan ophales, Sideløbet udbedres og Tilsejlingsløbet renses. Det samlede Udgiftsbeløb bliver godt 140,000 Kr.

Fra Aktieselskabsregisteret

Ifølge Aktieselskabsregisteret er Bankdirektør *Chr. P. Koberg*, Aabenraa, indtraadt i Bestyrelsen for Rederiet M. Jepsen A/S, Aabenraa.

Belønnet Redningsdaad

Fra den tyske Regering har Skibsfører *Jens Chr. Jørgensen*, der fungerer som Baadmand ved Dragør Lodseri, modtaget en Anerkendelsesskrivelse for den Indsats han

øvede ved det tyske Motorskib *Wilhelm Siemerings* Forlis Syd for Dragør.

Jørgensen reddede ved den Lejlighed Skibets Besætning — 4 Mand. Skrivelsen var ledsaget af et Pengebeløb.

Landets største Fiskeriforening fylder 50 Aar

Landets største Fiskeriforening, Esbjerg Fiskeriforening, fylder paa Mandag — den 9. Marts — 50 Aar. Den talte ved sin Stiftelse 40—50 Medlemmer. Fra denne første beskudte Begyndelse har Esbjerg Fiskeriforening arbejdet sig frem til at blive Landets største, idet dens samlede Medlemstal beløber sig til ca. 1000.

Mange Opgaver har Foreningen i Aarenes Lob bragt til Løsning, bl. a. de fire store Havnebassiner. Ligeledes blev den første offentlige Fiskeauktion indrettet i Esbjerg Havn.

Fiskeriforeningens Formand er tidl. Fiskeskipper *Jens Simonsen Christensen*.

Skoleskibet »Thurs«

Skoleskibet »Thurs«, tilhørende J. Lauritzens Rederi, skal gennemgaa en større Reparation og Ombygning. Skoleskibet ventes i Fart omkring 1. April.

50.000 Kr. i Bjergeløn

Ved Sø- og Handelsretten i Korsør er afholdt Soforhør i Anledning af Bjergningen af en i Hirtshals hjemmehørende Galease, som en af Statsbanernes Isbrydere bjergede i Storebælt i Februar, og for hvilken Statsbanerne har krævet Bjergløn, til hvis eventuelle Dækning Skibets Rederi har deponeret 50,000 Kr.

Galeasens Fører forklarede ved Soforhøret ifølge »Sørø Amtstidende«, at Skibet var afgaaet fra Korsør i Januar, men var kommet i Isvanskeligheder i Kattegat. Ud for Øen Hjelm havde man ligget fast i en mægtig Isflage i flere Døgn og havde kun et Rugbrød til Rest af Provianten. Hele Besætningen var derfor spadseret de fem Kvartmil over Isen ind til Hjelm for at skaffe Proviant og rekvirere Isbryderhjælp. Forinden havde man forankret Galeasen til Isflagen. Fra Hjelm bemærkede man den 8. om Morgenen, at Fartøjet var gaaet i Drift sydpaa med Isflagen, og gennem Telefonen holdt man sig underrettet om Skibets videre Skæbne. Den 15. Februar fik man fra Sprogø Underretning om, at Skibet var observeret i Bæltet og nu blev bjerget af en Isbryder. Kaptajnen mente derefter ikke, at Skibet kunde betegnes som dødt Skib i egentlig Forstand.

Føreren af Isbryderen forklarede, at han havde sendt en Styrmand og 2 Matroser over Isen til Galeasen, og at man ikke var klar over, at den var forladt af Mandskabet, før man kom ombord. Man bjergede den derefter ind til Korsør. Bjergningen havde ingenlunde været uden Risiko for Isbryderen og dens Mandskab.

Forskellige af Besætningen paa de to Skibe blev afhørt og bekræftede de to Kaptajners Forklaringer. Sagen gaar antagelig til Sø- og Handelsrettens Afgørelse.

Solgt Motorskib

Skibsfører *Chr. Hansen*, Haderslev, har solgt sit Skib, m.s. »Nora« af Haderslev, til Skibsfører *H. C. Hjorten-berg*, Sakskøbing. Købesummen er ubekendt. Samtidig har Skibsfører *Chr. Hansen* købt m.s. »Chr. Stylsvig« af Faaborg. Skibet vil blive hjemmehørende i Haderslev.

Ankermærket til Sømandsmissionen

I Anledning af, at *Den danske Sømandsmission i fremmede Havne* holder Jubilæum, sælges der — som før omtalt — paa Torsdag — den 12. Marts — overalt i Landet et Ankermærke til 25 Øre. Pengene gaar ubeskaaret til Missionens Arbejde, og der trænges for Alvor til Penge. Man behøver blot at minde om, at to af Missionens Stationer i Udlandet er blevet ødelagt som Følge af Krigen.

FRAISSINET

KEDELRENSNINGSAPPARATER

gennem

DYHR

C. 8901

Bombbøssen

Sømandsstiftelsen »Bombbøssen« har udsendt Beretning for 1941, det 122. Aar siden Oprettelsen. Ved Aarets Ud-gang boede i Stiftelsen 8 Ægtepar og 29 enlige, gamle Sømand, ialt 45 Personer. Der er som sædvanlig givet Bo-lig, Lys og Varme og fuld Middagsbespisning, ligesom der er ydet Pengeunderstøttelser og Hjælp til Beklædning. Der har endvidere været afholdt en Række Fester og Udflugter for de gamle. Tivoli-Besøg, Skovtur, Cirkus m. m. I Som-merens Løb har Prins Valdemar og Prinsesse Marias Fond ligesom tidligere Aar givet gratis Ophold paa Fondens Hvil-lehjem. I Gaver har Stiftelsen i det forløbne Aar modtaget 3885 Kr. I Stedet for afdøde Kontreadmiral Th. Topsøe-Jensen og Skibsinspektør E. Salomonsen er Kommandør C. V. Evers og Skibsinspektør E. Erichsen i D.F.D.S. ind-traadt i Direktionen, der har valgt Kommandørkaptajn, Baron N. Juel Brockdorff, til Formand. Stiftelsens Indtæg-ter har i 1941 andraget 29.298 Kr. Formue pr. 31. Decem-ber var 803.131 Kr.

Fiskerne opretter Navigationskursus i Aarhus

I Aarhus, hvor man har tre Saltvandsfiskeriforeninger, har Fiskerne startet et Navigationskursus. Der var den første Aften mødt 30 Elever, hvilket viser, at Interessen er stor.

Man har særlig søgt at samle unge Fiskere for at bi-bringe dem Interesse for praktisk Sømandsskab og Navige-ring og give dem Ballast til eventuel Fortsættelse paa Na-vigationsskole, men de følgende Aftener er tilkommet en Del ældre Fartøjsere, dels for at opfriske gammel Lær-dom, dels for dog at udnytte en ellers ørkesløs Tid, idet de ikke kan faa Tvist til Redskabsreparation.

Retssag om Sygepenge

Sofyrbøder M. L. Hjorth havde ved Sø- og Handelsret-ten krævet D.F.D.S. dømt til at betale en Uges Hyre og Sygepenge for Tiden 18. Juni til 5. Juli 1941, ialt 140 Kr. 88 Øre, fordi han den 17. Juni var blevet afmønstreret fra Dampskibet »Saga« i Odense uden Varsel som Følge af, at han var arbejdsudygtig og syg, efter at han den fore-gaaende Nat havde beskædiget sin Skulder under Tjeneste.

Rederiet paastod Frifindelse, idet det hævdede, at det var Hjorth der selv havde ønsket at blive afmønstreret, og at man iøvrigt havde været berettiget til at afmønstre ham som sket, da han var kommet til Skade, fordi han havde været beruset.

Sø- og Handelsretten fandt det ikke tilstrækkeligt godt-gjort, at det Fyrbøderen overgaaede Uheld skyldtes Be-ruselse, eller at Afmønstringen var sket efter hans eget Ønske, og Rederiet blev derfor dømt til at betale det kræ-vede Beløb samt 35 Kr. i Sagsomkostninger.

Færge skruet ned af Isen

De svenske Statsbaner har oplyst, at Togfærgen »Starke« paa Trälleborg Sassnitz-Ruten ved Forcering af svær Pakis har lidt Havari og er sprunget læk. Færgen er derefter sunket. Alle Ombordværende blev reddet.

»Starke« sank paa 25 Meter Vand, og saa snart Isfor-holdene tillader det gaar en Dykker ned for at undersøge Mulighederne for Bjergning.

Færgen »Starke« blev bygget i Kiel i 1930. Den ejes halvt af den tyske og halvt af den svenske Stat. Den har flere Gange været gjort til Genstand for Ombygninger.

6 Millioner Dollars for »Kungsholm«

»Svenska Amerika-Linien« har fra den svenske Konsul i New York modtaget 6 Mill. Dollars, der udgør U.S.A.s Be-taling for Motorskibet »Kungsholm«.

Efter hvad man oplyser, er det Hensigten at anvende Pengene efter Krigen til Bygning af et nyt Fartøj, der skal være Søsterskib til »Kungsholm«.

Nye svenske Skibe

Paa Gefle Varv & Verkstad er man begyndt paa Byg-ningen af en Kuldampner paa 3.100 Tons d.w. Skibet faar en Længde paa omtrent 80 Meter og en Maskinkraft paa 1.100 Hestekræfter. Farten bliver paa fuld Last 10,5 Knob.

Værftet har endvidere faaet Bestilling paa to Skibe, der begge skal være paa 3.780 Tons d.w. Længden bliver 91 Meter, Maskinkraften paa 1.550 Hestekræfter og Farten paa Last 11,75 Knob.

Oslo Havn

Oslo Havnevæsen har udsendt Aarsberetning og Regn-skab for 1940—41. Trafikken blev, ifl. »N. H. & S. T.« bedre end af Havnestyret forudsat, ligesom den forven-tede Svingen i Lejeindtægterne og Kranafgifterne ikke blev saa stort som regnet med. Indtægterne beløb sig saaledes til ialt Kr. 3,871,174.52. Udgifterne udgjorde ialt Kr. 4,297,336.29, saaledes at Aarets Underskud blev Kr. 426,161.77, som er dækket ved Driftslaan fra Bykassen. Havnekassens Gæld til Laanefonden udgjorde pr. 30. Juni 1941 Kr. 15,092,248.97 mod Kr. 15,917,733.11 pr. 30. Juni 1940 og den samlede Gæld 21,341,849 Kr.

To norske Forlis

Den norske Fragtdamper »Blink« er ifølge Meddelelse fra det amerikanske Marineministerium blevet torpederet af en fjendtlig Undervandsbaad ud for Atlanterhavskysten.

Fra Bergen meddeles, at Dampskibet »Birk«, som ejes af et derværende Rederi, er forlist i Snestorm. 26 Mand af Skibets Besætning er omkommet.

Nybygningsprogram for Frankrigs Handelsflaade

Efter hvad der meddeles fra Vichy, har Admiral Darlan udarbejdet et Nybygningsprogram for den franske Han-delsflaade. Den omfatter Køllægning til hurtige Fragt-dampere, Kulskibe, Tankskibe og Trawlere.

Den franske Handelsflaades Tab er angivet til følgende Tal: Af en Tonnage paa ca. 3 Mill. BRT. før Krigen er ca. 285,000 Tons sænket under Krigen. Ved Begyndelsen af November i Fjor blev der beslagnet ca. 625,000 Tons af Englænderne og ca. 73,000 Tons sænket. Som Følge af Sabotage og af andre Aarsager er 27,000 Tons gaet tabt, og hertil kommer 85,000 Tons, der er beslagnet af De Forenede Stater, og to Skibe paa 10,000 Tons, der er for-list under Storm i Middelhavet.

Dødsfald

Den ogsaa i danske Skibsfartskredse kendte Fører i det svenske Rederi »Transatlantic«, Kaptajn *Oskar Huldgreen*, er afgaaet ved Døden, 64 Aar gammel. Kaptajn Huldgreen havde altid sejlet i oversøisk Fart, deltaget i flere Ekspe-ditioner, og var for Redning af en norsk Skibsbesætning i Nordseen tildelt den norske Medaille »For ædel Dand«. Han var nu Fører af Motorskibet »Remmaren« og døde i Buenos Aires under Skibets Ophold der.

25 Aars Jubilæum

Den 1. Marts fejrede Direktør, cand. polit. *K. K. Pe-tersen* 25 Aars Jubilæum i Den kjøbenhavnske Sø-Assu-rance-Forening.

Direktør K. K. Petersen har ydet et stort Arbejde ved Tilvejebringelsen af de to Krigsforsikrings-Institutter: *Dansk Krigs-Søforsikring for Varer og Krigsforsikringen for danske Skibe*, i hvis Bestyrelser han har Sæde som en af Assurandørernes Repræsentanter. Men ogsaa som For-mand for vigtige Udvalg har han ydet et stort Arbejde for den danske Søforsikring.

Fødselsdage

I Tirsdags fyldte Skibsreder *Christian Borg* 50 Aar. Skibsreder Borg, der er født i Horsens, har i femten Aar repræsenteret en Række udenlandske Jern- og Staal-værfter, og for femten Aar siden stiftede han Dampskibs-selskabet *Viking*, for hvilket han er korresponderende Re-der.

I Morgen — Lørdag — fylder Skipper *Mogens Mogen-sen*, Bagenkop, 80 Aar.

Skipper Mogensen har gennem flere Aar ejet og ført en Fragtbaad, og i de senere Aar gik denne paa Ruten Svend-borg—Bagenkop.

I Morgen — Lørdag den 7. Marts — fylder tidligere Skibsfører i Københavns Bunkerkuldepot, Kaptajn *H. C. Hansen*, 70 Aar.

Paa Søndag fylder tidligere Skibsfører i Dampskibssel-skabet Torm, Kaptajn *L. K. Henriksen*, 60 Aar. Kaptajn Henriksen, der har sit Hjem i Rønne, har blandt andet en Del Aar været Medlem af Den alm. danske Skibsførerfor-eningens Bestyrelse.

Maskinmester i Det Forenede Dampskibsselskab *Poul Storm* fyldte i Gaar — Torsdag — 60 Aar. Han blev i 1907 ansat i Det Forenede som Maskinassistent, og hau er nu 1. Mester.

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

KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

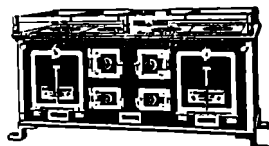
STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

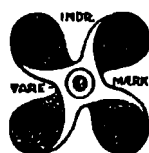
BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys - Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630



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

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 13778.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 5. Marts 1942.

Nr. 9.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hjaarsabonnement 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 Kvarters Begyndelse. Kvarterabonnementer kan indeu Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hjaarsabonnement. 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 Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

419. Sverige. Ronneby Indsejling. Saxemara Ledefyr forandret.
(U. f. s. Nr. 9/406. Stockholm 1942.)
Under Henvisning til U. f. S. Nr. 7/369 1942 meddeles, at Synsvidderne for *Saxemara övre* og *nedre* Fyr paa c. 56° 09' N. 15° 14' E. ved Indsejlingen til *Ronneby* er henholdsvis 10,5 og 3,6 Sm.
(E. f. S. Nr. 7/369 1942.)
420. Sverige. Sejløbet Arkö—Mem. Mem Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 9/405. Stockholm 1942.)
I Fyret *Mem* paa c. 58° 29' N. 16° 25' E. er som Lyskilde indført elektrisk Lys. Iøvrigt er Fyret uforandret.
421. (T). Sverige. Utlängan—Landsort. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 9/401. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Regarn c. 58° 58' N. 17° 44' E. *Egelholm* c. 59° 00' N. 17° 43' E. *Notholmen* c. 59° 03' N. 17° 41' E.
422. Sverige. Stockholms Skarvgaard. Sejløbet Sandhamn—Stockholm. Västra Saxarfjärden Fyr. Navn forandret.
(U. f. s. Nr. 9/403. Stockholm 1942.)
Fyret *Västra Saxarfjärdens* Navn er forandret til *Östra Älgögrundet*.
c. 59° 27' N. 18° 25' E.
423. Sverige. Bottniske Bugt. Fyrs Brændetid forandret.
(U. f. s. Nr. 9/402. Stockholm 1942.)
Brændetiden for *Ratan södra* Fyr paa c. 63° 59' N. 10° 54' E. og for Bifyret ved *Stora Fjäderägg* Fyr paa c. 63° 49' N. 21° 00' E. er forandret til 20. Juli—20. Maj.

424. Letland. Ventspils (Windau) Anduvning. Vrag.

(N. f. S. Nr. 8/326. Berlin 1942.)

NW. for *Ventspils (Windau)* findes Vrag paa følgende Pladser:

- 1) c. 57° 25',₇ N. 21° 29',₀ E. 3) c. 57° 27',₀ N. 21° 30',₀ E.
 2) c. 57° 26',₅ N. 21° 29',₄ E. 4) c. 57° 28',₃ N. 21° 26',₅ E.

(Kort Nr. 181 og 182.)

425. Tyskland. Memel Anduvning. Vrag.

(N. f. S. Nr. 8/322. Berlin 1942.)

I Nærheden af *Memel* findes følgende Vrag:

- a) Vraget af *lettisk* Dampers *Kaija* paa c. 55° 41',₈ N. 21° 03',₁ E. En Mast rager c. 2 m op over Vandet. Vraget er ikke afmærket.
 b) Vraget af Motorskibet *Egeran* paa c. 55° 43',₇ N. 21° 02',₀ E. Masterne rager op over Vandet. Vraget er ikke afmærket.
 c) Vraget af Motorskibet *Uno* paa c. 55° 43',₄ N. 21° 02',₄ E. Vanddybden over Vraget er 16 til 17 m.
 d) Vraget *Henny* paa c. 55° 44',₂ N. 21° 02',₁ E. Vanddybden over Vraget er 16 til 17 m.

(Kort Nr. 181.)

426. Tyskland. Wismar. Oplysning om Anduvningstønde.

(N. f. S. Nr. 8/323. Berlin 1942.)

Den røde Anduvningstønde med 2 røde Balloner paa c. 54° 04',₄ N. 11° 26',₀ E. er blevet paamalet *Grosses Tief*.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**427. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret Omraade.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/93 1942 meddeles, at under de deri nævnte militære Skarpskydningsøvelser er den daglige Skydetid i Marts Maaned 1942 Kl. 0800—1700.

Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydning varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.*Asserbo* Plantage: c. 56° 01' N. 12° 01' E.

(E. f. S. Nr. 1/93 1942.)

428. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.I Marts, April og Maj Maaned 1942 finder paa Hverdage Skarpskydning Sted ved *Jægerspris*, som følger:

- 1) 3.—10. og 24.—30. Marts samt 4.—15. Maj. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1200 og 1300—1700.

Skydepladsen over Søen begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 55° 54',₄ N. 11° 55',₂ E. d) 55° 53',₄ N. 11° 50',₁ E.
 b) Sydspidsen af *Alholm*. e) 55° 51',₀ N. 11° 51',₀ E.
 c) 55° 54',₀ N. 11° 52',₀ E. f) 55° 51',₀ N. 11° 57',₆ E.

samt af Kystlinien mellem Punkterne f og a.

Under Skydning hejses Skydeflag paa *Nissebakker* paa c. 55° 53',₀ N. 11° 56',₁ E.Naar Skydeflaget er hejst paa *Nissebakker*, maa ingen Sejlads finde Sted indenfor det ovenfor angivne Skydeomraade paa Søen.

- 2) 11.—21. Marts samt 9. April—2. Maj. Den daglige Skydetid er Kl. 1000—1600.

I Skydetiden vil der være hejst Signalflag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. for *Troldegaard*), paa Udsigtstaarnet ved *Skoven Mølle* (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*), paa *Julianevej* (c. 500 m N. for *Jægerspris Hovedgaard*) og paa *Carolinevej* (c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*).

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1942
1/1 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre *danske* Farvande.
3/253 Advarsel vedrørende Afmærkningen i *danske* Gennemsejlingsfarvande.
1/2 Bekendtgørelse om Sejlansvisninger for Skibe.
1/3 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebællsbroen* og *Storstromsbroen*.

I. Østersøen.

- 1942
8/396 *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.
1/6 *Danmark*. *Lolland S.-Kyst. Rødby Havn*. Dybde i Indsejling aftaget.
1/7 *Danmark*. *Gedser Anduvning*. Afmærkning midlertidigt forandret.
1/8 *Danmark*. *Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
1/9 *Danmark*. *Mon S.-Kyst. Klintholm Havn*. Dybde aftaget.
7/395 *Danmark*. *Bornholm. Ronne*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.
1/11 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
1/13 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige Indløb*. Skibsfartshindringer udlagt.
1/14 *Sverige*. *Karlskrona Red*. Torpedoindskydningsbaner.
1/15 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/16 *Sverige*. *Öland E.* Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.
1/17 *Sverige*. *Öland E.* Miner udlagt.
1/19 *Sverige*. *Arholm og Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
1/20 *Sverige E.-Kyst*. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
8/399 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
1/21 } *Sverige*. *Gotland N.-Kyst. Fårösund*. Miner udlagt. Advarsel.
3/213 }
1/22 *Sverige*. *Gotland. Fårösund*. Forbud mod Ankring.
1/23 *Sverige*. *Utlängan—Landsort. Hävringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskiba Plads.
1/24 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
7/379 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard E.* Skydeøvelser.
1/25 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard. Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
1/26 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard. Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
1/27 *Sverige*. *Södra Kvarken*. Minespærring. Advarsel.
1/28 *Sverige*. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
1/30 *Finland*. Sejlansvisning.
1/31 *Finland*. *Skärgårdshavet. Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
1/32 *Tyskland*. Signaler forbudt i *tyske* Farvande.
5/336 *Tyskland*. Advarsel vedrørende Afmærkningen i *tyske* Farvande.
1/33 *Tyskland*. *Østersøen W.-lige Del*. Fyr midlertidigt slukket.
1/34 *Tyskland*. *Østersøen W.-lige Del*. Lodstvang.
1/35 *Tyskland*. *Østersøen W.-lige Del*. Sejladsforskrifter.
1/36 *Tyskland*. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.
1/37 } *Tyskland*. *Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/38 }

- 1942
 1/39 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
 1/40 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
 1/41 Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
 1/42 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
 1/43 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/44 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Forbudt Ankringsomraade.
 5/338 Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.
 1/45 Tyskland. Kolberg Anduvning. Advarsel.
 1/46 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
 1/47 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/48 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/49 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.
 Oplysning om Afmærkning.
 1/50 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/51 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
 1/52 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
 1/53 Tyskland. Kieler Fjord. Büllk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/54 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
 1/55 Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

- 1941
 1/68 Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
 1/58 Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/59 Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/60 Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejlløb forandret.
 1/61 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
 4/318 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn Fyr midlertidigt slukket.
 1/62 Danmark. Sundet. Middelgrund. Lyspram udlagt. Grænser for Lossoplads forandret.
 1/63 } Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
 3/233 }
 1/64 Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
 1/65 Danmark. Sundet. København. Søndre-Havn. Havnearbejder. Advarsel.
 1/67 Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignalet ved Nordre-Rose Fyr midlertidigt forandret.
 1/69 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
 3/276 Sverige. Sundet. Sejlrende for Vinteren.
 1/71 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning.
 Advarsel.
 1/72 Sverige. Sundet. Hälsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
 1/73 Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsartøj midlertidigt udlagt.
 2/187 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom. Vandstandsbræt forsvundet.
 1/74 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning.
 Sømærke flyttet.
 1/75 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulsund. Bro under Bygning. Advarsel.
 4/301 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning
 om Dybde.
 1/77 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt
 aftaget.
 1/78 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde
 midlertidigt aftaget.
 1/79 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Bundundersøgelser udføres. Advarsel.
 1/80 Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.
 1/81 Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget. Ledefyr
 midlertidigt slukket.
 1/82 Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
 1/83 Danmark. Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
 1/84 Danmark. Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærker midlertidigt ind-
 draget.
 1/85 Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde midlertidigt
 aftaget.
 1/88 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 1/89 Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder midlertidigt inddraget. Sømærker udlagt.
 1/86 Danmark. Lille-Bælt. Børgense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
 1/90 Danmark. Lille-Bælt. Assens—Aarøsund. Sømærker midlertidigt inddraget.
 1/91 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpeskydning. Advarsel.
 1/87 } Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
 6/359 }

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1942
 1/93 } Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret
 9/427 } Omraade.
 4/320 } Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Fyr midlertidigt slukket.
 9/428 } Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 9/429 } Danmark. Isefjord. Inderbredning. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/95 } Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 6/387 } Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/96 } Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/98 } Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sandbjerg Vig. Juelsminde Havn. Dybde aftaget.
 1/97 } Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælviig Bro. Dybde aftaget.
 7/387 } Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller. Taagesignal og Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
 3/277 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Spærret Omraade.
 1/99 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Russin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.
 1/100 } Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 4/303 } Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hvering. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
 2/202 } Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
 1/103 } Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrsk.
 2/192 }
 3/244 } Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.
 3/245 }
 2/193 } Danmark. Kattegat. Hals Barre. Dybde aftaget.
 1/105 } Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asua Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 1/107 } Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.
 1/109 } Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner Baako forsvundet.
 1/113 } Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
 1/112 } Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
 9/431 } Sverige. Kattegat. Göteborg. S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/110 } Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
 1/111 } Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/114 } Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 1/115 } Danmark. Limfjorden. Løgstor Grunde. Gravode Rende. Tilsanding.
 1/116 } Danmark. Limfjorden. Nibe. Dybde aftaget.
 1/117 } Danmark. Limfjorden. Odesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
 3/248 } Danmark. Limfjorden. Tyborm Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/119 } Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 1/120 } Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 3/275 } Norge. Skagerrak. Advarsel vedrørende Afmærkning og Fyrbelysning.
 1/121 } Norge. Skagerrak. Kristianssund Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942
 5/348 } Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
 1/122 } Norge. Vest-Finnmark. Farlige Omraader. Advarsel.
 4/310 }
 8/411 } Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
 5/349 } Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.
 4/311 } Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.
 1/123 } Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 8/412 } Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.
 5/350 } Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
 1/124 } Danmark. Jylland W.-Kyst. Esbjerg Havn. Tilsandinger.
 1/125 } Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
 1/126 } Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1942
 Danmark.
 1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/128 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/129 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.

1942

- 1/130 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/131 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/132 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.
 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets* S.-lige Del.
 1/136 *Limfjorden*. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
 1/138 *Kattegat*. *Skagerrak*. Advarsel for Fiskere.
 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende Vejbro over *Aggersund*.
Norge.
 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Mineatrygere.
 8/414 *Hordaland*. *Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.
 8/415 *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
Sverige.
 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottens Len*.
 1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/147 Midlertidige Lodsfarvande.
 1/148 *Göteborg*, *Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 1/149 Passersædler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 5/351 *Sverige S.-Kyst*. *Hanö Bugt*. *Kristianstads Len*. Mørklægning.
 1/151 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 1/152 } *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 4/317 }
Tyskland.
 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 1/154 Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/155 Afstandesignal. Advarsel.
 1/156 Anvisning for Koffardiakibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/157 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.

I Skydetiden er det forbudt at komme nærmere end c. 2,2 Sm til W.-Kysten af *Horns Herred* fra udfor *Draaby Kirke* og N. paa indtil *Alholm*.

Paa enkelte af de nævnte Dage vil der endvidere blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Orebjærg*, hvilket tillige kendetegnes ved Signalfag paa *Magle-høj* paa c. 55° 48',7 N. 11° 55',7 E. Paa disse Dage forbydes det Fartøjer at færdes i den S.-lige Del af *Jægerspris Bugt*.

E. f. S. Nr. 6/360 1942 annulleres.

(E. f. S. Nr. 6/360 1942.)

429. Danmark. Isfjord. Inderbredning. Skydeøvelser. Advarsel.

Fra Stranden ved *Eriksholm Skov*, W. for *Bramsnæs Bugt* afholdes den 9., 10., 12. og 13. Marts 1942 Skarpskydningsøvelser. Den daglige Skydetid er Kl. 1000-1600.

Naar der skydes, vil en Signalkugle være hejst paa Toppen af en høj Signalmast ved Skydebanen paa c. 55° 42' N. 11° 48' E., c. 0,5 Sm NE. for *Bretved*.

Man advares imod paa ovennævnte Dage, saalænge Skydningen vedvarer, at færdes i *Inderbredning* i et Omraade, der mod Nord begrænses af Breddeparallelens gennem Søminestationen ved *Dragerup Skov* og mod Syd af Linien: *Eriksholm—Ejby Bro*.

430. Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Taagesignal atter i Orden.

Taagesignalet med Nautofon fra *Skagen Forhavns SW.-lige Molehoved* paa c. 57° 42',9 N. 10° 35',7 E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 7/392 1942.)

431. Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 9/433. Stockholm 1942.)

E. f. S. Nr. 7/389 1942 udgaar og erstattes med:

Skarpskydningsøvelser foretages den 2.—7., 9.—14. og 26.—31. Marts 1942 fra *Valda Sandö* SW.-lige Pynt paa c. 57° 29',0 N. 11° 54',7 E., c. 1,4 Sm SW. for *Särö Kirke*. Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1600.

Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Valda Sandö* SW.-ligste Pynt. Mod Nord begrænses Sektoren af en Linie over *Yttre Tislarna*, mod Syd af en Linie gennem *Hallands Svartskär* og mod Vest af en Linie, der gaar i 10,8 Sm Afstand fra *Valda Sandö*.

(E. f. S. Nr. 7/389 1942.)

432. Sverige. Skagerrak. Fjällbacka Indsejling. Fyr nedlagt.

(U. f. s. Nr. 9/436. Stockholm 1942.)

Fyrene *Fjällbacka övre* og *nedre* paa c. 58° 36' N. 11° 17' E. er nedlagt.

Tillæg.

I. Østersøen.

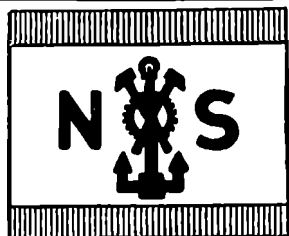
433. Østersøen. Rügen E. Oplysning om Vrag.

Vraget af en Færge, der er skruet ned af Isen, ligger sunket paa c. $54^{\circ} 37',_6$ N.
 $13^{\circ} 46',_0$ E., c. 4,7 Sm 39° fra *Kollickerort* 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.



... og
Pilsner
det er

HOF



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN
TELEFON C.9316

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS
Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Raclet“

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

AUG. O. HERLØV
Statsautoriseret Skibsmægler
Dyngkarken 2
AARHUS
Telefon: 6280 Telegr.-Adr.:
Privat: 4628 „NAVIGATION“

ODENSE

EDSV. JST. SAUT. SKIBSMÆGLERE
CHR. CLEMMENSEN
(JAC. OG UPPE CLEMMENSEN)
FRIIS & FREDERIKSEN
(H. RASK-PETERSEN)
C. HOPPE

ASSENS

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

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVER: FRANZ BACH
STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER
RANDERS
Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71
Telegram-Adresse: Brnker

FAABORG

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG
Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & C^o
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS
Telefoner 91 & 92 Telegr.-Adr. „Hassager“
Statstelefon 17

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAET 1876)
FREDERICIA
Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Roe 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

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
Lloyds Agent
TELEFON TLGR. ADR.
NO. 4. 801. S CHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG
Tlf: 25, 133, 262 Telegr.-Adr.:
Stor 2 »Hude.
Privat 1030 Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 11

FREDAG 13. MARTS 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

I en ledende Artikel for nogle Dage siden i »Norges Handels- og Søfartstidende« behandlede den tonnagemæssige Stilling efter Krigen, og hvilke Virkninger den af Krigen forårsagede Forandring i de forskellige Landes Handelsflaaders indbyrdes Størrelsesforhold kan tænkes at faa paa den fremtidige Udvikling af Søhandelen. Efter nogle Betragtninger om de Forandringer, der havde fundet Sted i Størrelsen af de forskellige Landes Handelsflaader efter den sidste Krig, den i Krigstiden nybyggede Tonnages Kvalitet og Efterkrigstidens Udvikling paa Fragtmarkedet, hvor Størstedelen af den krigstidsbyggede Tonnage var uden Chancer i Konkurrencen paa de Syv Have, kommer Bladet til det Resultat, at det er risikabelt at drage historiske Paralleller, da Forholdene, som de ligger idag, indeholder alt for mange ukendte Faktorer, bl. a. den rivende tekniske Udvikling, der har fundet Sted i de sidste 20 Aar indenfor Skibsbygningsindustrien, til at man paa Basis af Erfaringerne efter den sidste Verdenskrig kan fremsætte en bare nogenlunde sandsynlig Prognose for den Udvikling, der vil finde Sted, naar den nuværende Krig er forbi.

Det er forstaaeligt, at vore norske Venner beskæftiger sig med disse Problemer, idet Deltagelsen i den internationale Søhandel i højere Grad end for noget andet Land, maaske lige England undtaget, har været en af det norske Erhvervslivs Grundpiller, og det kan derfor nok vække bange Anelser i norske Shippingkredse, hvorledes Erhvervets Stilling vil være, naar Krigen er forbi, og Landet, som Følge af Søkrigen maaske vilde staa med en Handelsflaade, der var halveret. Hvad dette Punkt angaar, synes der imidlertid nu at være fundet en i hvert Fald delvis Løsning, idet der skal være truffet en Aftale mellem den norske Regering i London og det engelske Søfartsministerium, hvorefter de Tab, som den Del af den norske Handelsflaade, der er under den norske London-Regerings Kontrol, lider, erstattes med engelske Nybygninger i samme Forhold som den engelske Handelsflaade.

Om Forholdene paa de oversøiske Fragtmarkeder foreligger der stadig kun faa Rapporter. Svenske Aviser mener, at der stadig er god Efterspørgsel i Farten mellem Nord- og Sydamerika paa Basis af uforandrede Rater, og at der ligeledes er livlig Aktivitet i Vestindiamarkedet, men derudover foreligger der praktisk talt ingen konkrete Oplysninger om Forholdene paa de af England og U. S. A. kontrollerede Markeder. I fri Fart er der fortsat Anvendelse for Tonnage for Korn til Portugal og Spanien, men de Rater, der nævnes for disse Forretninger, maa, som Forholdene efterhaanden har udviklet sig, nærmest betragtes som nominelle.

Omslaget i Vejret har indtil nu kun i ringe Grad paavirket Forholdene for den prompte Tonnage paa vore hjemlige Markeder, men der er vel næppe Tvivl om, at det kun kan vare kort Tid, før en betydelig Aktivitet vil sætte ind i disse Trades. De Rater, som indikeres af Befragterne, er i det store og hele uforandrede.

FRA REDERIREGISTRET

Til Rederiregistret er for 2. Halvdel af Februar bl. a. anmeldt følgende:

Akts. Motortramp, Stensbygaard, Kalvehave, er Ejer af nybygget Motorskib »Vedby« af Kalvehave (OZJT). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 4446 og 2625 Tons.

Dpsk. »Edv. Nissen« af København (OXWA) er udslettet som forlist.

ENGROS-PRISTALLET STEGET 1 POINT

Det statistiske Departement har offentliggjort Engros-Pristallet for Februar, der viser en Stigning paa 1 Point fra Januar-Tallet til 212. Det er værd at bemærke, at Kronehævningen ikke har sat sine Spor i Engros-Pristallet for Importvarer, der tværtimod er steget fra 247 til 249.

NORSK SKIBSBYGNING EFTER KRIGEN

Paa en Generalforsamling i Framnæs mek. Værksted fremsatte Repræsentantskabets Formand, Skibsreder *Dagfinn Paust* nogle interessante Udtalelser om norsk Skibsbygning efter Krigen.

Skibsrederen udtalte blandt andet, at man ikke behøver at være Profet for at forudsige, at der efter Krigen maa gøres mangt og meget for, at norsk Skibsfart skal kunne hævde sin Stilling. Men man maa ikke henfalde til den Tro, at Norge bliver den eneste Nation, der ønsker at hævde sig paa Havet. Der bliver mange om Buddet, og alle skal have de nyeste og bedste Skibe.

— Selv om, udtalte *Dagfinn Paust*, vore gamle Forbindelser i Udlandet gerne vil bygge for os, har de vel næppe frie Hænder dertil. Saa har vi da kun vore egne Værfter at falde tilbage paa. Jeg ser i Aanden de norske Værftsdirektører give Audiens til en Række nervøse og byggelystne Redere. Men vore hjemlige Værfters Byggeevne er lille, og vort Nybygningsbehov kan kun delvis dækkes. Det er lidt af en Tragedie at se, hvorledes vi er sakket agterud paa dette Felt i Forhold til vore Nabolande. Denne Udvikling har fundet Sted roligt og støt i de sidste to Aartier. Samtidig har Nybygningsbehovet aldrig nogensinde i vor Historie været saa stort. Ganske vist kan de norske Værfters Produktionsevne ikke forøges nævneværdigt paa et Aar eller to. Udviklingen maa heller ikke baseres paa en enkelt Konjunktur som den, vi forhaabentlig gaar i Møde efter Krigen, men derimod paa et langt Aaremaal. Hertil kræves et Sammenspil af mange forskellige Faktorer, baade af teknisk og finansiel Art.

UDBYTTEBEGRÆNSNING I SVERIGE

Det svenske Finansdepartement har udarbejdet et Lovforslag om Udbyttebegrænsning. Aktieselskaber, som har afsluttet Regnskabet den 31. December 1941 eller senere, maa i Henhold til dette Lovforslag udbetale højst 6 pCt. af Aktiekapitalen plus Reserver.

BRITISH CHAMBER OF SHIPPING

En Aarsberetning fra *British Chamber of Shipping* for Aaret 1941 bringer en Oversigt over de Allieredes Skibstab som Følge af Krigen.

Ifølge denne Aarsberetning har Sænkningerne af britisk, allieret eller neutral Tonnage i det sidste Halvaar af 1941 udgjort ca. 180.000 BRT pr. Maaned.

De samlede Tonnagetab som Følge af Krigen har

fra og med Krigsudbrudet og til Aarsskiftet 1941—42 udgjort ialt 8.300.000 Tons britisk, allieret eller neutral Tonnage.

Ved Aarsmødet er *Philip Runciman* blevet valgt til Organisationens Præsident og *Irvine C. Geddes* til Vicepræsident. Runciman, der tilhører den bekendte engelske Rederfamilie, har i Aar været Vicepræsident. Han er Formand for Anchor Line, Glasgow, samt i Bestyrelsen for Lamport and Holt Line, samt andre Rederier og tillige Medlem af Direktionen for Baltic Mercantile and Shipping Exchange. Geddes er Formand for Rederiet Anderson, Green and Co., som leder Orient Steam Navigation Co.

VERDENSPRODUKTIONEN AF RAAOLIE

I følge Beregninger, der er foretaget paa Grundlag af Produktionstallene i Aarets første 11 Maaneder, anslaaes Verdensproduktionen af Raaolie i 1941 til 2205 Millioner Tønder mod 1995 Millioner i 1940. Det vil sige, at Produktionen er steget med ca. 30 Millioner Tønder. Denne Produktionsstigning skyldes hovedsagelig den forøgede Olieudvinding i U. S. A.

I Aarets 11 første Maaneder var Raaolieudvindingen i U. S. A. 1278 Millioner Tønder mod 1246 i den tilsvarende Periode Aaret forud. De Forenede Staters Andel er saaledes 63.21 pCt. af Verdensproduktionen, medens Venezuelas Olieproduktion i samme Tidrum var 200,77 Millioner Tønder. Derefter kommer Iran med 71,44 og Sumatra med 37,33. Som Nummer seks anføres Rumænien, men man savner sikre Oplysninger om Olieproduktionen i dette Land. For Mexico er Tallet 31,80. I Columbia kan der spores en lille Tilbagegang fra 23,66 til 22,29. Trinidads Produktion er steget fra 18,42 til 19,41 og Argentinas fra 18,77 til 19,80 Millioner.

Fagtidsskriftet *World Petroleum* anslaaer det britiske Imperiums Andel i Verdensproduktionen til 50,33 Millioner Tønder i de første 11 Maaneder af 1941 med 48,49 Millioner i samme Periode 1940. For Irak er Tallene 23,22 og 9,07 Millioner Tønder.

Sovjetunionens Produktion er ikke taget med i denne Oversigt.

DEN DANSKE KULIMPORT

I sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* bragtes fra Udenrigsministeriets Tidsskrift en Redegørelse for Danmarks Udenrigshandel i 1941.

Det fremgik af denne, at det i 1941 var lykkedes at faa tilført Danmark noget over 3,5 Millioner Tons Brændsel fra Tyskland. Det betyder det tredobbelte af Tysklands Eksport til Danmark før Krigen og ikke som meddelt en Tredjedel.

FHV. FISKERIDIREKTØR F. V. MORTENSEN DØD

Forhenværende Fiskeridirektør *F. V. Mortensen* er død 76 Aar gammel efter lang Tids Svagelighed.

Fiskeridirektør *F. V. Mortensen*, der stammede fra Odense, kom som Dreng til Søs. Sin Styrmands-eksamen tog han i 1889 og var derefter Reserveløjtnant i Marinen. Allerede i 1893 blev han knyttet til Fiskerikontrollen, hvor han skulde øve et langt Livs

fortjenstfuldt Arbejde. Fra 1893 til 1895 fungerede han som Assistent og i de kommende Aar var han Fører af Redningsdamperen *Vestkysten*.

I 1903 blev han Fiskerikontrollør for Østifterne og i 1907 Fiskeriinspektør. I 1917 kom Udnævnelsen til Fiskeridirektør, og denne Stilling beklædte han, indtil han trak sig tilbage i 1934.

Fiskeridirektør *F. V. Mortensen* har udrettet et stort og fortjenstfuldt Arbejde for vort Lands Fiskeri.

SKIBSREDER MARIUS NIELSEN 75 AAR

En af den danske Skibsfarts kendteste Mænd, Skibsreder *Marius Nielsen*, fyldte i Tirsdags 75 Aar.

Skibsreder *Marius Nielsen* er Indehaver af Mæglerfirmaet *Marius Nielsen & Søn* og korresponderende Reder for Dampskibsselskabet *Progress*, og disse to betydelige Virksomheder har ført ham i Forbindelse med vide Kredse.

Fra sin tidligste Ungdom har *Marius Nielsen*, der er født i Odense, været beskæftiget indenfor Shipping. Hans Uddannelsesplads var i det gamle Mæglerfirma *Julius Mortensen i Fredericia*, men han søgte hurtigt mod de større Virkefelter i København, hvor han først fik Ansættelse hos *Petersen, Møller & Hoppe*. Derfra rykkede han over til *Holm & Wonsild*, og da han i 1905 havde faaet Bestalling som edsvoren Skibsmægler, blev han Medindehaver.

Midt under sidste Verdenskrig — i 1916 — stiftede han sit eget Firma *Marius Nielsen & Søn*, der for et Aars Tid siden fejrede 25 Aars Jubilæum i en for Skibsfarten ligesaa mørk Tid som ved Stiftelsen.

Fra selve Skibsfartens Organisationsarbejde har man mange Gange haft Bud efter Skibsreder *Marius Nielsen* for at drage Nytte af hans Erfaringer og store Indsigt i alle Shipping-Anliggender. Saaledes har han en Aarrække været Medlem af Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse og af Søfartsraadet. Mange af disse Hverv har han nu trukket sig tilbage fra, men han varetager dog stadig adskillige Tillidsposter. Da hans ældste Søn og Kompagnon, Skibsreder *Hugo Marx-Nielsen* i Fjor døde, blev der yderligere lagt Beslag paa hans Arbejdskraft.

Skibsreder *Marius Nielsen* er tillige en Mand, der har Øinene rettet mod Velgørenhedsarbejde. Det er naturligt, at det først og fremmest gælder Søens daarligt stillede Folk. I Sømandsforeningen af 1856 har han saaledes gjort en stor Indsats for gamle Sømænd.

40 AAR SOM GROSSERER

Det var i Onsdags 40 Aar siden, at Grosserer *Emil C. Hertz* kun 23 Aar gammel fik københavnsk Grossererborgerskab og blev Medindehaver af det fæderne Firma *Jørgen Hertz*. I de mange Aar har Grosserer *Hertz* spillet en fremtrædende Rolle indenfor Handelen og varetaget talrige Tillidshverv, hvor han har formaaet at yde en værdifuld Indsats.

Ved hele sin Færd har Grosserer *Hertz*, der er Medlem af Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Myren«, skabt Respekt om sit Navn, samtidig med at han har vundet sig en stor Vennekreds.

Dansk Skibsfart i 1941.

7½ Million Kroners Fortjeneste i B. & W.

Efter at de i Loven af 19. Februar 1942 omhandlede Ændringer i Akts. *Burmeister & Wains* Maskin- og Skibsbyggeris Forhold er blevet godkendt paa den ekstraordinære Generalforsamling, udviser Regnskabet for 1941, opgjort efter den nye Ordning Bestemmelser, før Afskrivninger et Overskud paa

7.518.302 Kr. Til Afskrivninger paa Bygninger og Maskiner m. m. anvendes ialt 1.801.100 Kr. Der fremkommer herefter et Nettooverskud paa 5.717.202 Kr., som sammen med Overførslen fra forrige Aar, 855.509 Kr., giver 6.572.711 Kr. til Disposition.

Af dette Beløb henlægges til lovmæssigt Reservefond 285.860 Kr., og til Skatter afsættes 1.900.000

Kr. Derefter udbetales 6 pCt. Udbytte af Præferenceaktiekapitalen med 777.000 Kr., til lovmæssigt Reservefond henlægges 500.000 Kr. — og til ekstra Reservefond henlægges 500.000 Kr. Tantième til Bestyrelsen andrager 40.000 Kr. Derefter henlægges yderligere til lovmæssigt Reservefond 1.314.140 Kr., hvorefter Aarets Henlæggelser til denne ialt udgør 2.100.000 Kr., svarende til 25 pCt. af det Beløb, 8.400.000 Kr., hvormed Stamaktiekapitalen er opskrevet. Restbeløbet, 1.255.711 Kr., foreslaas benyttet til Udbetaling af 6 pCt. Dividende paa Stamaktiekapitalen med 588.000 Kr. og til Overførsel til næste Aar med 667.711 Kr.

Den ekstraordinære Generalforsamling godkendte med overvældende Majoritet Nyordningen af Selskabets Forhold. 591.168 Stemmer svarede Ja til Godkendelsen, 71.660 svarede Nej, og 2360 Stemmer var blanke.

Forslagets Hovedpunkter er følgende:

Stamaktionærerne giver deres Tilslutning til Loven af 19. Februar om Nyordning af B. & W.s Forhold, hvorefter den nuværende Præferenceaktiekapital paa 12.950.000 Kr. indfries, der tegnes en ny Præferenceaktiekapital paa 16.8 Mill. Kr., hvortil Stamaktionærerne faar Fortrinsret. Den nuværende Stamaktiekapital paa 1,4 Mill. Kr. opskrives til 9,8 Mill. Kr., og kan derefter uden Indløsning af Præferenceaktierne efterhaanden opskrives til 14 Mill. Kr., og senere efter visse Regler helt til 35 Mill. Kr. Stamaktionærerne faar Ret til et Udbytte paa indtil 6 pCt., og efter at Præferencekapitalen er fuldt indløst, bortfalder Begrænsningen. Stamaktier og Præferenceaktier faar lige Stemmeret. Videre vedtager Stamaktionærerne en Række Lovændringer, hvorved de nye Kapitalforhold kommer til Udtryk i Lovene, og desuden nye Regler for Fordelingen af det aarlige Overskud. Disse Regler lyder:

1. Først henlægges det nødvendige Beløb til den lovmæssige Reservefond.
2. Der hensættes til Skatter.
3. Har Præferenceaktierne ikke faaet $5\frac{1}{2}$ pCt. i tidligere Aar, afsættes det manglende Beløb.
4. Der udbetales $5\frac{1}{2}$ pCt. til Præferenceaktierne.
5. Der kan henlægges indtil 1 Mill. til Reserverne.
6. 3 pCt. Tantième af Resten til Bestyrelsen. Dog ikke over 8000 Kr. pr. Medlem.
7. Af det resterende Beløb henlægges mindst en Trediedel til den lovmæssige Reservefond. Naar denne udgør 25 pCt. af Aktiekapitalen, henlægges Beløbet til Opskrivning af Stamaktierne.
8. Den resterende Del af Beløbet anvendes til Udbytte til Stamaktionærerne.

Norden giver 4 pCt.

Paa et Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet *Norden* er det blevet vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales 4 pCt. i Udbytte. Det heraf fremkomne Beløb skal tages af Selskabets Udbyttereguleringsfond.

Selskabets Regnskab udviser foruden Overførslen fra forrige Aar af 1.691.972 Kr. en Renteindtægt paa 148.610 Kr. og en Overførsel paa 2.795 Kr. fra Konto for Tantiémegrænsning.

Driftsudgifterne andrager 811.885 Kr., hvoraf 394.331 Kr. er overført til en Konto for uafsluttede Konti for rekvisitionerede Skibe. Administrationsomkostningerne udgør 153.734 Kr., Afskrivningen paa de ikke rekvisitionerede Skibe 191.426 Kr., og til næste Aar overføres 1.080.664 Kr.

I Aarene fra 1937 til 1939 gav Norden 10 pCt. i Udbytte, men i 1940 kun $7\frac{2}{3}$ pCt. som Følge af Udbytteloven. I 1940 havde Selskabet en Nettoindtægt paa 2,27 Millioner, og Udbyttereguleringsfonden, hvoraf Udbyttet tages i Aar, var paa Status for 1940 760.000 Kr.

Progress: $12\frac{1}{2}$ pCt.

Dampskibsselskabet *Progress* har udsendt en Meddelelse om, at Selskabets Nettooverskud uden Afskrivninger for Aaret 1941 andrager 2.006.705 Kr., hvortil kommer et indvundet Rentebeløb paa 224.459 Kr. samt Kursregulering paa Værdipapirer 113.467 Kr. Efter Tillæg af Overførslen fra forrige Aar 735.353 Kr. er der saaledes 3.079.986 Kr. til Disposition.

Paa et Bestyrelsesmøde er det blevet vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, at der skal udbetales $12\frac{1}{2}$ pCt. i Udbytte til Aktionærerne med 453.125 Kr., Afskrivningen paa Skibene sættes til 500.000 Kr., Henlæggelse til Ekstrareservefond 600.000 Kr., til Kursreguleringsfond 600.000 Kr., til Konjunkturfond 181.250 Kr. samt til Skatter 200.000 Kr., hvorefter der bliver en Saldo at overføre til Regnskabet for 1942 med 545.611 Kr.

Nettooverskudet er fremkommet efter Fradrag af Administrationsudgifter, Skatter, erlagt i 1941, Tantième o. s. v., ialt 724.473 Kr., samt Klassifikationer og Tab ved Havarier 213.735 Kr.

I 1940 gav Selskabet $8\frac{1}{3}$ pCt. i Udbytte og i 1939 15 pCt. I Fjor var Selskabets Overskud med Tillæg af indvundne Renter og Overførsel fra 1939 og med Fradrag af Administrationsudgifter, Skatter m. m. 2.408.000 Kr., hvortil kom 130.000 Kr., indtjent ved Kursregulering. Udbyttet androg 302.000 Kr., 500.000 Kr. blev afskrevet paa Skibene, til Reservefond og Dispositionsfond henlagdes 806.000 Kr. og til Krigsforsikringen for danske Skibe 410.000 Kr., til Skatter 200.000 Kr. og til Tab ved Havarier, Klassifikationer m. v. 194.000 Kr.

Vendilla: 6 pCt.

Af det Regnskab, som Bestyrelsen for Dampskibsselskabet *Vendilla* har vedtaget for Aaret 1941, fremgaar det, at der er et Driftsoverskud paa 814.111 Kr., hvori fragaar Udgifter til Oplægninger i oversøiske Havne 121.864 Kr. Til Resten, 692.247 Kr., kommer Renteindtægter og Kursdifferencer med 3.996 Kr.

Efter Fradrag af Kaplak og Omkostninger, ialt 212.788 Kr., Tab ved Havarier 33.453 Kr., vedtægtsmæssig Henlæggelse til Afskrivningsfondet 111.000 Kr., Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 16.950 Kr. samt til Tantiémér 25.425 Kr. og med Tillæg af den fra 1940 overførte Saldo 29.589 Kr. haves til Disposition 326.216 Kr., hvoraf Bestyrelsen agter at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale et Udbytte paa 6 pCt. 180.000 Kr., at overføre til næste Aar 36.215 Kr., og Resten foreslaas henlagt til Ekstrareservefond, der derefter andrager 660.273 Kr. Generalforsamlingen holdes paa Mandag Formiddag Klokken 11 paa Selskabets Kontor.

I 1937 gav Vendilla 12 pCt. i Udbytte, i 1938 intet Udbytte, i 1939 atter 12 pCt. og i 1940 intet. Overskuddet var i Fjor 131.000 Kr.

Orlon: 6 pCt.

Dampskibsselskabet *Orion* har for Aaret 1941 et Nettooverskud paa 250.437 Kr., hvortil kommer indvundne Renter 35.626 Kr. og Overførsel fra forrige Aar 88.763 Kr., ialt 374.826 Kr. Nettooverskuddet er fremkommet efter Fradrag af Administrationsudgifter, Kaplak etc. 71.856 Kr., Skatter 39.562 Kr., Afskrivninger paa Skibe 260.000 Kr. og Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 40.000 Kr.

Bestyrelsen foreslaar 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 144.000 Kr., Restafskrivning paa Garanti-Krigsforsikring for danske Skibe 54.948 Kr. og Resten overført til næste Aar og til Betaling af Skatter.

Sidste Aar udbetalte Orion 5 pCt. i Udbytte, i 1939 ogsaa 5 pCt., i 1938 intet Udbytte og i 1937 4 pCt.

Marstal-Rederlerne giver 6 pCt.

Aktieselskabet H. C. Christensens Damp- og Sejl-

skibsrederi har afholdt ordinær Generalforsamling i Marstal. Formanden, Skibsreder Alfred Petersen, bød Velkommen og aflagde Beretning samt oplæste Regnskabet, der godkendtes. Af Bestyrelsen afgik: Skibsreder Alfred Petersen, men blev genvalgt. Den øvrige Bestyrelse består af Købmand L. Hansen, Marstal, Købmand Kromann, Odense, Ingeniør Christensen og Frøken Maren Christensen, Marstal.

Umiddelbart efter afholdt Dampskibsselskabet »Emanuel«, Marstal, sin årlige Generalforsamling. Ogsaa her blev Formanden, Alfred Petersen, genvalgt.

Det vedtoges at udbetale et Udbytte paa 6 pCt. for begge Selskaber.

Nyt Motorskib til Torm

Dampskibsselskabet *Torms* Regnskab har tidligere været omtalt i »Dansk Søfarts Tidende«. Af Beretningen fremgaar det, at Rederiet i Efteraaret 1941

har afsluttet Kontrakt med Odense Staatskibsværft om Bygning af et Motorskib paa 6800 Tons d. v. Det er for Tiden ikke muligt at sige, hvornaar Leveringen kan finde Sted.

Sejlskibsselskaberne »Fyn« og »Rolf Krake«

Sejlskibsselskabet »Rolf Krake« A/S og Sejlskibsselskabet »Fyn« A/S har holdt Generalforsamling. Selskabet »Rolf Krake«s Skib, M/S »Cornwall«, blev i Juni 1941 solgt til et Rederiaktieselskab i Korsør, og Selskabet ejer derfor for Tiden ikke noget Skib, men har for en Del af Midlerne erhvervet en ny Ejendom i Odense. Det vedtoges af Selskabets Udbytte at udbetale 6 pCt. til Aktionærerne. Selskabet »Fyn«s Skib, M/S »Vega«, har haft en Bruttoopsejling paa ialt 145.029 Kr., hvilket er den største Opsejling i Selskabets Historie. Driftsregnskabet balancerede med 148.458 Kr. og udviste et Driftsoverskud paa 40.859 Kr. Udbytte til Aktionærerne fastsattes til 6 pCt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rederiaktieselskabet »Asta«.

Rederiaktieselskabet »Asta«, Svendborg, har holdt Generalforsamling, hvor den korresponderende Reder, Skibsreder A. E. Sørensen, aflagde Beretning. Aaret har været tilfredsstillende, idet der er indsejlet ca. 160 000 Kr., og Driftsoverskudet andrager 42.729 Kr. Det vedtoges at udbetale 6 pCt. til Aktionærerne, samt at yde 1000 Kr. som rentefrit Laan til Opførelsen af den ny Handelshøjskole i Svendborg.

U. S. A. skal have Lauritzens Damper »Laura«

Efter hvad der meddeles fra uruguansk Side, skal den danske Damper »Laura«, 1471 Brl., overgaa i De forenede Staters Eje, erfarer Deutsches Nachrichtenbüro. Damperen blev i sin Tid beslægtet af Uruguay. De forenede Stater interesserer sig særligt for Skibet, fordi det raader over moderne Kølerum. Den saakaldte U.S.A.-Poolplan staar dermed tilsyneladende foran et nyt Vendepunkt. Denne Plan forudsætter, at de i amerikanske Havne liggende Skibe skal administreres af en fælles Kommission, hvori alle Stater paa det amerikanske Fastland er repræsenteret.

»Laura« er en af J. Lauritzens moderne Dampere, bygget i 1933 i Nakskov og lastende 2200 Tons d. v. Den gik før Krigen i Rederiets faste Ruteforbindelse mellem Nord- og Sydamerika.

Søpolitiet ansøger om ny Baad

Søpolitiet er i Færd med at gøre Korpsets Fartøjer klar til Brug, saaledes at »Flaaden« er parat til at patrullere ved Kysterne, saa snart Isen bryder op.

Til Finansudvalget er der indgivet Ansøgning om en Bevilling paa ca. 25.000 Kr. til Køb af en ny, stærk Patrouillebaad. Det drejer sig om et Fartøj, der er bygget af en velhavende Københavner, som har stillet Baaden til Salg for en lav Sum, efter at han ikke har brugt Baaden i de sidste tre Aar. Baaden betegnes som en Toldkrydsermodel, og Tilbudet er saa fordelagtigt, at man regner med at faa bevilget det nævnte Beløb til Køb af Fartøjet, som der er haardt Brug for.

Nyt Øvelsesskib til Svendborg Sømandshøjskole

Ministeren for Handel, Industri og Søfart foreslaar Finansudvalget at bevilge Sømandshøjskolen i Svendborg et rentefrit Laan paa 12.000 Kr. og et årligt Driftstilskud til et Skoleskib paa 1500 Kr.

Bag dette Bevillingsforslag skjuler sig Sømandshøjskolens Nyerhvervelse af et Øvelsesskib. Det gamle Øvelsesskib »Hvalfiskene«, et Barkskib, var saa gammelt, at det ikke duede mere til Undervisningsbrug, og det er derfor paa Regeringens Forlangende blevet solgt. Skolen har i Frankrig haft Held til at købe en Skonnert »Arken«, som alt i alt staar Skolen i 22.000 Kr., dels Købesum, dels Hjemsejlings- og Ombygningsudgifter.

Dansk Maskinmester omkommet i Udlandet

Direktør Henry Simonsen, A/S H. C. Jaster, Aarhus, har modtaget Meddelelse om, at han eneste Søn, Maskinmester Alex. Simonsen, er omkommet den 10. Oktober ved et Krigsforlis. Nærmere Meddelelse savnes. Den Omkomne var i Slutningen af Tyverne. Han havde de sidste Aar sejlet i oversøisk Fart. Han efterlader Hustru i England.

Ærø-Sømand dræbt ved svensk Krigsforlis

Gennem Udenrigsministeriet er til Styrmand Klaus Rasmussen, Ommel ved Marstal, kommet Meddelelse om, at

hans Søn *Roal* er omkommet. Han blev kun 20 Aar gammel, og det var ikke lang Tid, han havde sejlet. For et Aar siden rejste han hjemmefra med Marstaldamperen »H. H. Petersen«, men den forliste. Roal Rasmussen blev dog reddet, og han fik Hyre paa et svensk Skib. Ogsaa delte er nu forlist, hvorved den unge Ærøsoemand er omkommet.

Helsingør—Helsingborg-Overfarten har jubleret

Det var i Tirsdags 50 Aar siden, at der blev oprettet Færgeforbindelse mellem de to Nabolande Danmark og Sverige. I 1892 aabnedes Færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg, hvorimod Malmø-Forbindelse først blev etableret i 1895.

Paa det Tidspunkt, da Færgeruten mellem de to Sundbyer aabnedes, var de norske og de svenske Jernbaner fuldstændig afskaaret fra at komme i direkte Forbindelse med andre europæiske Jernbaner, og derfor fik den lille Færgerute straks saa stor trafikal Betydning.

Den nye Færgerute blev aabnet under næsten lige saa ugustige Vejrforhold som dem, vore Færger nu slaas med. Isen lukkede Farvandet, og Hjulfærgeren *Kronprinsesse Louise* maatte straks have Isbryder-Assistance.

Lige fra Starten var der fuldt op at gøre paa den ny-aabnede Rute. Isforholdene bevirkede, at det danske Eksportsmør til England maatte denne Vej over for via Helsingør og Trondheim at naa England.

Solgt Slæbebaad

Hobro-Mariager Havnevesen har til Byen Kristinehamn ved Venern solgt Slæbebaaden »Hero« for 54.000 Kr. Under de sidste tre Vintres Isvanskeligheder har det vist sig, at den lille Baad ikke magtede sin Opgave, og man vil derfor anskaffe en ny og moderne Baad.

Belønnet Redningsdaad

»Kaptajn Johan Valdemar Witthusens Mindelegat«, der sorterer under »Kronprins Frederiks Fonds«, har tildelt Fisker *Thorkild Clausen*, Gilleleje, en Erindringsgave, bestaaende af et Sølvcigaretetui med Inskription og en Pengegave paa 400 Kroner som Paaskønnelse for udvist Helted mod ved Forsøget paa at redde Besætningen fra den ud for Raageleje den 22. December i Fjor strandede Motorskonnert »Kastor« af Rønne.

Dødsfald

En gammel Sejlskibsveteran, Kaptajn S. *Berggreen*, Bøgen, er død 87 Aar gammel. Som 14-aarig kom han til Søs og drog ud paa Farter med de store Dybvandssejlere. Han for viden om og deltog blandt andet i en amerikansk Polarekspedition, inden han vendte hjem til Danmark. I mange Aar førte han sin egen Skonnert, indtil han for en Del Aar siden sagde Farvel til Søs.

*

Skibsmægler *Johannes Poulsen*, Korsør, er død efter længere Tids Sygdom, 66 Aar gammel. Skibsmægler Poulsen kom som ung til Søs, og efter at have taget sine Navigatørekksaminer, var han ansat i forskellige danske Rederier. Under den forrige Verdenskrig sejlede han i amerikansk Fart, indtil han i 1919 vendte hjem til Danmark. Aaret efter indtraadte han som Kompagnon i Skibsmæglerfirmaet *Aberg & Nissen* i Korsør, idet sidstnævnte udtraadte af Firmet. Siden 1930 havde han drevet egen Skibsmæglerforretning.

*

Maskinmester *Rasmus Rasmussen*, Korsør, faldt forleden bevidstløs om paa Motorfærgeren »Korsør«s Dæk, mens

Færgen laa i sit Leje i Korsør Havn. Ved Ankomsten til Sygehuset var Maskinmester Rasmussen død. Et daarligt Hjerte i Forbindelse med den stærke Kulde var Aarsagen til det pludselige Dødsfald.

*

Skibsmaskinmester H. P. Jørgensen, Korsør, er død, 68 Aar gammel.

Skibsmægler-Beskikkelse

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har meddelt F. Dilau Ludvigsen Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i København.

»Penang« anses nu for forlist

Det bekendte Erikson'ske Rederi i Mariehamn har udsendt en Efterlysning af et af sine Skibe, den 4-mastede Bark »Penang«, om hvis Skæbne der i længere Tid har hersket Uvished.

Man frygter, at Barken er krigsforlist allerede i Sommeren 1940 og Besætningen omkommet, men nogen Bekræftelse har man ikke. »Penang« var dengang paa Rejse til Irland. Senere paastod imidlertid flere Mennesker paa Ålandøerne, at de havde aflyttet Radiohilsener fra Krigsfanger, blandt hvilke de mente at have opfattet Navne paa Personer, som havde tilhørt »Penang's« Besætning.

Gustaf Erikson har ved flere Lejligheder anstillet Undersøgelser om Skibets Skæbne, men uden at det har ført til noget Resultat.

Udenlandske Skibe under Costa Ricas Flag

Blandt mange Rederier Verden over er der i Øjeblikket stor Interesse for at overføre Skibe til costaricansk Nationalitet, har man konstateret i Costa Rica. I den Anledning har man oprettet et Skibsregistreringskontor indenfor Handels- og Finansministeriet. Ansøgninger om Indregistreringer kan ske til dette Kontor direkte eller til en af Costa Ricas Konsuler.

Udgifterne ved Registrering under Costa Rica-Flaget andrager: 1) 1 Dollar for hver Nettoton eller Del deraf. 2) 25 Dollars for Udfærdigelse af Interimsnationalitetsbevis. 3) 25 Dollars for Registreringscertifikat. 4) 25 Dollars for Radiolicens. 5) 5 Dollars for Gyldighedsbevis for hver af Skibets Dagbøger. Desuden betales en aarlig Tonnageskat paa 0,10 Dollar pr. Nettoton. Denne Skat kan ikke forhøjes indenfor 25 Aar. Udover disse Gebyrer vil der ikke blive paalagt nogen Skat eller Afgift for Skibe i international Fart.

Mindst 10 Procent af Besætningen skal bestaa af costaricanske Statsborgere, dog under den Forudsætning, at kvalificeret Mandskab er disponibelt, og at Skibet anløber costaricansk Havn. Redere, der bor i Udlandet, er pligtige til at have en befuldmægtiget Repræsentant i Costa Rica.

Gliver Svenska Amerikalinjen Udbytte?

Svenska Amerikalinjen har nu fra U. S. A. faaet udbetalt hele Købesummen for Rederiets Flagskib, Motorskibet *Kungsholm*, ialt ca. 8 Millioner Dollars. Dermed er Selskabets Bankfordringer steget til henimod 35 Millioner Kr.

Dertil kommer Værdien af de to Skibe, der ligger i Göteborg, Motorskibet *Gripsholm* og Damperen *Drottningholm*. Deres Værdi er anslaaet til 15 Millioner Kr. Formidnsker man det sammenlagte Beløb med Skatter paa omkring 10 Mililoner Kr. og Omkostninger i de nærmeste Aar med 5 Millioner, kan man slutte sig til, at Aktiernes faktiske Værdi — i Tilfælde af en Likvidation, som dog ikke paatænkes — er mere end Pari. Aktiekapitalen udgør 24 Millioner Kr.

Paa den svenske Børs diskuterer man nu, om der vil blive udbetalt et lille Renteudbytte til Aktionærerne som Erstatning for den Afkastning, de er gaaet Glip af. Der tales om en Udbetaling paa tre, fire eller fem Procent.

Indenfor Rederiets Ledelse har man endnu ikke taget Stilling til Sagen.

Arbejde under Højtryk paa amerikanske Værfter

Den amerikanske Tonnagemangel og det stedse stigende Tonnagebehov har bevirket, at der nu arbejdes under Højtryk paa de amerikanske Værfter, samtidig med at der planlægges og anlægges nye Værfter i stor Stil.

Et Bevis paa, hvor hurtigt det er muligt at anlægge et nyt Værft, har man i *Oregon Shipbuilding Corp.* ved Pacifickysten. Den 1. Januar i Fjor bestod det 405.000 Kvadratmeter store Areal af et sumpet Terrain. Anlæggelsen,

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

der begyndtes i Februar Maaned, var i Løbet af seks Maaneder saa vidt fremskredet, at der var anlagt otte Bedding- og Kølen strakt til otte Skibe. I Juli Maaned arbejdede 6000 Mand paa Værftet, og halvanden Maaned senere var Kølen lagt til yderligere tre Skibe. Den første Stabelaføbning fandt Sted fra Værftet den 15. September, og paa dette Tidspunkt var Arbejdsstyrken svulmet op til 10.000 Mand.

Værftet er indrettet for Bygning af helsevejste Skibe, hvorfor der foran hver Bedding findes store Samiepladser, hvor store Partier færdigsvejes før Anbringelsen paa Bedding. Beddingkranerne er meget kraftige. Ti af dem løfter 42 Tons. Man regner med at kunne søsætte et Skib af Standardstørrelsen 6800 BRT hver 14. Dag. Den samlede Anlægssum opgives til 4½ Million Dollars.

Sveabolagets Nybygninger

I *Sveabolagets* Aarsberetning meddeles, at Selskabet har placeret Ordre paa Nybygninger ved forskellige svenske Værfter. Blandt andet skal Rederiets specielle Leverandør af W-Baade til Kystfarten, Øresundsvarvet i Landskrona, bygge det syvende og ottende af den Slags Skibe til Selskabet.

Takstforhøjelse i Trollhättankanalen

Med Henblik paa de usikre Forhold og Umuligheden af at bedømme de svenske Udførselsforhold i 1942 er Kanalafgifterne for Trollhättan-Kanalen blevet forhøjet med 30 pCt. af Grundtaksterne. Kanalforvaltningen henviser til, at de nuværende Indtægter skulde forhøjes med 80 pCt., men at man foreløbig vil bære et vist Underskud.

A/S Akers mek. Verksted: 5 pCt.

A/S Akers mek. Verksted har udsendt Aarsberetning og Regnskab. Det fremgaar heraf, at Produktionsoverskudet er 3.847.528 Kr., og fra foregaaende Aar er overført 80.268 Kr. Til Skatter er afsat 700.000 Kr., til Afskrivninger medgaar 860.575 Kr. Blandt de større Udgiftsposter er Administrationen og Kontorudgifter paa 512.526 Kr., Pensioner og Pensionsforsikringer 535.651 Kr. og Renter 278.258 Kr. Nettooverskudet er 612.096 Kr., som anvendes saaledes:

Til Reservefond overføres 75.000 Kr. og til Reguleringsfond 141.194 Kr. Til 5 pCt.s Udbytte bruges 300.000 Kr., og 95.902 Kr. overføres i ny Regning.

Bergens mekaniske Verksted

Der foreligger nu Beretning og Regnskab for Bergens mek. Verksted. Efter Forholdene er man naaet til et godt Resultat, som har muliggjort et Udbytte paa 3 pCt. ligesom i Fjor.

5 pCt. i »Nordenfjeldske«

»Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab« har holdt Repræsentantskabsmøde og Generalforsamling. Det oplystes, at Overskuddet blev omtrent som i Fjor, og at der — ogsaa som i Fjor — skal udbetales 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

Af Regnskaberne fremgaar det, at Selskabets Driftsoverskud har været 1.458.045 Kr.

Den portugisiske Handelsflaade

Den portugisiske Handelsflaade naaede sit højeste Tonnagetal i 1923, da det laa oppe paa 301.607 BRT, ved Verdenskrisen daledede det i 1931 imidlertid til 236.357 BRT, men ved Udgangen af Aaret 1939 var Portugals Tonnagetat paa 269.118 BRT. Dette disponible Skibsrum slog dog ikke til til Dækning af Landets Transportbehov, saaledes at der i Løbet af 1940 opstod en følelig Mangel paa portugisisk Skibsrum, da Trafikken til og fra Portugal steg stærkt som Følge af, at de i Krigen deltagende Lande trak deres Skibe tilbage.

Det er bemærkelsesværdigt, at 80 pCt. af den samlede portugisiske Flaade bestaar af Skibe paa over 20 Aar.

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

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/SSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

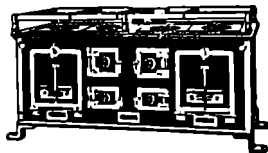
DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS 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

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 Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mønje 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.

58. Aargang.

København 12. Marts 1942.

Nr. 10.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal toges 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 toges 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, Tolubodvej 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. Østersøen.

434. Sverige. Ronneby Indsejling. Saxemara Ledefyr forandret.

(U. f. s. Nr. 10/460. Stockholm 1942.)

E. f. S. Nr. 9/419 1942 udgaaer og erstattes med:

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 7/369 1942 meddeles, at Flammens Højde ved *Saxemara övre* og *nedre* Fyr paa c. 56° 09' N. 15° 14' E. ved Indsejlingen til *Ronneby* er henholdsvis 10,5 og 3,6 m.

(E. f. S. Nr. 9/419 1942.)

435. (P). Sverige. Stockholms Skærgaard. Nynäshamn S.-lige Indsejling. Bedarö Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 10/438. Stockholm 1942.)

Bedarö Fyr paa c. 58° 54' N. 17° 58' E. vil i første Halvdel af Aaret 1942 blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4^s. Lysevnen vil samtidigt blive forøget.

436. Tyskland. Kolberg E. og W. Spærret Omraade.

(N. f. S. Nr. 9/377. Berlin 1942.)

Hver Nat fra Kl. 2000 til Kl. 0400 imellem den 9. og den 14. Marts 1942 er et Omraade i Nærheden af *Kolberg* spærret for Sejlads.

Omraadet begrænses, som følger:

1) Mod Nord af en Linie fra Punktet 54° 16',₃ N. 15° 25',₅ E. til Punktet 54° 26',₂ N. 16° 14',₅ E. og videre til Punktet 54° 26',₄ N. 16° 22',₀ E.

2) Mod Sydøst og Syd af en Linie, der fra Punktet 54° 26',₄ N. 16° 22',₀ E. gaar parallelt med Kysten i en Afstand af 500 m fra denne til Punktet 55° 10',₃ N. 15° 29',₅ E.

3) Mod Vest af en Linie fra Punktet 54° 10',₃ N. 15° 29',₅ E. til Punktet 54° 16',₃ N. 15° 25',₅ E.

I den Tid, Omraadet er spærret, vil Skibe, bestemt til *Kolberg*, kunne opnaa Tilladelse til at gaa til denne Havn, naar de forinden har anløbet Vagtskibet paa $54^{\circ} 17',_0$ N. $15^{\circ} 29',_5$ E., c. 6 Sm NW. for Indsejlingen til Havnen, og fremsat Anmodning om Gennemfart af det spærrede Omraade her.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

437. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller. I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: $4,8$ m, i *Svaneholm Fyrlinie*: $5,8$ m, i *Sælhundeholm Løb*: $3,9$ m, i *Gaaseholm Løb*: $1,2$ m, i *Svaneholm Løb*: $1,2$ m og i *Kobberø Løb*: $2,4$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* $4,8$ m over *Havrevlen* og $5,8$ m i *Svaneholm Fyrlinie* og $3,9$ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a. $56^{\circ} 43' (16'')$ N. $8^{\circ} 13' (08'')$ E. — $3,8$ m.
- b. $56^{\circ} 43' (08'')$ N. $8^{\circ} 13' (23'')$ E. — $3,8$ m.
- c. $56^{\circ} 42' (36'')$ N. $8^{\circ} 13' (30'')$ E. — $2,0$ m.
- d. $56^{\circ} 42' (55'')$ N. $8^{\circ} 12' (50'')$ E. — $3,5$ m.
- e. $56^{\circ} 41' (40'')$ N. $8^{\circ} 14' (10'')$ E. — $4,0$ m.

(E. f. S. Nr. 3/248 1942. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

438. Norge. Stadtlandet. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 9/394. Berlin 1942.)

Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $61^{\circ} 52',_5$ N. $4^{\circ} 52',_3$ E.
- b) $61^{\circ} 52',_5$ N. $4^{\circ} 34',_0$ E.
- c) $62^{\circ} 11',_0$ N. $4^{\circ} 34',_0$ E.
- d) $62^{\circ} 20',_0$ N. $4^{\circ} 58',_5$ E.
- e) $62^{\circ} 20',_0$ N. $5^{\circ} 14',_0$ E.
- f) $62^{\circ} 12',_6$ N. $5^{\circ} 14',_0$ E., derfra langs NW.- og W.-Kysten af *Stadtlandet* til
- g) $62^{\circ} 06',_0$ N. $5^{\circ} 07',_5$ E.
- h) $62^{\circ} 03',_5$ N. $4^{\circ} 56',_5$ E. og herfra tilbage til Punkt a).

439. Norge. Hjeltefjorden. Kjøflu. Sømærke ødelagt.

(N. f. S. Nr. 9/393. Berlin 1942.)

Jernstangen paa N.-Kanten af *Kjøflu* paa c. $60^{\circ} 40',_0$ N. $4^{\circ} 49',_2$ E. er væltet.

440. Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.

(E. f. S. Nr. 4/103. Oslo 1942.)

I Omraadet W. for *Hjeltefjorden* er følgende Sejlløb for Skibe og Baade spærret:

1. *Osundet*: Mellem $60^{\circ} 33',_8$ N. og $60^{\circ} 32',_3$ N. og E. for $4^{\circ} 50',_8$ E.
2. *Ulvundet* E.—W.-lige Del: Mellem $4^{\circ} 55',_1$ E. og $4^{\circ} 52',_5$ E.
Ulvundet N.—S.-lige Del (*Straumesundet*): Mellem $60^{\circ} 31',_5$ N. og $60^{\circ} 30',_3$ N.
3. *Rongsundet*: Et Omraade begrænset af rette Linier mellem Punkterne $60^{\circ} 30',_1$ N. $4^{\circ} 56',_2$ E. og $60^{\circ} 29',_9$ N. $4^{\circ} 56',_4$ E. og mellem $60^{\circ} 29',_7$ N. $4^{\circ} 56',_2$ E. og $60^{\circ} 29',_5$ N. $4^{\circ} 55',_8$ E.
4. *Svelgen*: Mellem $4^{\circ} 57',_8$ E. og $60^{\circ} 27',_2$ N.

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:*
 N 280 a. Skagerrak, Strömstad—Grebbe stad.

Tyskland:
 R D. 7. Die Jade, Südlicher Teil.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

441. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

E. f. S. Nr. 9/428 1942 udgaar og erstattes med:

I Marts, April og Maj Maaned 1942 finder paa Hverdage Skarpskydning Sted ved *Jægerspris*, som følger:

1) 24.—30. Marts samt 4.—15. Maj. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1200 og 1300—1700.

Skydepladsen over Søen begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) 55° 54', ₄ N. 11° 55', ₂ E. | d) 55° 53', ₄ N. 11° 50', ₁ E. |
| b) Sydspidsen af <i>Alholm</i> . | e) 55° 50', ₆ N. 11° 51', ₂ E. |
| c) 55° 54', ₀ N. 11° 52', ₀ E. | f) 55° 49', ₅ N. 11° 57', ₀ E. |

samt af Kystlinien mellem Punkterne f og a.

Under Skydning hejses Skydeflag paa *Nissebakker* paa c. 55° 53',₀ N. 11° 56',₁ E.

Naar Skydeflaget er hejst paa *Nissebakker*, maa ingen Sejlads finde Sted indenfor det ovenfor angivne Skydeomraade paa Søen.

2) 11.—21. Marts samt 9. April—2. Maj. Den daglige Skydetid er Kl. 1000—1600.

I Skydetiden vil der være hejst Signalfag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. for *Troldegaard*), paa Udsigtstaarnet ved *Skoven Mølle* (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*), paa *Juliane høj* (c. 500 m N. for *Jægerspris Hovedgaard*) og paa *Caroline høj* (c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*).

I Skydetiden er det forbudt at komme nærmere end c. 2,2 Sm til W.-Kysten af *Horns Herred* fra udfor *Draaby Kirke* og N. paa indtil *Alholm*.

Paa enkelte af de nævnte Dage vil der endvidere blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Orebjærg*, hvilket tillige kendetegnes ved Signalfag paa *Maglehøj* paa c. 55° 48',₇ N. 11° 55',₇ E. Paa disse Dage forbydes det Fartøjer at færdes i den S.-lige Del af *Jægerspris Bugt*.

(E. f. S. Nr. 9/428 1942.)

442. (T). Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev Fyrbaake forsvundet.
Læsø NW.-Rev Fyrbaake paa c. $57^{\circ} 17',_6$ N. $10^{\circ} 46',_0$ E. er forsvundet. Baaken er formentlig væltet af Isen.
(Kort Nr. 101 og 100. Danske Lods II, Side 109, 112 og 151. Fyr.-Fort. Nr. 115.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

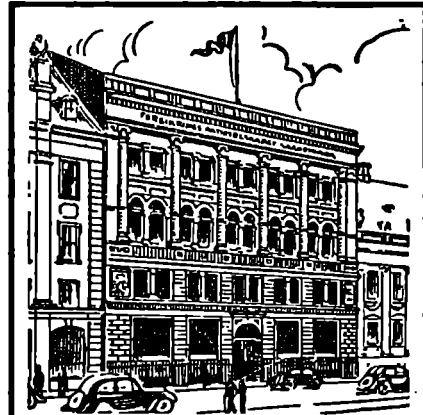
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN
TELEFON C.9316

Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian

Coal Importers, Agents,

Various Consumers

and Shipowners

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
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	Stevedoring
Horsens	Søren Andersen	Schultz
Kallundborg	Jørgen Schultz	
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
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	



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, Haderslev.
 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 Bugsererselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdals«.
 D/S »Holland«.
 Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phoenix«, 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.
 Svitzers Bugserafdeling.
 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«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 12

FREDAG 20. MARTS 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Aksemagternes Undervandsbaade fortsætter med at Agøre droje Indhug i de Allieredes Tonnageresourcer. Alene i den korte Tid, tyske og italienske Undervandsbaade har opereret ved den nordamerikanske Kyst og i de vestindiske Farvande, har de, efter tyske Rapportter, sænket over 1 Mill. Br. Reg. Tons, eller lige saa meget, som der blev bygget i U. S. A. i Aaret 1941. De Tabsopgørelser over sænket Handelstonnage, der fremkommer fra angelsaksisk Side, ligger paa et betydeligt lavere Niveau, bl. a. beregner *Chamber of Shipping* ifølge svenske Kilder, at det totale Tab for den britiske, de Allieredes og den neutrale Handelstonnage fra Krigens Udbrud indtil Udgangen af 1941 beløber sig til ialt ca. 8.6 Mill. Br. Reg. Tons. — Hidtil har den engelske og den amerikanske Skibsbygningsindustri Produktion langt fra kunnet dække dette Tab, men, efterhaanden som der kommer rigtig Fart især i den nordamerikanske Nybygningsindustri, er der vel ikke Tvivl om, at Tab og Tilgang nogenlunde vil dække hinanden, men om nogen Overflod paa Tonnage bliver der næppe Tale foreløbig, tværtimod er der Grund til at tro, at den angelsaksiske Tonnageknaphed vil blive yderligere accentueret, efterhaanden som især U. S. A.s produktionsmæssige og militære Resourcer helt mobiliseres for Krigens videre Førelse.

Om Forholdene paa de oversøiske Fragtmarkeder foreligger der stadig kun faa Oplysninger. Der er igen sluttet Kul fra Hampton Roads til Sydamerika paa Basis af Maximalraterne, \$8.50 til Rio og Santos og \$9 til Lower Plate. I modsat Retning er sluttet Hørfro fra Rosario til USNH. til \$15. I Vestindiafarten meldes der om fortsat stærk Aktivitet paa Basis af de fastsatte Rater. Korn fra Plate til Portugal og Spanien er stadig i Markedet til nominelt uforandrede Rater. Om alle de andre oversøiske Trades foreligger der ingen Oplysninger, og Udviklingen tenderer desværre i Retning af helt at hemmeligholde alle Fragtaftaler.

Paa vore hjemlige Markeder præges Forholdene stadig af Vejret. For prompt Lastning er Befragtningen praktisk talt stadig stoppet, hvorimod der gøres en Del Forretninger for senere Afskibning. Fra Norge til Danmark søges Tonnage for April og Majlastning for Salpeter til den uforandrede Rate af d. Kr. 25. Sukker fra god dansk Havn til Østnorge indikerer NKr. 20 à 25 for 2000 Tons Laster og noget mere for mindre Størrelser. Endvidere noteres der forskellige Kalilaster fra Tyskland til Danmark og Norge, ligesom der er en Del Stykgodslaster fra Hamburg og Bremen til norske Havne mellem Stavanger og Trondhjem. Raten for disse sidstnævnte Laster ligger mellem NKr. 35 og 45 efter Lossehavn. For Trælast fra Finland til Danmark har der været gjort Forretning til Rater mellem Kr. 125 og Kr. 130.

FORAN EN NY AKTIELOV?

Efter svensk Initiativ har der siden 1934 og indtil den sidste Verdenskrigs Udbrud været indledet et nordisk Samarbejde om forskellige Spørgsmaal indenfor Aktieretten. Samtidig med, at den nuværende Krig satte Bom for dette Samarbejde, er der fra svensk Side udarbejdet Forslag til en ny svensk Aktielov.

Fra dansk Side har nu den tidligere Overregistrator Krenchel, der en Aarrække ledede Aktieselskabsregisteret og som dansk Deltager har været med i de nordiske Forhandlinger, udarbejdet et Forslag til en revideret dansk Aktieselskabslov. Forslaget er oversendt til Handelsministeriet.

I sin Betænkning peger Overregistrator Krenchel paa, at Formaalet med de nordiske Forhandlinger ikke var at skabe en fællesnordisk Aktielovgivning. Det maatte af mange Grunde anses for uigennemførligt, men man har tilstræbt i videst mulig Udstrækning en Lovgivning efter analoge Retningslinier.

I Overregistratorens Forslag findes flere betydelige Ændringer fra den nugældende Lov. Stiftelsesoverenskomstens Ansvarlighed med Hensyn til et nydannet Aktieselskab skærpes ved, at der — hvor der er Tale om Indskud af andre Værdier end kontante Penge som Aktiebestanddele — skal foretages en Vurderingsforretning ved retligt udpegede Mænd.

Minimums-Kapitalindbetalingen foreslaas forhøjet fra de nu gældende 10 pCt. til 25 pCt., før Selskabet kan registreres. Det foreslaas endvidere, at 10 pCt. af Aktiekapitalen og ikke under 5,000 Kroner skal være indbetalt kontant.

Hvad angaar Friaktier, foreslaas det, at de kun skal udstedes, hvis der samtidig henlægges saa store Beløb til det lovmæssige Reservefond, at denne kommer op paa det legale Beløb i Forhold til den udvidede Kapital.

Endvidere rummer Forslaget den nye Bestemmelse, at Selskabet skal være afskaaret fra at erhverve egne Aktier. For Aktieselskaber med en Kapital paa over 100,000 Kr. foreslaas det gjort lovpligtigt, at Aarsregnskabet ledsages af en Aarsberetning.

Med Hensyn til Afsættelse af Aarsregnskaber, Statusopgørelse o. s. v. rummer Forslaget meget detaljerede Bestemmelser, der — sammenlignet med den nugældende Lov — indeholder betydelige Skærpelser. Hvad angaar Udbyttebetalingen foreslaas det, at en Generalforsamling ikke kan vedtage højere Udbytte, end Bestyrelsen har stillet Forslag om, men der foreslaas tillagt Aktionær-Minoriteter Ret til at kræve, at der af Aarsoverskudet betales et vist begrænset Udbytte, naar der er Muligheder for det.

Endvidere indeholder Forslaget Forbud mod, at een Maud er administrerende Direktør for Aktieselskabet og samtidig Formand i dets Bestyrelse.

BURMEISTER & WAINS ARBEJDE I FJØR

Burmeister & Wains Beretning foreligger nu. Aaret betegnes som et Aar, der har budt paa store Vanskeligheder. Isvinteren har besværliggjort Arbejdet baade paa Refshaleøen og i andre Afdelinger, og Mørklægningen har formindsket Arbejdsmulighederne paa Skibsværftet. Der har været store Brændselsvanskeligheder, men Ombygningen af Dieselmotorerne til Gasdrift har gjort det muligt at holde Kraftanlægene i Gang. Indenlandsk Brændsel har været anvendt i stor Udstrækning; der er brugt 21,000 Tons Tørv i Virksomheden.

Reservebeholdningerne af Raavarer er nu næsten udtømt, saa der maa for mange Raamaterialers Vedkommende arbejdes fra Dag til Dag, efterhaanden som Materialerne kommer frem.

Paa Værftet har der i 1941 i Gennemsnit været beskæftiget 6,071 Arbejdere og Funktionærer mod 7,312

Aaret forud. Der er udbetalt 28,4 Mill. Kr. i Arbejds-løn mod 30,7 Mill. i 1940. Antallet af Arbejdere og Funktionærer er reduceret med 17 pCt., men paa Grund af Lønforhøjelsen i Marts 1941 er Lønningerne kun reduceret med 8 pCt.

Støberiet, Smedien og Staalværket har kun haft ringe Beskæftigelse. Skibsværftet led først stærkt under Kuldeperioden, og senere har Mørklægning og manglende Raamaterialer sinket Arbejdet stærkt. Tørdokken, Flydedokkerne og Ophalingsbeddingerne har været godt beskæftiget.

Maskinfabrikken paa Christianshavn har haft Tilbagegang i Forhold til tidligere Aar, men har dog haft relativt god og ensartet Beskæftigelse. Bur-Wain har haft et tilfredsstillende Salg baade af stationære og Marine-Motorer og af Gasmotorer og Gasgeneratorer.

Regnskabet har vi tidligere omtalt, saa her skal kun nævnes Resultaterne fra Datterselskaberne. Holeby Dieselmotorfabrik har givet 5 pCt. i Udbytte, Frederikshavn Jernstøberi og Maskinfabrik og Nordisk Dieselauto ligeledes 5 pCt.

AARSBERETNING FOR »GEORG STAGE«S MINDE

Stiftelsen »Georg Stage«s Minde har udsendt Beretning om Virksomheden i 1941.

Paa Grund af Forholdene kunde sædvanligvis Sejlad med Øvelsesskibet ikke gennemføres, men det kunde dog efter omfattende Sikringsarbejder sejles til Isefjordens nordlige Bredning, hvor det laa under hele Uddannelsesperioden. Der indkom 130 Ansøgninger om at blive Elev om Bord. Af disse antoges 80 med en Gennemsnitsalder af 16½ Aar. Uddannelsen har saa vidt Forholdene tillod det været den sædvanlige, men Sejlad med lange Stræk har ikke været mulig, ligesom Natsejlad heller ikke har kunnet gennemføres. Togtet varede 121 Døgn. Til Trods for de for Skibsfarten vanskelige Tider lykkedes det Stiftelsen at skaffe Hyre til 42 af Eleverne. 9 Elever opgav Søen, og de resterende mente fra deres Hjemsted selv at skunne skaffe sig Hyre.

PRINS AXEL I H. & K.

Handels- & Kontoristforeningen havde formaaet Prins Axel til i Onsdags at holde sit Foredrag *Danmarks Indsats paa Verdenshavene*, som han holdt for nogen Tid siden i Studenterforeningen.

Foredraget havde samlet mellem 500 og 600 Medlemmer, saaledes at det blev nødvendigt ogsaa at tage Alexandrasalen i Brug. Der var inviteret et halvt Hundrede Gæster, og blandt disse bemærkedes Prins Erik, Direktør H. P. Christensen, Generalkonsul Wald. Jacobsen, Direktør L. O. Normann, Departementschef H. Jespersen og Direktør C. A. Møller.

Direktionens Formand, Bankdirektør Poul Ingholt, rettede en hjertelig Velkomst til Prins Axel, som derefter gik op paa Talerstolen, medens Forsamlingen rejste sig og hyldede den høje Gæst ved et minutlangt Bifald. Foredraget sluttede Prinsen med at rette en kraftig Appel til den danske Befolkning om i den nuværende mørke Tid at planlægge og dygtiggøre sig til det Genopbygningsarbejde, der forestaar efter Krigen.

Et hjerteligt Bifald slog Prins Axel i Møde efter Foredraget, og Hyldesten gentog sig, efter at *Formanden* paa Foreningens Vegne havde takket for den interessante og udbytterige Aften.

DE NORSKE SKIBE I GØTEBORG TIL ENGLANDS DISPOSITION

De ti norske Skibe, der siden 1940 har ligget i Göteborgs Havn, er nu ved Domsafgørelse fra den svenske Højesterets Side blevet stillet til Disposition for den engelske Regering.

De norske Rederier, der ejer Skibene, havde nedlagt Paastand om Beslaglæggelse af dem, og dette gik den svenske Overlandsret efter langvarige Overvejelser med til, men Højesteret har nu truffet den Afgørelse, at Skibene maa betragtes som britisk Ejendom, eftersom de Dispositioner, den norske Eksilregering traf for Skibene i Maj 1940 er at betragte som retsgyldige.

WILHELM WILHELMSSEN 70 AAR

Indehaveren af det norske Wilhelmsen-Rederi og dermed Chefen for Verdens største Enerederi, Kaptajn *Wilhelm Wilhelmsen* er fyldt 70 Aar.

I Verdensskibsfarten er Wilhelm Wilhelmsens Navn et af de kendteste. Hans rige Initiativ og nøgterne Overblik har været de to Egenskaber, der har faaet den mægtige Virksomhed til at blomstre op. Ligesom det herhjemme var Etatsraad H. N. Andersen, der ved Flaadens Omlægning fra Damp til Motor, gik i Spidsen, saaledes var det i Norge Kaptajn Wilhelmsen, der var Foregangsmanden. Endvidere har Wilhelmsen altid haft Øjnene aabne for, at det var paa de regelmæssigt og godt betjente Ruters Omraade, en stor Skibsfart maa bygge sin Fremtid. Ogsaa heri ser man Lighedspunktet med H. N. Andersen.

Oprindeligt drev Kaptajn Wilhelmsen Rederiet sammen med sin Halvbroder *Halvdan Wilhelmsen*, ved hvis Død i 1923 han blev Eneindehaver. I 1927 optoges Advokat *Kaare Schøning* og noget senere Sønnen *Tom Wilhelmsen* og Skibsreder *Nils Werring* som Kompagnoner.

Ogsaa i Danmark har Wilhelmsen mange Forbindelser. Hans Skibe har regelmæssigt besejlet København, hvor Rederiet repræsenteres af C. K. Hansen.

Af Rederiernes Aarsberetninger.

Det Forenede Dampskibs-Selskab: Intet Udbytte
Det Forenede Dampskibs-Selskab har udsendt sit Aarsregnskab og Aarsberetningen. Som det var ventet under de nu herskende Forhold, udbetaler Selskabet intet Udbytte. Regnskabsmeddelelsen lød:

Paa et Møde vedtog Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab Regnskabsafslutningen for 1941, som efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftsoverskud af 5,855,102 Kr.

Efter Fradrag af Udgifterne til Administration 3,060,089 Kr., Renter af 6 pCt. Reservefondsbeviser 1,350,000 Kr., og Personalets Pensionering 418,914 Kr., ialt 4,829,003 Kr., udgør Netto Over-

skuddet 1,026,098 Kr., som tillagt Overførslen fra 1940: 3,445,596 Kr., giver til Disposition 4,471,694 Kr.

Af dette Beløb foreslaas det at anvende til Af-skrivning paa Skibe: 2,360,000 Kr., paa Lægtene og Pramme: 25,000 Kr., og paa Pakhuse og Inventar: 86,567 Kr., ialt 2,471,567 Kr., og at overføre til næste Aar: Kr. 2,000,127.

Den lovmæssige og den ekstraordinære Reservefond andrager uforandret ialt 13,500,000 Kr.

Til Nybygnings Reservefonden er fra den i Fjor oprettede Konto for Tantiømebegrænsning overført 23,075 Kr., hvorved Fonden er forøget til 4,710,727 Kr.

I Aarsberetningen hedder det:

Ligesom i den sidste Del af det foregaaende Aar har Selskabet i 1941 fortsat Rute-Farten paa Østersøen, Norge og Sverige samt indenlandske Ruter i den Udstrækning, Forholdene har tilladt det, og anvendt de øvrige i de hjemlige Farvande værende Skibe, som er egnet dertil, til fri Fart særlig ved Tilførsler til Landet.

Af de 9 Skibe, som ved Aarets Begyndelse var oplagt i neutrale Havne, blev i Løbet af Sommeren 5 Skibe, som laa i nordamerikanske Havne, rekvisitioneret af De Forenede Staters Regering og sat i Fart. Der er fra den amerikanske Regerings Side lovet rimelig Kompensation for Skibene, men Størrelsen af denne er endnu Selskabet ubekendt. Ved Aarets Udgang laa derefter 4 Skibe oplagt i neutrale Havne.

Af de 20 Skibe, som ved Aarets Begyndelse var udenfor Selskabets Kontrol, er efter de til Selskabet indløbne Meddelelser 3 Skibe forlist. Desværre foreløb disse Ulykker ikke uden Tab af Menneskeliv, idet 20 danske Sømand herved mistede Livet.

Som Følge af, at Selskabet har været uden Oplysninger om en Del af Skibene, og da Regnskabsoplysninger fra Udlandet tildels mangler, maa nødvendigt Forbehold med Hensyn til Opgørelse af Regnskabsaaret og Selskabets Status tages.

Aarsberetningen oplyser, at Selskabets Flaade den 1. Januar 1941 bestod af 63 Dampskibe, 21 Dieselmotorskibe, 10 Bugserfartøjer og 5 søgaaende Lægttere samt 48 dækkede Pramme og en Kulelevator med en samlet Brutto Register-Tonnage af 161,083 Tons. I Aarets Løb tilkom Nybygningen, Dieselmotorskibet »Kronprins Frederik« paa 3895 Tons og ved Forandring af ældre Skibe 322 Tons, ialt 4,217 Tons.

Derimod fragik ved Krigsforlis af Dampskibene »Algarve«, »Dagmar« og »Diana« 4768 Tons. Flaaden bestod derefter ved Ugangen af 1941 af: 60 Dampskibe, 22 Dieselmotorskibe, 10 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægttere, 48 dækkede Pramme og 1 Kulelevator med en samlet Brutto-Register-Tonnage af 160,532 Tons.

Under Bygning var ved Aarets Udgang hos Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri 3 Dieselmotorskibe paa hver 3200 Brutto Register-Tons, og hos Frederikshavns Værft og Flydedok 1 Dieselmotorskib paa ca. 3200 Brutto-Register-Tons. Alle 4 Skibe er beregnet til Amerikafarten.

Om Regnskabet oplyses, at Selskabet i Aarets Løb har forøget sin Interesse i fremmede Foretagender med 1,008,666 Kr., hvorefter den er bogført med 10,780,452 Kr.

Heimdal: 10 pCt.

Der foreligger nu en foreløbig Regnskabsmeddelelse fra Dampskibsselskabet Heimdal, der giver 10 pCt. i Udbytte. Meddelelsen lyder:

Paa et Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Heimdal« oplystes det, at Selskabets Nettooverskud for 1941 efter Fradrag af Skatter, Renter og Kursdifferencer, Administrationsudgifter, Kaplak til Kaptajnerne, Tilskud til Selskabets Pensionskasse udgjorde 223,006 Kr. 86 Øre, hvortil kommer Overførsel fra 1940, 286,103 Kr. 28 Øre.

Nettooverskudet fremkommer efter Fradrag af Administrationsudgifter, Skatter, Renter og Kursdifferencer, Kaplak til Kaptajnerne, Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m., ialt 140,683 Kr. 91 Øre, samt Tab ved Havarier, Indefrysning og Survey m. m. 198,196 Kr. 51 Øre.

Bestyrelsen foreslaar at fordele dette Beløb saaledes: Henlæggelse til Ekstrareservefond 50,000 Kr., Henlæggelse til Dispositions- og Kursreguleringsfond 75,000 Kr., foreslaaet Udbytte 1941: 10 pCt. af Aktie-

kapitalen, 1,000,000 Kr., med 100,000 Kr., vedtægtsmæssig Resttantième til de Kommitterede 1222 Kr. 60 Øre, medens Resten, 282,887 Kr. 54 Øre, fremføres i ny Regning.

Det fremgaar af disse Oplysninger, at Selskabets Netto-Overskud er 223,006 Kr., Aaret forud var det tilsvarende Beløb 269,147 Kr. efter at der var benyttet 206,881 Kr. til Administration, Skatter etc. og 150,000 Kr. til Afskrivninger og Henlæggelser. Aktionærerne fik da Maksimum-Udbytte $8\frac{7}{8}$ pCt. og der henlagdes 150,000 Kr. til Ekstra-Reservefond foruden at det overførte Beløb forøgedes til 286,103 Kr. Selskabets Flaade bestod ved Aarets Begyndelse af 7 Skibe paa tilsammen 19,400 Tons Dødvægt. Heraf er i Aarets Løb de to Dampere »Samsø« og »Axel Carl« krigsforlist, og Damperen »Poul Carl« forlist efter en Kollision i Januar i Aar.

Ved foregaaende Aars Regnskabsmeddelelser Fremkomst var Aktiekursen 230, og ved Ugangen af Aaret 313. Ved Noteringen paa Dagen for Regnskabsmeddelelsen var Kursen 317 Sælger.

Fire af »Norden«s Skibe rekvisitionerede

Som meddelt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* giver Dampskibsselskabet Norden 4 pCt. i Udbytte. I Selskabets Aarsberetning hedder det:

Som omtalt i Aarsberetningen for 1940 laa samtlige Selskabets Motorskibe ved Aarets Slutning uvirksomme dels i Udlandet, dels i dansk Havn, og dette Forhold har vedvaret indtil de i Amerika liggende 4 Skibe blev rekvisitionerede af den amerikanske Regering i Maanederne Juli og August 1941, hvorefter Selskabet ingen Forbindelse har haft med disse Skibe, ligesom man stadig er uden Forbindelse med det Skib, som den 9. April 1940 blev opbragt af et engelsk Krigsskib. Om Betingelserne paa hvilke den amerikanske Regering har overtaget Skibene er positive Oplysninger ikke givet, og man ved saaledes ikke, om Skibene vil blive tilbageleveret Rederiet, naar Krigen holder op. Hvis Skibene bliver tilbageleveret, maa man dog være forberedt paa, at deres Tilstand vil være betydeligt forringet, idet der under de nuværende Forhold næppe bliver udført Vedligeholdelsesarbejde i den Udstrækning, som under normale Forhold anses for nødvendige. Siden Rekvisitionerne fandt Sted, er Udgifterne til Besætningerne, til Havneudgifter, Assurance etc. ophørt, hvilket har betydet en Lettelse i de meget store Udgifter, som Selskabet har haft, men et af Motorskibene ligger stadig stille i udenlandsk Havn med delvis Besætning ombord, og for dette Skib saavel for de i dansk Havn liggende Skibe har Selskabet stadig store Udgifter til Folkehold, Assurance, Havneudgifter og Vedligeholdelsesarbejder.

I Begyndelsen af 1941 blev Selskabets Nybygning, Motorskibet »Nordkyn« færdig ved Nakskov Skibsværft.

Selskabets næste Nybygning, som skulde været leveret i Juli/August 1941, er paa Grund af Materiale-mangel endnu ikke paabegyndt for Staalskrogets Vedkommende, men Maskineriet staar færdigt.

Det er under de nuværende Forhold ganske umuligt at udtale sig om Selskabets Fremtidsudsigter.

Svltzer har bjerget 79 Skibe i 1941

A/S Emanuel Z. Svltzers Bjergningsentreprise, hvis Regnskab tidligere har været offentliggjort, har nu udsendt sin Beretning for 1941. Den lyder:

I Aaret 1941 er der i hjemlige Farvande bjerget 35 strandede Damp- eller Motorskibe mod 18 i 1940 og 31 mindre Fartøjer mod 11 Aaret i Forvejen. Endvidere er der bjerget 6 minesprængte Dampere mod 12 sidste Aar samt 7 sunkne Fartøjer. 5 Skibe er indbjerget med Havari fra Søen, og der er udført 2 Ladningsbjergninger.

Der er i Aarets Løb foretaget 25 forgæves Ture mod

22 i 1940, og endelig har en af vore Bjergningsbaade udført et større Kabelarbejde i Kalmarsund.

Som meddelt i sidste Aarsberetning, blev en af vore 4 i Udlandet stationerede Baade rekviritioneret af den franske Regering umiddelbart efter den 9. April 1940, og dette Skib har hele dette Aar været uden for Entreprisens Kontrol. Vi har dog ved Brevveksling været i Forbindelse med Kaptajnen, som meddeler, at alt staar vel til om Bord, og at Besætningen, hvoraf Officererne er danske, har det godt.

Heller ikke i det forløbne Aar har vi været i For-

bindelse med »Valkyrien« og »Protector«, og vi er uvidende om, hvor disse to Skibe, som formentlig er rekviritioneret af den engelske Regering, befinder sig.

Endelig skal det meddeles, at S/S »Viking«, der, som det vil erindres, blev rekviritioneret af den græske Regering og havde græsk Besætning om Bord, er krigsforlist i April Maaned.

I Regnskabsaaret er der ogsaa i Aar taget Hensyn til Driftsudgifter for de to Baade, hvis Position Entreprisen er uvidende om, samt Reparationsomkostninger til alle i Udlandet stationerede Skibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rejsen var uigennemførlig, men Fragten skal betales

Højesteret har afsagt Dom i en Sag om Betaling af Fragt for en Skibslast, der paa Grund af Begivenhederne den 9. April 1940 ikke naaede til Danmark.

Centralkontoret for Indkøb af Korn og Foderstoffer havde truffet Aftale med Dampskibsselskabet »Hafnia« om, at Damperen »Alssund« skulde transportere 4200 Tons Majs fra Nordamerika til Danmark. Der blev forudbetalt et bestemt Beløb. Da Skibet ikke kunde afsejle til Danmark, blev Majsladningen atter udlossen i Lastehavnen, men Rederiet gjorde gældende, at det i Henhold til Krigsklausulen har Ret til Fragtbeløbet, og Sø- og Handelsretten dømte Centralkontoret til at anerkende, at Dampskibsselskabet »Hafnia« er berettiget til det hos Københavns Handelsbank af Centralkontoret deponerede Restbeløb paa Fragten, ialt 247,507 Kr. Desuden blev Centralkontoret dømt til at betale yderligere 222 Kr. Sagens Omkostninger ophævedes.

Centralkontoret appellerede til Højesteret, som med seks Stemmer mod 5 stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom og paalagde Centralkontoret Sagens Omkostninger med 4000 Kr.

Ny Lodsbaad til Grenaa

Lodseriet i Grenaa har faaet et nyt Fartøj bygget paa Frederikssund Skibsværft efter Tegning af Ingeniør V. V. Parsø i Lodsdirektoratet. Fartøjet maaler i Meter 9,60 × 3,25 × 1,60. Dets Brutto-Tonnage er 8,61, og det er udstyret med en Grenaa Raolimotor paa 25/30 HK., beregnet til at give Baaden en Fart paa ca. 6,5 Knob. Baaden er i øvrigt et spidsgattet kravelbygget Dæksfartøj med Styrehus paa Dækket midtskibs, hvorfra Adgang til Motorrum (beliggende fra midtskibs til forefter) samt til Opholdsrum (beliggende fra midtskibs og agterefter). Sejlføringen er Storsejl og Fok, og en Slæbeanordning er anbragt paa Agterkanten af Styrehus. Køl, Stævne, Spanter, Klædning og Dæksbjælker er af Eg. Dækket af Fyr.

11.000 Kr. i Bjergeløn

For nogen Tid siden bjærgede Statsbanernes Isbryder »Fenris« Motorsejleren »Brunn« af Hirtshals, der laa og drev med Isen ude ved Sprogø. Dens Besætning var gaaet i Land paa Øen Hjelm, og da de atter vilde gaa om Bord, var Skibet drevet bort med en Isflage.

Ved et Søforhør for nylig rejste Skibsinspektør Rasmus Hansen og Kaptajn O. P. Trondhjem Krav om Bjergningspenge, og nu har »Brunn« Ejer indgaaet et Forlig med Generaldirektoratet, saaledes at der vil blive udbetalt 11.000 Kr., deraf tilfalder 2/3 Statsbanerne, og Resten fordeles mellem Kaptajnen og Mandskabet paa »Fenris«.

Ny Fiskerihavn ved Guldborg

Maribo Aantsraad har bevilget et Tilskud paa Halvdelen af det forventede Tilskud fra Ministeriet for offentlige Arbejder, dog ikke over 28.000 Kr., til Anlæg af en Fiskerihavn ved Guldborg.

De samlede Udgifter til Anlæg af en saadan Fiskerihavn tæt Syd for Guldborgbroens Dæmning i Forbindelse med det gamle Færgeleje er anslaaet til 165.000 Kr., som tænkes tilvejebragt ved Tilskud fra Ministeriet for offentlige Arbejder, Arbejds- og Socialministeriet, Amtsraad og Kommune samt den stedlige Fiskeriforening.

To danske Sømand døde i Udlandet

Forhenværende Fragtmand Anders Larsen, Kalundborg, har gennem Handelsministeriet faaet Meddelelse om, at hans Søn, Sømand Otto Larsen, er fundet druknet i England den 2. Januar.

Forhenværende Brovagt Jespersen i Strib har faaet Underretning om, at hans Søn, Aksel Sander Jespersen, der var Sømand, er død paa et Hospital i London den 27. December.

Skibsinspektør for Grønlandsskibene i Amerika

Ifølge Meddelelser, der er indløbet fra Amerika, er Kap-

tajn N. O. Petersen, der førte »Hans Egede« til Grønland umiddelbart før den 9. April 1940, i New York blevet udnævnt til Skibsinspektør for de tre danske Skibe »Hans Egede«, »Julius Thomsen« og »Gertrud Rask«.

Nyt Rederiforetagende

Ifølge Aktieselskabsregisteret er der stiftet et nyt Selskab under Navnet A/S Rhederiet Ths. Sonne, Danmark. Formaalet er at drive Rederivirksomhed, og Aktiekapitalet er paa 10.000 Kr. Bestyrelsen bestaar af Direktør T. Sonne, Landsretssagfører P. Chr. Hede og Godsejer H. E. Pille, Fodbygaard, Næstved.

Fyrvæsenets nye Inspektionsskib

Som bekendt har Orlogsværftet paabegyndt Bygningen af et nyt Inspektionsskib for Fyr- og Vagervæsenet. Skibet, der faar Navnet »Nordsøen«, skal gøres færdigt saa hurtigt, det lader sig gøre, og der er derfor foreslaaet bevilget yderligere 700.000 Kr. til Færdigbygningen.

Fyrbaake taget af Isen

Det meddeles nu, at Læsø NW-Rev Fyrbaake er forsvundet, formentlig væltet af Isen.

Læsø NW-Rev Fyr blev bygget i 1901 som et ubevogtet Gasbaakefyr midt i Læsø Rende i 5 Meter Vand, omtrent ud for Søby.

I Tidens Løb var Fyret sunket en Del i den ene Side. I Løbet af Sommeren 1941 udførte Ingeniørfirmaet Chr. Bjørn Petersen et interessant Reparationsarbejde ved dette Fyr. Selve Fundamentet, en Betonblok paa ca. 350 Tons, blev ved Hjælp af kraftige Dunkrafter løftet op paa forskellig Vis understøttet, ligesom nye Stensætninger rundt Fyret skulde sikre dette mod Strøm-Underskæring og Is-skruninger.

Det er imidlertid gaaet Læsø NW-Rev Fyr ligesom Kobbergrundens Fyrbaake paa Læsøs SE.-Side. Denne Baake, der blev bygget i 1907, blev i Vinteren 1922 væltet af Is-skruninger, og en Lystønde maatte udlægges til Afmærkning af Grunden i Stedet for det ødelagte Fyr, hvis sidste Resler blev bortsprængt for nogle Aar siden.

Søfarten paa Næstved

I den Hensigt at opføre et moderne Stykgods-Pakhus og fremme Paketfarten paa Næstved Havn har en Kreds af Erhvervsdrivende i Næstved taget Initiativet til Oprettelse af et Aktieselskab, som i nær Fremtid holder stiftede Generalforsamling.

Lavere Krigsforsikrings-Præmier for Fiskefartøjer

Paa et i Bestyrelsen for Krigsforsikringen for danske Skibe (Fiskeriafdelingen) afholdt Møde vedtoges at nedsætte Aars-Krigskaskopræmierne fra 1. April for Nordsøen til 3 pCt., for Skagerak til 2 pCt., for Kattegat, Sundet,

SCHMIDT

OVERHEDERE SUGETRÆKANLÆG
SODUDBLÆSERE

gennem

DYHR

C. 8901

Bælterne og Østersøen til 1 pCt. og for Fjorde, Indsøer og Havne til ½ pCt.

Solgt Marstal-Skonnert

Kaptajn Max Smith, Marstal, har solgt Skonnerten »Activ« mod Bundbesigtigelse til et Konsortium i Hasle. Købesummen er 105,000 Kr. »Activ« var et af de Skibe, som Skibsreder E. B. Kromann for nogle Aar siden købte i Frankrig. Kaptajn Smith var med i Frankrig for at hente det hjem, og han overtog det efter gennemgribende Reparationer. — »Activ« er paa 165 Tons.

Skibskøb

Styrmand Arnold Nielsen, Stubbekøbing, har købt Motorskibet »Pollux« af Hasle. Skibet er 110 Tons og Købsprisen opgives til ca. 60,000 Kr.

Skandinaviske Sømandshjem

Den danske Afdeling af »Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne« oplyser, at der i den nye Udgave af Statskalenderen fejlagtigt staar opført Viceadmiral A. H. Vedel som Formand, og gør opmærksom paa, at Kontreadmiral A. Topsøe-Jensen som hidtil er Formand for den danske Afdelings Styrelse.

50 Aar

Direktøren for Dampskibsselskabet »Anholt«, Kaptajnløjtnant R. L. Albertsen fylder i Dag — Fredag — 50 Aar.

Direktøren Albertsen, hvis Fader var Lods i Slipshavn, kom tidligt til Søs. Efter at have taget Styrmandseksamen sejlede han i nogle Aar i Koffardifarten, inden han blev ansat som Styrmand i Statsbanernes Tjeneste. I 1925 traadte han som Skibsfører ind i Rederiet »Anholt«, hvor han nu er Direktør.

Albertsen aftjente sin Værnepligt som Reserveløjtnant og har senere gentagne Gange gjort Tjeneste. Han er nu Kaptajnløjtnant af Reserven og gør for Tiden Tjeneste ved Sø-Transportvæsenet.

Direktør Albertsen er en meget dygtig, afholdt og elskværdig Mand, der har talrige Venner.

Nye svenske Rederier

Der er nu blevet indregistreret tre nye Rederier, der alle er hjemmehørende i Stockholm. De drejer sig om Rederierne *Atomna*, *Prosperina* og *Trivia*. Hvert af Rederierne har en Aktiekapital paa 100,000 Kr.

For alle tre Rederiers Vedkommende forestaas Ledelsen af Generalkonsul P. G. Thulin.

Svensk Røde Kors-Skib til Grækenland

Det svenske Rederi Transatlantic's Dampner *Hallaren* er afsejlet fra Göteborg paa sin Rejse for Røde Kors' Regning til Grækenland. Skibet blev assisteret ud af de hjemlige Farvande af Isbryder. Paa Rejsen anløber den svenske Dampner Lissabon, hvor den skal laste Korn og Tørfisk til Grækenland.

Norske Skibstab

Fra Washington er meddelt, at det norske Motorskib »Leif« er blevet sænket udfor den amerikanske Atlanterhavskyst. »Leif« ejes af Dampskibsselskabet Laly i Oslo. Det er paa 1582 Bruttotons og bygget i 1937.

Norsk Telegrambyrå oplyser, at det norske Motorskib »Taurus«, der ejes af Wilhelmsen, er sænket i Atlanterhavet, da det gik i engelsk Fart. »Taurus« lastede 4767 Tons.

For nogen Tid siden blev det meddelt, at det norske Tankskib »Racine« var blevet torpederet i det caraimiske Hav. Det viser sig nu at dreje sig om Rederiet S. Bergsens Motortankskib »Charles Racine«, der er paa 15,550 Tons Dødvægt.

Efter hvad »Stavanger Aftenblad« erfarer fra paalidelig Kilde, nærer man alvorlig Bekymring for Kystruteskibet »Galtesund«. Siden det i Søndags afgik fra Flekkefjord til Ekesund har man intet set eller hørt til det. Baaden havde Last, men vistnok ikke Passagerer ombord.

»Normandie«s Forsikring

Efter hvad der meddeles i »Financial News« vil Forsikringsmarkedet i London faa et Tab paa 2 Mill. Pd. Strl. som Følge af »Normandie«s Brand i New Yorks Havn.

Ifølge »Daily Mirror« er der af Marineministeriet blevet

bevilget en Kredit paa 5 Millioner Dollars til Genistandsættelsesarbejderne, der er blevet overdraget Firmaet »Meritt Chapman & Scott, Inc.«, Bjergnings-Entreprise i New York.

Kanalvejen mellem Atlanterhavet og Middelhavet

Den franske Regering driver en planmæssig Kanalpolitik, der skal føre til Realisationen af en storslaaet Flod- og Kanalplan. Denne Plan gaar i store Træk ud paa at faa gennemført tre store Projekter.

Det største af disse er Oprettelse af en betydningsfuld Forbindelse mellem Seinen og Rhinen, hvad der først og fremmest kræver en Uddybning af Seinen. Det andet Projekt drejer sig om at faa Loire gjort sejlbart og anlagt en Kanal mellem Loire og Rhone, som kan benyttes af store Skibe, samt foretaget en Udvidelse af den allerede eksisterende Rhone-Loire-Kanal, eventuelt med Udbygning af Rhones øvre Løb fra Lyon til Genfersøen. Maalet med den tredje Kanalplan er at skabe en Forbindelse mellem Atlanterhavet og Middelhavet fra Bordeaux til Narbonne.

Englands Tankfart

Det engelske Tankskibsselskab British Oil Shipping Co. har sluttet Regnskabsaaret 1941 med et Nettooverskud paa 25,770 Pd. Strl. mod 63,351 Pd. Strl. i 1940. Der udbetales 15 pCt. i Udbytte mod 20 pCt. i 1940. Af Beretningen fremgaar det, at den af den engelske Regering chartrede Tonnage delvis er til Reparation. Nedgangen i Fortjenesten skyldes, at en Del af Skibene er blevet sænkede.

Den spanske Skibsfart i 1941

Den spanske Generaldirektion for den søgaaende Trafik har udsendt en Redegørelse for den spanske Handelsflaades Virksomhed i 1941. Det fremgaar heraf, at der ialt er gennemført 155 Rejser og bragt 855,471 Tons Varer til Spanien. I Begyndelsen af indeværende Aar var der paa Værfterne 111 Skibe under Bygning paa tilsammen 139,000 Tons og til en Værdi af 539,8 Mill. Pesetas.

I Løbet af 1941 har Marinen hævet 13 af de Skibe, der blev sænket under Borgerkrigen. De bjærgede Skibe har en samlet Tonnage paa 36,000 Tons. Af Handelsflaadens Skibe blev i Aarets Løb 13 underkastet større Reparationer, medens 11 Fartøjer paa tilsammen 19,303 BRT gik tabt.

Hvad der særligt har bidraget til den spanske Handelsflaadens Opsving, er det Forhold, at der siden Begyndelsen af 1937 er oprettet et stort Antal nye Skibsfartlinier, bl. a. en regelmæssig ugentlig Sejlads mellem Nordspanien og De kanariske Øer, og en daglig Forbindelse mellem Algeciras og Ceuta. Desuden gaar der hver 6. Uge et Skib fra Spanien til Fernando Po i spansk Guinea.

I 1937 udgjorde Bruttoindtægterne ved Fragt- og Passagertrafikken ialt 10,3 Mill. Pesetas. I 1940 var Beløbet steget til 41 Mill. for Fragternes og 14,8 Mill. for Passagertrafikken Vedkommende.

Ny Havnefoged ved Vandbygningsvæsenet

Ministeriet for offentlige Arbejder har udnævnt Havneassistent F. L. Andersen til Havnefoged under Vandbygningsvæsenet fra 1. April.

Fødselsdage

I Dag — Fredag — fylder tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab Kaptajn K. R. Fischer 80 Aar. Kaptajn Fischer gik i Land i 1927.

Ligeledes i Dag fylder tidligere Fører i Rederiet Progress Kaptajn Hans Mathiasen 70 Aar. Kaptajn Mathiasen, der sidst var Fører af Dampneren »Henry Tegner«, forlod Søen i 1934.

Paa Onsdag fylder tidligere Skibsfører i Svitzers Bjergningsentreprise Kaptajn N. J. Gabrielsen 70 Aar. Kaptajn Gabrielsen gik i Land i 1922.

Paa Tirsdag fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Myren, Kaptajn R. H. Christensen 50 Aar.

25 Aars Jubilæum

Maskinmester Hans Clemmensen Hansen kan den 1. April fejre sit 25 Aars Jubilæum i Statsbanernes Tjeneste. Maskinmester Hansen, der tidligere har sejlet i J. Lauritzens Rederi og i D.D.P.A., gør nu Tjeneste ved Storebæltsoverfarten.

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

KØBENHAVN

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

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.

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

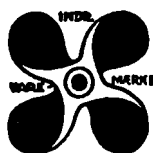
PACIFIC A/S

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.



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang III. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 19. Marts 1942.

Nr. 11.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar 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 Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

443. Sverige. Öland W.-Kyst. Degerhamn Indsejling. Sten fjernet. Oplysning om Dybde.

(U. f. s. Nr. 11/463. Stockholm 1942.)

Den i E. f. S. Nr. 2/165 1942 rapporterede Sten i Indsejlingen til *Degerhamn* paa c. $56^{\circ} 21',_{2}$ N. $16^{\circ} 24',_{6}$ E. er fjernet. Dybden i Indsejlingsrenden er nu $4,_{5}$ m ved Midelvandstand.

(E. f. S. Nr. 2/165 1942.)

444. Sverige. Utlängan—Landsort. Fyrtaarn nedrevet.

(U. f. s. Nr. 11/462. Stockholm 1942.)

Taarnet til det i 1940 nedlagte *Grimskär* Fyr paa c. $56^{\circ} 39',_{2}$ N. $16^{\circ} 22',_{4}$ E. er nedrevet.

(E. f. S. Nr. 2/131 1941.)

445. (T). Finland. Bottnische Bugt. Skärgårdshavet. Lohm. Rödsjär Havnefyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 6/150. Helsingfors 1942.)

Rödsjär Havnefyr paa c. $60^{\circ} 06',_{0}$ N. $21^{\circ} 39',_{7}$ E. er slukket for Vinterperioden.

446. (T). Finland. Bottnische Bugt. Skärgårdshavet. Utö Havnefyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 6/151. Helsingfors 1942.)

Utö Havnefyr paa c. $59^{\circ} 47',_{3}$ N. $21^{\circ} 22',_{0}$ E. er slukket for Vinterperioden.

447. Tyskland. Danzig Kystradiostation. Kaldesignal forandret.

(N. f. S. Nr. 10/417. Berlin 1942.)

Kaldesignalet for *Danzig* Kystradiostation paa $54^{\circ} 25' 24''$ N. $18^{\circ} 36' 26''$ E. er forandret til *DAD*.

448. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.

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

I. I *Putziger Wiek* 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:

- Hovedløbets S.-lige Molehoved paa 54° 32' 11" N. 18° 33' 56" E.
- Gotenhafen* Anduvningstønde paa 54° 32' 10" N. 18° 36' 14" E.
- 54° 31' 12" N. 18° 36' 09" E.
- Molehovedet ved Lystbaadehavnen paa 54° 31' 05" N. 18° 33' 23" E.

Redens W.-Grænse dannes af Havneanlæggenes Moler.

E. f. S. Nr. 1/44 1942 udgaar.

(E. f. S. Nr. 53/2903 1940 og 1/44 1942. Kort Nr. 200.)

449. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 10/419. Berlin 1942.)

Den 25., 26. og 27. Marts 1942 Kl. 0700—1700 foretages Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

m o d 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.

m o d N o r d af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet 54° 13',₄ N. 15° 29',₅ E.

m o d Ø s t af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

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 Vindsemaforen 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 førnævnte Fareomraade forbudt.

450. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 10/420. Berlin 1942.)

Skydeøvelser foretages den 24. Marts 1942 Kl. 0800—1300 fra en Skydeplads paa c. 54° 08',₇ N. 11° 49',₀ E. paa Kysten ved *Heiligendamm*.

Skydefeltet over Søen er 1500 m i E.-W.-lig Retning og strækker sig 2,₅ Sm fra Kysten i N.-lig Retning.

Under Skydeøvelserne er det forbudt at opholde sig eller færdes paa Skydefeltet.

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

451. (T). Sverige. Sundet. Fyr midlertidigt slukket.
(U. f. s. Nr. 11/495. Stockholm 1942.)
Borstahusen Fyr paa c. $55^{\circ} 54' N.$ $12^{\circ} 48' E.$ er midlertidigt slukket for Reparation.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

452. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Sømærke inddraget.
Den hvide Stage med 1 Halmvisk, *Havrevlen*, der var udlagt paa $56^{\circ} 43' (09)'' N.$ $8^{\circ} 13' (32)'' E.$, ved Landgrunden mellem *Havmolen* og *Tyborøn Kanal* Ledefyrlinie, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 1/45 1934. Kort Nr. 104. Søm.-Fort. Side 60, Nr. 4 b.)
453. (T). Sverige. Skagerrak. Hållö Fyr. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
Annulleret.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

454. Norge. Vesterålen. Langøy NW. Oplysning om Grund.
(N. f. S. Nr. 10/437. Berlin 1942.)
En Grund med en Vanddybde af 17 m er fundet paa c. $69^{\circ} 02' N.$ $13^{\circ} 50' E.$

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

455. Island E.-Kyst. Kambanes Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 10/424. Berlin 1942.)
Kambanes Fyr paa c. $64^{\circ} 48',0 N.$ $13^{\circ} 50',8 W.$ er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 6^s, Blink 1^s, Mørke 5^s.
(Kort Nr. 74, 70 og 25. Islandske Lods, Side 161. Fyr-Fort. Nr. 957.)

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. 2 til <i>Svensk Lots, Del A.</i>
T	— - 1 - <i>Svensk Lots, Del I.</i>
T	— - 2 - <i>Svensk Lots, Del II.</i>
T	— - 6 - <i>Svensk Lots, Del IV.</i>
T	— - 7 - <i>Svensk Lots, Del V.</i>

Tyskland:

R D. 216 Reede von List.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

456. (T). Danmark. Kattegat. Samsø. Lushage Fyr. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
Taagesignalet ved *Lushage* Fyr paa c. $55^{\circ} 45',_9$ N. $10^{\circ} 37',_6$ E. er midlertidigt ude af Virksomhed.
457. (T). Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller Fyr midlertidigt slukket.
Røsnæs Puller Fyr paa c. $55^{\circ} 45',_0$ N. $10^{\circ} 50',_8$ E er midlertidigt slukket.
(E. f. S. Nr. 7/387 1942.)
458. (T). Danmark. Kattegat. Samsø. Vesborg Fyr midlertidigt i Uorden. Taagesignal ude af Virksomhed.
Paa Grund af Kabelbrud brænder *Vesborg* Fyr paa c. $55^{\circ} 46',_2$ N. $10^{\circ} 33',_3$ E. midlertidigt med nedsat Lysstyrke.
Taagesignalet ved Fyret er midlertidigt ude af Virksomhed.
-

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



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



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 D/S »Active«, 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, Haderslev.
 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 Bugserelskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Helmdal«.
 D/S »Helland«.
 Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.
 Poseldon Shipping Comp. A/S.
 D/S »Progress«.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Sølnæs«.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.
 D/S »Svendborg«.
 Oluf Svendsen.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 Svitzers Bugserafdeling.
 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«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 13

FREDAG 27. MARTS 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Sokrigen raser stadig med uformindsket Styrke, og Sisler i de østamerikanske Farvande synes Axemagternes Undervandsbaade at opnaa store Resultater. Dette skyldes efter tyske Udsagn, at Amerikanerne endnu langtfra er i Besiddelse af samme Erfaring, som Englænderne har, naar det gælder Afværgeforanstaltninger overfor Undervandsbaade, og det ligger derfor ligefor at tro, at Amerikanerne, efterhaanden som de vinder større, omend dyrekøbt Erfaring, vil være i Stand til at bringe mere Balance i Tingene.

I Mellemtiden taler Sænkningernes Antal imidlertid deres eget dystre Sprog. Den engelske Befolkning forberedes paa, at Livremmen skal spændes endnu et Hul ind, og i U. S. A. tales der ligeledes om, at det kan blive nødvendigt at rationere forskellige Fornødenheder, der importeres pr. Skib. Disse Foranstaltninger er dog næppe alene et Resultat af Axemagternes Angreb paa de engelske og amerikanske Forsyningslinier, men maa for en stor Del, maaske endda for største Delens vedkommende, tilskrives den voldsomme Expansion, der har fundet Sted i Angelsaksernes Krigsproduktion, som skal transporteres over Havet til Fronter, der er tusindvis af Mile fjernet fra Produktionsstedet.

Det er derfor rigtigt, naar der fra tysk Side i Betragtninger over Krigens videre Udvikling henvises til, at Transportspørgsmaalet er et af de allervigtigste Problemer. For Angelsaksernes vedkommende er det Søtransporterne det afhænger af, og Spørgsmaalet bliver da, om den engelske og amerikanske Tonnagebygning kan øges i et saadant Omfang, at den ikke alene dækker Tabene, men ogsaa kan holde Trit med den yderligere Udvikling af det angelsaksiske Krigspotential, der er planlagt, da, som Præsident Roosevelt engang udtrykte det, det nytter lidet at producere Krigsmateriel, hvis det ikke kan transporteres derhen, hvor der er Brug for det.

Det er imidlertid ikke alene England og U. S. A., der tonnagemæssigt set, er haardt spændt for. Ogsaa i Japan synes der at gøre sig Tonnagemangel gældende. Allerede tidligere er der fremkommet Meddelelser om, at den japanske Befolkning, saalænge Krigen varede, ikke skulde vente nogen større Import fra de besatte Omraader i det sydlige Stillehav, da Tonnagen fortrinsvis skulde bruges til krigsvigtige Transporter, og det fornyligt publicerede Opraab til de norske Skibe, der befinder sig i Stillehavet om at søge til en japansk eller japansk kontrolleret Havn for at stille sig i japansk Tjeneste, tjener yderligere til at understrege dette Forhold.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Oplysninger. Der sluttet stadig Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til uforandrede Rater, ligesom Hørfro fra River Plate til North Hatteras igen har betalt \$15. I Vestindiafarten er Raten uforandret til USNH., hvorimod der for Sukker til Montreal noteres den højere Rate af 46 Cts. per 100 lbs. — I transatlantisk Trade rapporteres flere Baade at være sluttet til den betydeligt reducerede Rate af \$40 til nordisk Havn, og Trælast fra Halifax til Island er igen sluttet til 500/-.

Foraarets officielle Komme har endnu ikke bragt

nogen Forandring paa vore hjemlige Markeder, men det kan vel næppe være længe, førend Vejforholdene igen tillader normal Aktivitet. Paa Grund af den lange Vinter er der Grund til at tro, at Sæsonen vil blive ualmindelig livlig, men ratemæssigt set, er de fleste Markeder jo under Kontrol, saa, selv om der er rigeligt med Beskæftigelse, vil Rateudsvingene utvivlsomt kun blive smaa.

FRA Ø. K.s GENERALFORSAMLING

Ved Ø. K.s Generalforsamling blev Højesteretssagfører *Bülou* valgt til Dirigent, hvorefter Formanden for Bestyrelsesraadet, Prins *Axel*, aflagde Beretningen. Prinsen udtalte herunder:

Kompagniets Aarsberetning og Regnskab for 1941 har været trykt i nogen Tid og tilgængeligt for Aktionærer og Offentlighed, og jeg tillader mig at forudsætte Indholdet bekendt.

Som deri omtalt, er to af Kompagniets Skibe — ms. »Europa« og ms. »Malaya« — i det forløbne Drifts-aar rapporteret krigsforliste, og ved det sidstnævnte Skibs Forlis gik 26 danske Sømand tabt.

Gennem Udenrigsministeriet har Kompagniet erfare, at Begivenhederne i det fjerne Østen ogsaa har krævet Ofre blandt dets Funktionærer, hvorom de Paarørende herhjemme er blevet underrettet.

Idet Kompagniet dybt beklager disse Tab af Menneskeliv, foreslaar jeg, at vi hædrer de Dødes Minde ved at rejse os.

Hvorledes den seneste Krigsudvikling i det fjerne Østen har paavirket Kompagniets Virksomheder, kan ikke oplyses, da Kompagniet vedblivende er afskaaret fra Forbindelse med dets derværende Afdelinger, og idet Bestyrelsen iøvrigt henviser til Beretning og Regnskab, hvis Ufuldstændighed er Følge af ydre Omstændigheder, hvorover Kompagniet ikke er Herre, tillader jeg mig paa Bestyrelsens Vegne at anmode om Decharge for Regnskabet i den foreliggende Form.

Efter at der var givet Decharge for Regnskabet, genvalgte Direktør C. C. Hansen til Bestyrelsen.

DANSK KRIGS-SØFORSIKRING FOR VARER

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer har offentliggjort sine Regnskaber for Aaret 1941 saavel for den saakaldte gamle Afdeling, der oprettedes ved Lov af 4. Maj 1939, som for den nye Afdeling, der oprettedes ved Lov af 29. April 1940.

Regnskabet for den gamle Afdeling viser et Underskud paa 49,2 Mill. Kr., hvilket vil sige, at den af Staten, et Konsortium af Banker, Købmænd og Industridrivende samt af danske Forsikringsselskaber stillede Garantikapital paa 40 Mill. Kr. er gaaet tabt. Det kan oplyses, at Dansk Krigs-Søforsikring for Varer allerede den 23. Juni 1941 havde betalt alle anerkendte Skadessummer med 100 pCt.

Regnskabet for den nye Afdeling, hvortil alle Forsikringer, tegnet i Krigsforsikringsinstituttet fra og med den 9. April henføres, og for hvilken Statskassen staar som Garant, viser et Overskud paa 20,5 Mill. Kr. I denne Forbindelse skal det dog bemærkes, at der efter Regnskabets Afslutning er foretaget betydelige Nedsættelser af de siden den 10. November 1941 gældende Præmiesatser. Eksempelvis er Præmien for Import af Brændselstoffer nedsat til Halvdelen.

MÆGLERKORPORATIONEN

Mæglerkorporationen i København har afholdt sin Maarlige Generalforsamling. Til Præsidiat genvalgtes: Som Formand Skibsmægler Herman Hansen, som Næstformand Varemægler F. S. Eskildsen, som Bisidder Skibsmægler J. Wonsild og Varemægler Mogens Broe.

LAAN TIL FRAVÆRENDE SØFOLKS PAARØRENDE

Som det vil erindres, er der hidtil af Staten udbetalt Laan til fraværende Søfolks Paarørende herhjemme — ialt har dette Laan for indeværende Finansaar andraget 2,8 Mill. Kr. Forholdene har jo stadig ikke ændret sig, og Finansudvalget har derefter paa Handelsminister *Halfdan Hendriksens* Anmodning bevilget 1,8 Mill. Kr. til samme Formaal i Tiden indtil 1. September.

MULIGHED FOR TILBAGEVENDEN TIL DE BALTISKE LANDE

Ved en tysk Forordning har de baltiske Lande Estland, Letland og Litauen i stort Omfang faaet deres statsretlige Selvstændighed tilbage. Det udtales, at Landene faar deres nationale Selvstyre tilbage.

Det udtales fra tysk Side, at mange af de Folk, der har haft deres Hjem i disse Lande, men siden har maattet rejse bort eller flygte, nu vil kunne vende tilbage. Dette gælder ogsaa Danske, som har haft Bopæl og Virksomhed i Baltikum, men som i den sidste Tid enten er blevet fordrevet eller frivilligt er rejst bort.

Om dette Spørgsmaal har Det danske Udenrigsministerium udsendt følgende Meddelelse:

Det kgl. Gesandtskab i Berlin har indberettet til Udenrigsministeriet, at der i Henhold til en af den tyske Rigskommissær fra Ostland udfærdiget »Anordning für die Neugestaltung von Handwerk,

Kleinindustrie und Einzelhandel« er aabnet en Mulighed for, at Virksomheder af denne Art i Letland og Litauen, der efter den 17. Juni 1940 er blevet frataget Indehaverne, under visse Betingelser vil kunne tilbagegives til de tidligere Indehavere efter de lokale tyske Myndigheders nærmere Bestemmelse.

Interesserede vil kunne erholde nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Udenrigsministeriet.

DEN ENGELSKE HANDELSFLAADE EFTER KRIGEN

Indenfor den engelske Søfartspresse beskæftiger man sig for Tiden med Planerne for den engelske Handelsflaade efter Krigen. Fra Skibsværfternes Side har man foreslaaet, at der skal nedsættes et Udvalg, som skal sammensættes af Repræsentanter for Skibsværfterne og Rederne for at skabe de bedste og mest praktiske Skibstyper. Ved at indskrænke Antallet af Typer efter amerikansk Forbillede vil der kunne bygges Skibe, som med faa Ændringer kan indrettes efter det specielle Behov, de enkelte Rederier har. Dette vil kræve, at de engelske Værfter skal moderniseres paa mange Omraader, saaledes at f. Eks. den moderne Svejsteknik kommer til Anvendelse endnu hyppigere end hidtil.

Et Skibsfarts-Tidsskrift har opgjort det engelske Behov af Fragtskibe til Rutesfart efter Krigen til 500 paa tilsammen 4 Millioner Bruttoregistertons. 300 af disse Skibe skal udstyres med Motorer paa 6000 Hestekræfter Stykket.

Den hidtil største Præstation i Levering af Motorskibe og Maskiner i England foregik i 1930, da der blev bygget 764.000 Bruttoregistertons med en Maskinkraft paa 450.000 Hestekræfter. Af denne blev 250—300.000 Hestekræfter anvendt til Ruteskibe. Skal man dømme herefter, vil det vare nogle Aar, inden hele Behovet for Motorskibe dækkes.

Af Rederiernes Aarsberetninger.

Dannebrog: 9¼ pCt.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet *Dannebrog* har budsendt Meddelelse om, at Selskabets Nettooverskud for 1941 andrager 940.105 Kr., hvortil kommer Renter 222.035 Kr. samt Overførsel fra forrige Aar 451.665 Kr. — ialt 1.613.805 Kr. Beløbet foreslaas fordelt paa følgende Maade:

Henlagt til Konjunktur-Fond: 196.000 Kr., henlagt til Afskrivnings-Konto for Garantiforskrivning i Krigsforsikringen for danske Skibe: 400.000 Kr., Bestyrelsens Tantième: 17.352 Kr., 9¼ pCt. Udbytte til Aktionærerne: 518.000 Kr., Overførsel til næste Aar: 482.453 Kr.

Netto-Overskudet er iøvrigt fremkommet efter Fradrag af: Skibenes Drifts-Udgifter: 6.666.160 Kr., Klassifikationer og Fornyerelser samt Tab ved Havarier: 704.342 Kr., Administrations-Udgifter incl. Skatter: 378.030 Kr., ialt 708.110 Kr.

»Dannebrog«, der saaledes udbetaler 9¼ pCt. til Aktionærerne, gav for 1940 9⅔ pCt. i Udbytte, efter at Udbyttet i de nærmest foregaaende fire Aar havde været 15, 10, 20 og 6 pCt. Ved Bedømmelsen af disse Udbytte-Udbetalinger maa det erindres, at Rederiet, der i 1934 nedskrev sin Aktiekapital med 75 pCt., nemlig fra 11,2 til 2,8 Millioner Kr., for kortere Tid siden udvidede Aktiekapitalen med andre 2,8 Millioner, der blev udbudt til Kurs 150. Kapitalen har saaledes siden været 5,6 Millioner Kr.

I Rederiets Aarsberetning hedder det:

— Vort Selskab har, siden vi aflagde Beretning for Aaret 1940, været forskaanet for Tab eller alvorlige

Havarier for den Del af Flaaden, der sejler under Rederiets Kontrol, og det glæder os at kunne sige, at der kun foreligger gode Meddelelser om de Skibe, der sejler under fremmed Flag.

I Begyndelsen af 1941, hvor de hjemlige Farvande var tilfrosset, kunde Sejladen kun opretholdes ved Hjælp af Isbrydere og med store Forsinkelser og Skader paa Skibene. De hjemmenværende 8 Skibe har været opholdt i 255 Dage paa Grund af Ishindringer og har haft 347 Reparationsdage. Her ud over har der været 66 Opholdsdage af andre ekstraordinære Aarsager; det vil sige, at der er gaaet ialt 668 Beskæftigelsesdage tabt for Skibene. For 1942 gør de samme Forhold sig jo desværre stærkt gældende, og med de stigende Udgifter paa næsten alle Omraader — ikke mindst stærkt stigende Assurancepræmier — kan Udgifterne for den danske Skibsfart ikke siges at være særlig lyse. De Skibe, der sejler under Rederiets Kontrol, har hovedsagelig været beskæftiget med Transporter til Danmark af Salpeter, Træ, Kul og Koks til Rater og paa Vilkaar, der har været approberet eller bestemt af Fragnævnet.

For de 6 Skibe, der sejler under fremmed Flag, udgørende 55 pCt. af den samlede Dødvægt-Tonnage, maa der tages et Forbehold, da der ikke foreligger Opgørelse for disse Skibe.

Paa ekstraordinære Generalforsamlinger den 17. og 26. September blev Bestyrelsens Forslag om at udvide Aktiekapitalen med 100 pCt. til Kurs 150 vedtaget. Aktie-Emissionen blev fremlagt hos A/S Københavns Handelsbank, og de gamle Aktiebrev blev indkaldt til

Ombytning med de nye i Januar 1942. Motiveringen til denne Udvidelse var, at Selskabet paa danske Værfter i August og September havde bestilt to Nybygninger, et Last-Dieselmotorskib paa ca. 9000 Tons Dødvægt og en Damper paa 3500 Tons Dødvægt.

Pacific: 15 pCt.

Dampskibsselskabet *Pacific*, der for 1941 udbetaler sine Aktionærer 15 pCt. i Udbytte, har udsendt følgende Regnskabsmeddelelse:

Dampskibsselskabet »Pacific« meddeler, at Selskabets Netto-Overskud for 1941 uden Afskrivning paa Skibene og efter at der i Aarets Løb er betalt 154.863 Kr. i Skat og efter Afskrivning af Garantiforskrivning til Krigsforsikringen for danske Skibe med 209.353 Kr. andrager 619.969 Kr. — Hertil kommer Overførsel fra 1940 med 13.202 Kr. samt Renter og Kursdifferencer med 53.000 Kr., saaledes at der pr. 31. December 1941 til Disposition er ialt 686.171 Kr.

Bestyrelsen har besluttet at foreslaa den kommende ordinære Generalforsamling, at der af dette Beløb henlægges 400.000 Kr. til ekstra Reservefond, at der afskrives 109.200 Kr. paa Skibene, at der udbetales 15 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, og at der til 1942 overføres 19.431 Kr.

For 1940 var Henlæggelsen til Ekstra-Reservefond 225.000 Kr., der blev afskrevet 159.426 Kr. paa Skibene og Aktionærerne fik 12⁷/₁₀ pCt. Udbytte.

Ved Begyndelsen af 1941 bestod Selskabets Flaade af 6 Dampere, der imidlertid i Aarets Løb er reduceret med 2 Skibe, idet »Paris« strandede og blev fuldstændig Vrag og »London« krigsforliste i engelsk Fart.

Dansk-Norsk: 7¹/₂ pCt.

Fra Bestyrelsen af *Det Dansk-Norske Dampskibsselskab* foreligger der Meddelelse om, at Nettooverskudet for 1941 har udgjort 206.415 Kr., hertil kommer en Overførsel af 34.439 Kr., ialt 240.854 Kr., som foreslaas fordelt saaledes: Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 30.000 Kr., 7¹/₂ pCt. Udbytte til Aktionærerne 22.500 Kr., Henlæggelse til Dispositions- og Reservefond 75.000 Kr., til Konjunkturfond 9000 Kr., Tantième 10.800 Kr. Resten anvendtes til Overførsel til næste Aar, inklusive Skatter.

Dansk-Norsk gav i Aarene 1936—39 sine Aktionærer følgende Aktie-Udbytte: 6, 12, 0 og 10 pCt.; for 1940 kunde derfor kun gives 5²/₃ pCt.; men for 1941 sættes Dividenden altsaa op til 7¹/₂ pCt. Fortjenesten i 1941 har da ogsaa været ganske væsentligt større end i 1940, da Overskudet — inkluderende en Overførsel paa 28.948 Kr. — androg 148.396 Kr., der anvendtes saaledes: Lovmæssig Reservefond 7500 Kr., 5²/₃ pCt. Udbytte til Aktionærerne 17.000 Kr., Tantième 6000 Kr., Henlæggelse til Konjunktur-Konto 80.000 Kr., til ekstra Reservefond 957 Kr. og til Laanekassen af 1940 2500 Kr., Overførsel til næste Aar, inkl. Skatter, 34.439 Kr.

Dania: 8 pCt.

Bestyrelsen for Akts. Dampskibsselskabet »Dania« meddeler, at Overskudet for Aaret 1941 inkl. en Overførsel fra forrige Aar paa 161.602 Kr., men efter Fradrag af ordinære og ekstraordinære Afskrivninger og Tantième til Bestyrelsen, ialt 344.000 Kr., andrager 750.764 Kr., som Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen at anvende med: 200.000 Kr. til Henlæggelse til en Fond til Imødegaaelse af eventuelt Tab paa Garantiforpligtelsen overfor Krigsforsikringen for danske Skibe, 220.000 Kr. til Henlæggelse til Dispositions-fonden, 30.000 Kr. til Henlæggelse til Konjunkturfonden, 120.000 Kr. til 8 pCt. Dividende til Aktionærerne og 180.764 Kr. til Overførsel til næste Aar.

»Dania« gav for 1940 sine Aktionærer 6¹/₃ pCt. i Udbytte, 1939: 12 pCt. og de foregaaende tre Aar hen-

holdsvis 7, 10 og 4 pCt. For 1941 gives nu 8 pCt.; men Overskudet har da ogsaa været langt større end i 1940, da det blev opgjort til 438.846 Kr., inklusive en Overførsel paa 107.059 Kr. Efter Fradrag af Tantième var til Rest 417.103 Kr., der anvendtes saaledes: 160.000 Kr. til Afskrivninger paa Skibene, 95.000 Kr. til 6¹/₃ pCt. Udbytte til Aktionærerne og 162.103 Kr. til Overførsel. — I 1939 var Overskudet 718.964 Kr., inklusive en Overførsel paa 73.743 Kr.

Orient: 6 pCt.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Orient meddeler:

Da alle Selskabets Skibe er uden for Rederiets Kontrol, kan et Driftsregnskab for Skibene ikke opstilles for 1941, men der kan kun aflægges Regnskab for den mindre Del af Selskabets Indtægter og Udgifter som Bestyrelsen har Kendskab til. Der er indtjent Renter og Udbytte i fremmede Selskaber til Beløb 198.319 Kr. samt indgaaet paa tidligere afskrevet Tilgodehavende 71.194 Kr. Administrationsudgifter andrager 146.074 Kr. og diverse Udgifter vedrørende Skibene 97.693 Kr. I Skatter er betalt 131.600 Kr. efter Fradrag af tidligere Henlæggelse.

Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen, at der af Saldoen fra 1940, der andrager 491.116 Kr., udbetales et Udbytte paa 6 pCt. med 300.000 Kr., hvorefter der bliver til Rest 85.262 Kr. at overføre til 1942.

For 1940 udbetaltes 7¹/₁₀ pCt. i Udbytte. Overskudet for 1940 var 930.000 Kroner.

Myren: 8 pCt.

Dampskibs Aktieselskabet »Myren« meddeler, at Netto-Overskudet for 1941 udgør 808.835 Kr., hvortil kommer Saldo fra forrige Aar 219.685 Kr. og Renter etc. 28.607 Kr., ialt 1.057.127 Kr., som Bestyrelsen foreslaar fordelt som følger: Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond 50.000 Kr. og til Dispositionsfondet 400.000 Kr. samt udbetale i Udbytte 8 pCt. med 320.000 Kr.

Efter Udredelse af Tantièmen til de Kommitterede fremkommer en Saldo paa 262.004 Kr., som overføres til 1942.

Netto-Overskudet er fremkommet efter Afholdelse af de ordinære Skibsudgifter 2.877.861 Kr., Lønninger og diverse Udgifter 148.002 Kr., Skatter 101.057 Kr., Klassificationer og Tab ved Havarier 245.976 Kr. samt Afskrivning paa Skibene 380.000 Kr.

For 1940 var Nettooverskudet 1.598.000 Kr., hvoraf 164.000 Kr. var Overførsel fra 1939 og Renter. Der udbetaltes 12 pCt. i Udbytte.

Forenede Buggerselskab: 10 pCt.

Paa et Bestyrelsesmøde i Det forenede Buggerselskab vedtoges det at foreslaa den kommende Generalforsamling at fordele Aarets Overskud, der incl. Overførsel fra forrige Aar, andrager 224.324 Kr. som følger:

Afskrivning paa Baade og Inventar 19.250 Kr., 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne 54.000 Kr., Tantième til Bestyrelsen 9002 Kr., Henlæggelse til ekstra Reservefond 99.976 Kr., der herefter andrager 350.000 Kr.

»Vendilla« har kun to Skibe til Disposition.

Dampskibsselskabet »Vendilla«, hvis Regnskab tidligere har været omtalt i *Dansk Søfarts Tidende*, har udsendt følgende Beretning:

Den strenge Vinter i Begyndelsen af Aaret nødvendiggjorde Oplægning af de to hjemmeværende Skibe i et længere Tidsrum, ialt 188 Dage; desuden medgik 46 Dage til Reparationer af Iskader etc. Da Vandet igen blev sejlbart, sættes det mindste af Skibene i Fart. Det største Skib knob det straks med at faa Ladninger til, saa det kom først i Fart lidt senere. Skibene har hovedsagelig været beskæftiget

med Tilførsler her til Landet, og dermed fortsattes Aaret ud.

De i Amerika oplagte Skibe fortsatte Oplægnin-
gerne indtil de den 12. Juli beslaglagdes af U.S.A.s
Myndigheder, og siden har vi ikke hørt fra dem.
Oplægnin-
gen af de to Skibe til 12. Juli kostede
121.864 Kr., som er fradraget Aarets Driftsover-
skud. Fra de af England beslaglagte Skibe er vi
stadig uden Meddelelser.

Selskabets Flaade bestaar af seks Skibe paa tilsam-
men 25.610 Tons d. w., hvoraf imidlertid kun to er
til Selskabets Disposition. De staar efter betydelige
Afskrivninger Aarene igennem bogført til 3,7 Millioner
Kr. To krigsforliste Skibe, hvis Forsikring ikke er ud-
betalt, staar bogført til 900.000 Kr. Reserverne be-
staar af lovmæssig Reservefond 353.665 Kr., Afskriv-
ningsfond 1.169.348 Kr. og Ekstra-Reservefond
660.273 Kr.

Fra »Helmdal«s Aarsberetning.

I den nu udsendte Aarsberetning oplyser Damp-
skibsselskabet *Helmdal*:

Efter de foreliggende Oplysninger havde Selskabet
den 1. Januar 1941 hele sin Flaade paa syv gode og
velholdte Skibe i Behold, dog med Dampskibene
»Manø«, »Aarø«, »Samsø« og »Kalø« udenfor vor
Kontrol. I Løbet af 1941 har vi først mistet S.S.
»Samsø«, som var et udmærket Skib, velegnet til de
mange forskellige Farter, hvori det har sejlet. Noget
senere mistede vi Kontrollen over S.S. »Axel Carl«,
vort nyeste, største og bedst indrettede Skib, og igen
nogen Tid derefter modtog vi Meddelelse om, at dette
Skib var blevet sænket.

Ved S.S. »Samsø«s Forlis mistede vi en af vore

ynge og dygtige Officerer, Maskinmester Poul Niel-
sen, medens S.S. »Axel Carl«s Forlis ikke medførte
Tab af Menneskeliv.

Selskabet har ogsaa haft flere større Søska-
der, idet S.S. »Poul Carl« ex »Sejrø« i Januar 1941 i Taage gik
paa Grund paa Klipper, hvorved vi tabte ikke mindre
end 113 Dage foruden at vi havde et meget stort pe-
kuniært Tab, der dog er afholdt af Driften. Senere
viste det sig, at Skibets Minekabel var helt ødelagt
uden Mulighed for Reparation. Rederiet kunde derfor
ikke forsøre at holde Skibet i Drift, før et nyt Kabel
var anbragt og i Orden — Tidstab derved ialt 65
Dage. Det store Tidstab ved nævnte Grundstødning
skyldtes for en stor Del den haarde Isvinter Januar—
Marts 1941, der ogsaa bevirkede, at S.S. »Axel Carl«
laa uvirksom i 49 Dage.

Da Selskabet som bekendt er uden Forbindelse med
flere af Skibene og store Dele af Udlandet, mangler
der i adskillige Tilfælde konkrete Oplysninger til Brug
for Regnskabet. Dette er derfor paa flere Punkter i
Lighed med 1940 kun opgjort midlertidigt, og uop-
gjorte Rejser for Skibe udenfor Selskabets Kontrol er
under diverse Debitorer og Kreditorer opført med
henholdsvis 338.520 Kr. 62 Øre og 130.729 Kr. 93 Øre.

Svendborg Skibsværft: 8 pCt.

Paa en Generalforsamling i Svendborg Skibsværft
A/S oplystes, at man havde afsat 300.000 Kr. til
Oprettelse af et særligt Selskab Svendborg Skibs-
værfts Boligforening, hvis Opgave det er at søge at
skaffe Værftets Arbejdere Boliger paa billigere Vil-
kaar, end de selv er i Stand til at gøre det. Det ved-
toges at udbetale 8 pCt. i Udbytte.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt Flskerikontrolskib og nyt Redningskib

Til Aflosning af den 52 Aar gamle Fiskerikontrol-
damp-
er »Falken«, der nu er kassabel, skal der bygges et nyt Far-
tøj til en budgetteret Sum af 1,075,000 Kr.

Endvidere er Redningsdamperen »Vesterhavet« blevet
saa aflægs, at ogsaa den vil blive udskiftet og erstattet
med en Nybygning til 1,350,000 Kr.

Forslag om de to Skibsbygnings-Bevillinger er optaget
paa Finansloven ved 3. Behandling.

Et nyt Fyrinspektionsskib

Til Finanslovens 3. Behandling har Forsvarsministeren
stillet Forslag om en Bevilling paa 700,000 Kr. til Færdig-
bygning af et nyt Inspektionsskib til Fyr- og Vagervæsenet
til Erstatning for det gamle Inspektionsskib »Nordsoen«.

Københavns Lodser og Pensionsordningen

I Folketinget har det af Landstinget særde-
g-
behandlede
Forslag om Lodsernes Pensionsordning været til Behand-
ling, og der rejstes Spørgsmaal om Københavns Lodser,
der ikke omfattes af Ordningen.

Forsvarsminister Brønsen oplyste, at man havde over-
vejet de københavnske Lodseres Stilling, og Ministeren var
villig til at fortsætte Overvejelserne, fordi ogsaa han fandt
det noget haltende, at Københavns Lodseri er udenfor.
Men det har ikke endnu været muligt at tilvejebringe
Grundlag for at medtage Københavns-Lodserne.

Sømandsforeningen af 1856

»Sømandsforeningen af 1856« har udsendt sin Aarsberet-
ning for 1941. Det fremgaar af denne, at Virksomheden
er forløbet jævnt og roligt trods de alvorlige Forhold
udadtil. Man har naturligvis modtaget et langt større
Antal Henvendelser om Hjælp end sædvanligt.

I Prinsesse Mariæ Hjem findes der 99 Friboliger, 51 for
gamle Sømænd og 46 for Sømandsenker, medens Inspek-
tør og Opsynsmand har Tjenesteboliger. Det samlede An-
tal Beboere var ved Aarets Udgang 167.

I Ejendommen Sect. Annæ Plads findes 11 Friboliger,
6 for gamle Sømænd og 4 for Sømandsenker, medens Op-
synsmanden har Fribolig. Beboernes Antal var ved Aarets
Udgang 18. Hjemmet for Styrmandslever har været fuldt
besat hele Aaret. De 23 Elever betaler hver 60 Kr. om
Maanedn, og for dette Beløb yder Hjemmet Beboerne
møbleret Værelse med Lys, Varme og Rengøring samt fuld
Kost.

Ved Generalforsamlingen aflagde Formanden, Admiral

Bastrup — efter at Retspræsident Hvidt havde overtaget
Dirigentposten — Aarsberetning og Regnskab, der god-
kendtes. Skibsreder Marius Nielsen genvalgte til Besty-
relsen.

Bestyrelsen har rettet en indtrængende Henstilling til
alle, der har Kærlighed til og Interesse for Søen, om at
indmelde sig som overordenlige Medlemmer i Sømands-
foreningen og derved støtte den omfattende Virksomhed
til Gavn for Søens Folk og deres Efterladte, enten med
Pengehjælp eller med Friboliger i Prinsesse Mariæ Hjem,
Sømandshjemmet paa St. Annæ Plads eller Hjemmet for
Styrmandslever.

Arbejdsdeling for Radiotelegrafisterne

I den senere Tid har Radiotelegrafistforeningen af 1917
og Dansk Radioaktieselskab, der varetager Redernes In-
teresser, ført Forhandlinger om en Arbejdsdelings-Ordning
for Radiotelegrafister paa de Skibe, som Rederierne har
i den hjemlige Fart. Disse Forhandlinger har foreløbig
ført til, at de to Rederier »Vendila« og »Det dansk-norske
Dampskibsselskab« er gaaet med til den foreslaede Ar-
bejdsdeling.

Radiobetjeningen i disse to Rederiers Skibe vil blive
ordnet saaledes, at Rederierne forpligter sig til at lade
Radiotelegrafisterne dele Arbejdet i 3 Maaneders Perioder.

Overenskomsterne er nu indsendt til Arbejdsfordelings-
nævnet til Godkendelse, og man haaber paa, at Nyordnin-
gen kan træde i Kraft, saa snart Isforholdene har bedret
sig.

Rønne Handelsflaade faar nyt Skib

Som det vil huskes, mistede Skibsfører Poul Dam,
Rønne, under dramatiske Omstændigheder sit Skib, Motor-
skonnert »Kastor«, da det for nogle Maaneder siden strand-
ede ved Raageleje. Skibet blev fuldstændig sønderlaet.
Skibsføreren har nu i Stedet købt Motorgaleasen »Rita«
af Aalborg. »Rita«, der er bygget i Svendborg i 1919,
maalr 91 Tons Brutto og 59 Tons Netto og har en Last-
evne paa 145 Tons Dødvægt. Skibet har en Motor paa
67 HK.

Redningsmand død

Tidligere Baadformand ved Redningsstationen i Lild-
strand *Lars Chr. Sørensen* er død, 63 Aar gammel.

Sørensen blev ansat i Redningsvæsenets Tjeneste i 1908,
og i 1931 blev han Baadformand ved Stationen i Lild-
strand. I 1940 maatte han trække sig tilbage paa Grund
af Svagelighed. Han har deltaget i Bjærgningen af 67
Skibbrudne og er dekoreret med Dannebrogsmændenes
Hæderstegn.

Gaver til Søfartens Bibliotek.

Søfartens Bibliotek har igen modtaget en Del Bidrag. Fra Søværnets Kvartermesterforening Kr. 100; Dansk Styrmandsforening Kr. 200; Bikuben Kr. 500; Marineforeningen Kr. 100; Overretssagfører L. Zeuthens Mindelegat Kr. 1.000; D. D. P. A.'s Fond Kr. 500. Endvidere har Lyngby-Taarbæk Kommune givet Kr. 100; Aarhus Kommune Kr. 200; Grenaa Kommune Kr. 100; ligesom flere andre Kommuner har givet Tilskud til Biblioteket.

Det danske Redningsvæsen fyldt 90 Aar

I Gaar havde det danske Redningsvæsen bestaaet i 90 Aar. I Aarene forud for 1852 var Redningsarbejdet ved de danske Kyster enkelte Steder organiseret ved privat Initiativ, men først den 26. Marts 1852 bragte en Lov det danske Redningsvæsen ind under fastere Former.

I 1852, da Loven om Redningsvæsenet blev vedtaget, var der oprettet ialt 25 Stationer ved Landets Kyster, nemlig 20 i Jylland og 5 paa Bornholm. I Aarenes Løb er Stationernes Antal betydelig forøget saavel i Jylland som paa Øerne. I de seneste Aar er Antallet dog gaaet noget ned, efterhaanden som der er placeret Motorredningsbaade med kraftige Motorer mange Steder. Herved bliver Stationens Aktionsradius betydelig forøget, saaledes at Stationer med Ro-Redningsbaade i Nærheden bliver overflødiggjort. For Tiden findes der 60 Redningsstationer i Danmark. Heraf er 48 forsynet med Redningsbaade — heraf igen 22 Motorredningsbaade — og for de flestes Vedkommende tillige med Raketapparater, medens 14 Stationer kun har Raketapparater.

Til Betjening af dette Materiel er fast ansat 635 Redningsmænd, væsentlig Fiskere og tidligere Søfolk.

I de forløbne 90 Aar er der reddet ialt 11,753 Skibbrudne, deraf to Trediedel med Redningsbaade og ca. en Trediedel med Raketapparater. I indeværende Finansaar er reddet 75 Skibbrudne.

Hertil kommer Assistance og Vejledning til Fiskerbaade, der søger Landgang paa aaben Kyst med Paalands Kuling og So. Alene i forrige Finansaar drejede det sig om 87 Fartøjer med en Besætning paa ialt 311 Mand.

Underholdningsaften for Søfolk

I Gaar — Torsdag Aften — var der i *Søfartsklubbens* Lokaler i Peder Skramsgade Underholdningsaften for Søfolk. Kontorchef *Ove Nielsen*, Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, holdt et lille Foredrag over Emnet »Hvad Skipper Sørensen fortalte«. Senere spillede Frøken *Käthe Petersen* Klaver, og Aftenen sluttede med Fællessang under Ledelse af Kommunelærer *Fritz Rudolf*.

Bøde for ikke at have indhentet Sejlansvisning

Ved Sø- og Handelsretten var der rejst Tiltale mod Føreren af Motor-Tjalk »*Sylvia*« af Egernsund, Kaptajn Rasmus Niels Asmussen, fordi han den 25. September i Fjor, inden han afsjælede fra Vang paa Bornholm paa Rejse til Haderslev, havde undladt at indhente Sejlansvisning fra Havnemyndighederne.

Han forklarede i Retten, at han havde henvendt sig til Havnemyndighederne i Rønne, da Skibet kort Tid i Forvejen var blevet udlosset der, og da Skibet var ankommet til Vang, havde han et Par Gange ringet efter Sejlansvisningen uden at faa denne, men han erkendte, at han derefter var sejlet uden Sejlansvisning. Han ønskede Sagen afgjort uden Dom og maatte saa vedtage en Bøde paa 50 Kr.

Fordobling af Overskudet

Trafik-Aktieselskabet *Grängesberg-Oxelösund* har i 1941 haft en Fortjeneste paa 28,97 Mill. Kr. mod 14,61 Mill. Kr. forrige Aar. Tilsammen med Overførslen fra 1940 — 2,69 Mill. Kr. — staar til Disposition 31,67 Mill. Kr. mod forrige Aar 16,97 Mill. Kr. Bestyrelsen foreslaar udbetall uforandret Udbytte, 12 Kr. pr. Aktie eller 14,28 Mill. Kr., og at 17,38 Mill. Kr. — forrige Aar 2,69 Mill. Kr. — overføres til næste Aars Regnskab.

»Drottningholm« som Diplomatskib

Det svenske Udenrigsministerium meddeler, at vedkommende krigsførende Lande har bevilget frit Lejde til Svenska Amerikaliniens Damper *Drottningholm* under Skibets Rejse frem og tilbage over Atlanterhavet med Diplomater fra Europa og Amerika.

Drottningholm afgaar først fra New York med de europæiske Aksemagters Diplomater. De landsettes i Lissabon,

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.		

hvor de amerikanske Diplomater gaar om Bord. Derefter vender Skibet tilbage til New York, hvor det skal hente de japanske Diplomater, som sejles til Lourenço Marques i portugisisk Østafrika, hvor de skal udveksles med de amerikanske Tokio-Diplomater.

Lejdeskibe til Sverige

I Dag — Fredag — ventes yderligere to Skibe til Sverige fra Sydamerika, nemlig Johnson-Liniens Motorskib »Peru« og Transatlantisk Motorskib »Remmaren«. »Peru«, som er paa 6910 Tons, medfører en Last, der hovedsagelig bestaar af Hvede, Bomuld og vegetabiliske Olier fra Argentina og Brasilien, medens »Remmaren«, der er paa 6160 Tons Dødvægt, har en Last, der for Størstedelen bestaar af Foderkager, Hørfro og Fedtstoffer fra Argentina. Ligesom det har været Tilfældet med de tidligere vestfra indkomne Fartøjer, er disse to Dampers Rejse muliggjort ved Indrømmelser og Lettelser fra de krigsførende Magters Side.

Svensk Skib minesprængt

Til Rederiet *Transmarin* i Hålsingborg er der kommet Meddelelse om, at Damperen *Thyra* er havareret efter Minesprængning. Hele Besætningen er reddet og ført til britisk Havn. En Del af Besætningen er blevet saaret, men ikke alvorligere.

Thyra var paa 3.075 Tons d.w. og bygget i 1925.

Norsk Skibsreder død

Den norske Skibsreder *Otto Thoresen* er afgaaet ved Døden, omtrent 92 Aar gammel. I den moderne Søfarts Historie har Skibsreder Thoresen gjort en betydelig Indsats. Han har været en af de skabende Mænd i Norge, paa Ruteskibsfartens Omraade en Pioner, som skabte nye Felter for norsk Foretagsomhed og udvidede Markedet for norsk Produktion.

De amerikanske Fragter

Det spanske Blad »*Informaciones*« meddeler fra Rio de Janeiro, at Marinekommissionen i Washington for Transporterne mellem de atlantiske Havne, Mexico-Bugten, Argentina, Brasilien og Uruguay har godkendt et Fragttillæg paa 35 pCt. Fragten for Trælaster paa Ruterne fra Stillehavskysten til Havnene paa Sydamerikas Østkyst er steget fra 12 til 15 Dollars pr. Ton.

Den argentinske Handelsflaade

Den argentinske Regering har af private Rederier ialt købt 14, overvejende mindre Skibe for at forøge Statens Handelsflaade. Værdien af de købte Skibe angives at være 6 Mill. Pesos. Blandt Skibene er to Dampere paa henholdsvis 2600 og 5500 Tons. Den ene af disse skal indsettes i Farten paa Patagonien.

Fødselsdage

Torsdag den 9. April fylder tidligere Skibsfører og Havarickspert hos C. K. Hansen Kaptajn *C. A. Jensen* 75 Aar.

Skibsfører i Svitser's Bugserafdeling Kaptajn *L. Rasmussen* fylder den 5. April — Paaskesøndag — 60 Aar.

Bestyrer af Sømandsmissionshotellet i København, Sekretær *Einar Boytler* fyldte i Tirsdags 60 Aar. Boytler var 5 Aar Sekretær i Skandinavisk K.F.U.M. i Berlin, indtil Verdenskrigen afbrød denne Gerning, hvorefter han blev Rejsesekretær for »Derude's Arbejde i Danmark, hvilken Gerning har varetaget i 20 Aar.

Fredag den 3. April — Langfredag — fylder Kaptajn *N. Jensen* 50 Aar. Kaptajn Jensen, der tidligere var Fører i Dampskibsselskabet Progress, fører nu Damperen »Dagny«, der ejes af Rederiet Hedaa i Lemvig.

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4828Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

CARL HASSAGER & C^oIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**TUBORG**GRØN
eller
RØDBrug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 26. Marts 1942.

Nr. 12.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 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 Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktors 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.

„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13 udkommer Onsdag den 1. April 1942.

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

459. (T). Helsingør Statshavn. Mast paa Lodshus nedblæst. Signaler midlertidigt indstillet.

Masten med Raa paa Taget af Lodshuset ved *Helsingør Statshavn* paa c. $56^{\circ} 02'$, N. $12^{\circ} 37'$, E. er nedblæst. De fra denne Mast hidtil afgivne Signaler for Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Station er midlertidigt indstillet.

 (Danske Lods III, Side 19. Havnelods Side 93. Fyr.-Fort. Side 18.)

460. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb. Ledefyr forandret. Ledebaaker opført.

1. Flammens Højde ved *Rudkøbing NE*. Ledefyr er forøget, ved Bagfyret paa $54^{\circ} 56' 26''$ N. $10^{\circ} 43' 19''$ E. til $14,5$ m, ved Forfyret paa $54^{\circ} 56' 33''$ N. $10^{\circ} 43' 16''$ E. til $9,5$ m.

2. I *Rudkøbing NE*. Fyrlynies Retning er som Dagmærker opført 2 Ledebaaker. Bagbaaken, 2 m 168° fra *Rudkøbing NE*. Bagfyr, har paa Toppen en diamantformet Flade med hvidt Midterfelt og røde Sidefelter.

Forbaaken, 10 m 168° fra Forfyret, har paa Toppen en rektangulær Flade, i hvis Midte er malet en hvid Trekant med Spidsen opad, medens Sidefelterne er rødmalet.

Baakerne, holdt overet i Pejling 168° , leder gennem *Rudkøbing Løb* fra *Sø N*. Fyrlinie til *Rudkøbing W*. (*Rudkøbing Havn*) Fyrlinie.

(Kort Nr. 172 og 170. Danske Lods III, Side 175. Fyr.-Fort. Nr. 785. Søml.-Fort. Side 87, Nr. 18 A.)

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

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/87 og 6/359 1942 meddeles, at der foruden paa de i E. f. S. Nr. 6/359 1942 nævnte Dage tillige den 14. og 16. April 1942 afholdes Skarpskydning fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa c. $54^{\circ} 58',6$ N. $9^{\circ} 45',0$ E.

(E. f. S. Nr. 1/87 og 6/359 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

462. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.

De i 1941 i *Holstebro-Struer* Havn paabegyndte Reparationsarbejder af Kajen i E.-lige Havnebassin er endnu ikke helt afsluttet. Den c. 160 m lange, W.-lige Del af Kajen er udbedret, hvorimod Udbedringen af den resterende, c. 70 m lange E.-lige Del først kan forventes at være fuldført i Løbet af Sommeren 1942.

(E. f. S. Nr. 13/553 1941.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

463. Norge. Sogn og Fjordane. Granesund. Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 5/152. Oslo 1942.)

Granesund Fyr paa c. 61° 19',₉ N. 5° 03',₇ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 322° til 332°. | 6. Hvidt i Pej. fra 96° til 104°. |
| 2. Hvidt i — - 332° - 343°. | 7. Grønt i — - 104° - 150°. |
| 3. Grønt i — - 343° - 22°. | 8. Rødt i — - 150° - 159°. |
| 4. Hvidt i — - 22° - 24°. | 9. Hvidt i — - 159° - 162°. |
| 5. Rødt i — - 24° - 96°. | |

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

464. Norge. Herføl. Signaler for Tilkaldelse af Lods.

(E. f. S. Nr. 5/151. Oslo 1942.)

Følgende Signaler, der gælder fra 15. April 1942 og indtil videre, er fastsat for Tilkaldelse af Lods eller Kystlods ved *Herføl* (Rigsgrænsen mellem *Norge* og *Sverige*).

Dagsignal	Natsignal (Lys- eller Lydsignal)	Betydning
Internationalt Signalflag <i>G</i>	Morsetegn <i>G</i> . — — — .	Jeg ønsker Lods til Havn E. for <i>Jomfruland</i> .
Internationalt Signalflag <i>G</i> over Talstander 1.	Morsetegnene <i>G</i> 1. — — — . . — — — — —	Jeg ønsker Kystlods til Havn W. for <i>Jomfruland</i> , dog ikke forbi <i>Kristianssand S.</i>
Internationalt Signalflag <i>G</i> over Talstander 2.	Morsetegnene <i>G</i> 2. — — — . . . — — — — —	Jeg ønsker Kystlods forbi <i>Kristianssand S.</i>

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

Sverige:

N

Svensk Fyrlista og Radiofyrtablå 1942.

Tillæg.

I. Østersøen.

465. (T). Danmark. Møn Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
Møn Fyr paa c. $54^{\circ} 56',_8$ N. $12^{\circ} 32',_8$ E. brænder midlertidigt med nedsat Lysstyrke.
466. (T). Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Hammerodde Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
Hammerodde Fyr paa c. $55^{\circ} 17',_9$ N. $14^{\circ} 46',_7$ E. brænder midlertidigt med nedsat Lysstyrke.
467. (T). Danmark. Bornholm S.-Kyst. Dueodde S. Fyr. Taagesignaler midlertidigt i Uorden.
Sirenestationerne ved Dueodde S. Fyr paa c. $54^{\circ} 59',_5$ N. $15^{\circ} 04',_7$ E. er midlertidigt ude af Virksomhed.
468. (T). Finland. Bottniske Bugt. Rauma Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 7/161. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Nurmes c. $61^{\circ} 11',_8$ N. $21^{\circ} 20',_3$ E. Suokari övre og nedre. Valkeakari övre og nedre. Pieni Ruohokari. Iso Ruohokari. Järviluoto c. $61^{\circ} 07',_2$ N. $21^{\circ} 26',_8$ E.
469. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 11/446. Berlin 1942.)
Den 1. og 8. April 1942 Kl. 0800—1200 foretages Skarpskydningsøvelser W. for Kolberg. Der skydes ud over Søen.
Fareomraadet paa Søen begrænses
m o d V e s t af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning 299° til Punktet $54^{\circ} 11',_4$ N. $15^{\circ} 22',_4$ E.
m o d N o r d af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet $54^{\circ} 13',_4$ N. $15^{\circ} 29',_5$ E.
m o d Ø s t af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.
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 Vindsemaforen 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 førnævnte Fareomraade forbudt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

470. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret Omraade.
Under militære Skarpskydningsøvelser, som afholdes dagligt i Tiden: 1. April—30. Juni 1942 fra Kysten mellem Asserbo Plantage og Liseleje Plantage, er det forbudt at besejle eller opholde sig paa et Omraade paa Søen, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:
- | | |
|--|--|
| a) $56^{\circ} 01' 10''$ N. $11^{\circ} 57' 40''$ E. | d) $56^{\circ} 05' 30''$ N. $11^{\circ} 59' 00''$ E. |
| b) $56^{\circ} 03' 30''$ N. $11^{\circ} 53' 30''$ E. | e) $56^{\circ} 02' 20''$ N. $12^{\circ} 01' 00''$ E. |
| c) $56^{\circ} 05' 00''$ N. $11^{\circ} 55' 40''$ E. | |
- (E. f. S. Nr. 1/93 og 9/427 1942.)

471. (T). Danmark. Kattegat S-lige Del. Røsnæs Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
Røsnæs Fyr paa c. $55^{\circ} 44',_6$ N. $10^{\circ} 52',_4$ E. brænder midlertidigt med nedsat Lysstyrke.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

472. (T). Danmark. Jylland W.-Kyst. Bovbjerg Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
Bovbjerg Fyr paa c. $56^{\circ} 30',_8$ N. $8^{\circ} 07',_4$ E. brænder midlertidigt med nedsat Lysstyrke.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

473. Island W.-Kyst. Faxaflói. Stapi. Nyt Fyr tændt.

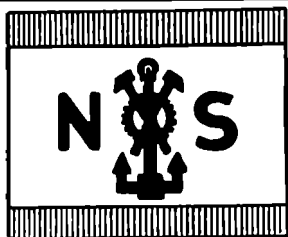
(N. f. S. Nr. 11/456. Berlin 1942.)

Et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s , er tændt paa $64^{\circ} 46' 10''$ N. $23^{\circ} 37' 10''$ W. ved *Stapi*. Flammens Højde: $20,1$ m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt, 3 m højt Taarn med en sort, vandret Stribe. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Rødt i Pej. fra Land til 201° . | 4. Rødt i Pej. fra 340° til 357° . |
| 2. Grønt i — - 201° - 265° . | 5. Hvidt i — - 357° - 8° . |
| 3. Hvidt i — - 265° - 340° . | 6. Grønt i — - 8° - Land. |
- (Kort Nr. 40, 41, 26, 21 og 3. Islandske Lods, Side 73. Fyr. Fort. Nr. 887 D.)

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.



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

... og
Pilsner
det er

HOF



DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV
Statsautoriseret Skibsmægler
Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280 Telegr.-Adr.:
Privat: 4628 „NAVIGATION“

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

ASSENS

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

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

ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE
CHR. CLEMMENSEN
(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)
FRIIS & FREDERIKSEN
(H. RASK-PETERSEN)
C. HOPPE

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVER: FRANZ BACH
STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER
RANDERS

Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71
Telegram-Adresse: Broker

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

CARL HASSAGER & C^o
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92 Telegr. Adr. „Hassager“
Statstelefon 17

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

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON TLGR. ADR.
NO. 4. 601. SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
Edsv. Skibsmægler
SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262 Telegr.-Adr.:
Stat 2. »Hude.
Privat 1030 Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 14

FREDAG 10. APRIL 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

De forløbne 14 Dage har ikke bragt Nyheder af Betydning fra de oversøiske Fragtmarkeder. Paa skeshelligdagene, som under Fredsforhold plejer at lægge en stærk Dæmper paa Aktiviteten paa Fragtmarkederne, har i Aar næppe spillet nogen Rolle, idet saa godt som al Befragtningsvirksomhed paa de oversøiske Markeder nu kontrolleres enten af det engelske Søfartsministerium eller af den amerikanske Maritime Commission, hvis Hovedopgave er at skaffe Tonnage saavel for Transporten af Raastoffer til de engelske og amerikanske Krigsmaterielfabrikker, som til Forsendelsen af det færdige Krigsmateriel til de fjerne Fronter, hvor Angelsakserne kæmper.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de oversøiske Markeder foreligger der, som ovenfor skrevet, kun faa Nyheder, men de faa Rapporter, der er kommet frem, taler alle om stagnerende Handel paa Grund af Mangel paa Skibsrum, som i alt større Omfang synes at beslaglægges for Krigsbehov. I Argentina vokser Hvedelagrene med faretruende Hast, idet det europæiske Kontinent af gode Grunde ikke kan optræde som Køber, og England, som tidligere var den største Aftager af Plate Hvede, nu fortrinsvis dækker sit Importbehov, som til Trods for at Brød ikke er rationeret, iøvrigt er betydeligt mindre end før Krigen paa Grund af en Fordobling af den engelske Kornproduktion, fra Canada og U. S. A., som ligger betydeligt nærmere England og derfor fordrer mindre Tonnage. Chiles Nitratindustri lider ligeledes under manglende Afskibningsmuligheder. Den sædvanlige sæsonmæssige Export til Ægypten paa ca. 200,000 Tons har saaledes længe været i Markedet, uden at det hidtil er lykkedes at finde Tonnage, og der kunde fremføres endnu mange flere Exempler paa, hvorledes Krigsforholdene disorganiserer Erhvervslivet, selv i Lande der ikke direkte er berørt af Krigen.

Af Afslutninger skal nævnes, at Kul fra Hampton Roads til Sydamerika igen er sluttet til \$8.50 til Rio og Santos og \$9 til Buenos Ayres. — I Vestindiafar-ten har der, antagelig paa Grund af den forøgede tyske Undervandsbaadsaktivitet, fundet en Regulering Sted, saaledes at Basisraten nu er 34 Cents fra Nordcuba med Krigsforsikring for Befragternes Regning. Raterne for Hørfro fra River Plate til USNH. er ligeledes forhøjet, saaledes at Raten nu efter svenske Kilder skal være fastsat til \$20. Af andre Forretninger skal nævnes, at Hvede fra River Plate til Callao er sluttet til \$20, og Hvede fra San Lorenzo til Lissabon har betalt \$68. I de indiske Farvande sluttet der, til Trods for den voksende Krigsrisiko, stadig Kul fra Calcutta til Alexandria til 70/- og til Colombo til 35 Rupees. For Fosfat fra Kosseir til Cape Town er betalt 40/-.

I vore hjemlige Farvande synes Vinteren nu endelig at være forbi, og det varer antagelig ikke længe, før end alt, hvad der kan flyde, er travlt beskæftiget, idet den lange og strenge Vinter, der praktisk talt hindrede al Skibsfart, ganske naturligt har foraarsaget stærk Efterspørgsel efter Tonnage. For dansk Tonnage vil det naturligvis i første Omgang blive Kul- og Koks-transporterne fra Tyskland, der faar Interesse, og i den forløbne Uge er der allerede nomineret en Del Skibe for saadanne Rejser. Rater og Betingelser fast-

lægges som bekendt af Fragtnævnet. Endvidere er der Trælaster fra Finland og Sverige, ligesom der er adskillige Kornlaster fra tyske Østersøhavne til Danmark til omkring Rmk. 10. Endvidere kan der endnu placeres enkelte Skibe med Salpeter for Majlastning fra Skiensfjorden til god dansk Havn til omkring Kr. 25, ligesom forskellige Celluloselaster fra Drammen til Odense og Næstved venter paa Afskibning. Raten for disse sidstnævnte Laster ligger ligeledes omkring Kr. 25. Men iøvrigt er der en Rigdom paa Ordre indenfor Østersøen, saasom Malm fra Midt- og Nordsverige til tyske Østersø- og Nordsøhavne, Trælast og Cellulose fra Finland og Sverige til Tyskland og Holland, Salt- og Stykgodslaster fra Tyskland til Sverige og Norge, saa alt tegner til en meget livlig Sæson.

TIDLIGERE DANSK DAMPER TORPEDERET VED AMERIKA

Fra Santiago de Chile er der kommet Meddelelse om, at den chilenske Dampet *Tolten* den 13. Marts er blevet torpederet 70 Sømil fra New York. Af Besætningen, som bestod af 28 Mand, er der kun reddet een.

»Tolten« er identisk med den tidligere danske Dampet »Lotta«, der blev bygget ved Aalborg Værft til J. Lauritzens Rederi i 1938. Der var ingen danske Søfolk om Bord paa Skibet, da Forliset fandt Sted.

»Lotta«, der maalte 1858 Brutto Registertons og lastede ca. 3400 Tons d.w., var en af Danmarks mest moderne Dampere. Skibsskroget var konstrueret i Linier, der skulde give øget Fremdrift, og af samme Aarsag var Dækshusene bygget saaledes, at de nærmede sig Strømlinien for at byde den mindst mulige Vindmodstand. En Helsingør Dampmaskine med Spildedampsturbine gav Skibet en Fart paa 11½ Knob, fuldt lastet. Der var meget moderne Hjælpe-maskineri om Bord, og Lastrummene var forsynet med kraftige Ventilatorer.

Særlig Opmærksomhed ved det nybyggede Skib vakte Mandskabets Boligforhold, idet Rederiet forsøgsvis havde ladet indrette 8 Enmandskamre og 2 Tremandskamre til den menige Besætning, medens der ellers i de nybyggede Lauritzen-Baade var lavet lutter Tomandskamre. Det var Meningen, at de ældre Medlemmer af Besætningen skulde have hver sit Kammer, medens de unge skulde bo tre og tre sammen.

DANMARKS VAREOMSÆTNING MED UDLANDET

Danmarks Vareomsætning med Udlandet blev i Februar den laveste i mange Aar — for en stor Del paa Grund af Isvanskelighederne. Og der blev Balance paa Regnskabet, idet saavel Importen som Eksporten har haft en Værdi af 54 Mill. Kr. Der er en Nedgang i Importen paa 44,3 Mill. i Forhold til Januar og en Nedgang i Eksporten paa 14,5 Mill. I Februar i Fjor udviste Handelsbalancen et Eksportoverskud paa 7,6 Mill., idet Importen havde en Værdi af 73 Mill. og Eksporten en Værdi af 80,6 Mill.

DEN DANSKE HANDELSFLAADE

Rederiregistreret har i 1. Halvdel af Marts Maaned Rbl. a. registreret følgende Anmeldelser:

m.s. »Bretagne« af København (OXHB) er udslettet som solgt til Udlandet.

s.s. »Niobe« af Esbjerg (OUJO). Skibets Navn er nu »Ninna«.

m.s. »American Reefer« af København (OZAH) er udslettet som solgt til Udlandet.

m.s. »Indian Reefer« af København (OZEK) er udslettet som solgt til Udlandet.

m.s. »Brazilian Reefer« af København (OYZH) er udslettet som solgt til Udlandet.

DET NYE AKTIELOV-FORSLAG OVERSENDT TIL HANDELSMINISTERIET

Det i »Dansk Søfartstidende« tidligere omtalte Forslag til en ny Aktielov, som er udarbejdet af fhv. Overregistrator *H. B. Krenchel* efter Forhandlinger med Sagkyndige i de nordiske Lande, er nu indsendt til Handelsministeriet, som har ladet det trykke. Det vil derefter blive sendt til de forskellige Erhvervsorganisationer til Erklæring. Der vides intet om, hvornår der kan blive Tale om at forelægge det nye Aktielov-Forslag for Rigsdagen.

Som tidligere berørt adskiller det foreliggende Forslag sig paa væsentlige Punkter fra den nugældende Aktielov. Dette gælder saaledes Stiftelsesoverenskomstens Forsvarlighed, idet der skal foretages en Vurdering, naar der i et nydannet Aktieselskab indskydes andre Værdier end kontante Penge som Aktieandele. Minimumskapitalindbetalingen foreslaas forhøjet fra 10 til 25 pCt.

Friaktier skal kun kunne udstedes, hvis der samtidig henlægges saa store Beløb til lovmæssigt Reservefond, at dette kommer op paa den lovlige Størrelse i Forhold til den udviede Kapital. En Generalforsamling maa ikke vedtage højere Udbytteudbetaling, end Bestyrelsen har foreslaaet. Endvidere nedlægger Forslaget Forbud mod, at een og samme Mand er administrerende Direktør for et Aktieselskab og tillige dettes Formand.

FOLIO-KONTOEN NÆRMER SIG MILLIARDEN

I Løbet af Marts er Nationalbankens samlede Balance forøget med 57 Mill. Kr. og er nu oppe paa 2216 Mill. Kr.

Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet viser en Stigning paa 49 Mill. Kr. til 910 Mill. Kr., og Kontoen Forskellige Debitorer er steget med 34 Mill. Kr. til 913 Mill. Kr. Laan mod Statens Garanti er formindsket med 4 Mill. Kr. til 10 Mill. Kr., og ved Salg er Beholdningen af Obligationer og Aktier formindsket med 24 Mill. Kr. til 53 Mill. Kr.

Indlaan paa Folio-Konto er steget med 32 Mill. Kr. til 962 Mill. Kr. Hvis Stigningen fortsætter i samme Tempo, passeres Milliarden i Løbet af April. Finansministeriets Indskud er steget med 6 Mill. Kr. til 156 Mill. Kr. Tilsammen repræsenterer de to Konti, der er Udtryk for Pengerigeligheden, altsaa 1118 Mill. Kr. Gælden paa Clearing Konti med Udlandet er gaaet ned fra 8,2 til 5,9 Mill. Kr., medens de øvrige Konti kun viser uvæsentlige Forandringer.

Seddelcirkulationen er i Løbet af Marts steget med godt 13 Mill. Kr. til 815 Mill. Kr. I den tilsvarende Maaned i Fjor var der en Stigning paa 16 Mill. Kr. til 609 Mill. Kr.

SVÆRT AT FAA BYGGET FISKEKUTTERE

Fra Handelsministeriet har Dansk Fiskeriforening modtaget en Skrivelse, hvori man fremsætter Ønsket om at faa Klarhed over forskellige Udtalelser om, at adskillige Ordre paa nye Fiskekuttere ikke kunde effektueres. Ministeriet ønsker disse Oplysninger af Hensyn til Beskæftigelsesforholdene.

Fiskeriforeningens Bestyrelse har nu svaret Ministeriet, at en Del Værfter er fuldt optaget og ikke kan

tage mod nye Ordre, medens andre Værfter i og for sig godt kunde modtage Ordre, men ikke er i Stand til det paa Grund af Materialeangel.

SKIBSREDER JENS TOFT DØD

I Paaskeugen døde Skibsreder *Jens Toft*, Dampskibsselskabet »Jutlandia« pludselig uden forudgaaende Sygdom 76 Aar gammel.

Endnu Dagen før havde han ledet Generalforsamlingen i Firmaet Jens Toft, men om Aftenen følte han sig utilpas, og en halv Snes Tiener efter døde han.

Skibsreder Toft slog sent ind paa Rederivirksomhed. Allerede i 1901 havde han stiftet Firmaet Jens Toft i Ny Toldbodgade, som han drev frem til en førende Virksomhed indenfor Kaffebranchen. Senere knyttede han forskellige Virksomheder til det store Firma, men først i 1925 slog han med Held ind paa Rederivirksomhed. Ved sin Død var han korresponderende Reder for Dampskibsselskabet »Jutlandia«. Baade i Forretningsverdenen, i Rederikredse og blandt de Søfarende nød den gamle Skibsreder stor Anseelse.

Den ældste Søn, Skibsreder Ove Toft, fører Rederiet videre, medens to andre Sønner driver den omfattende en gros Forretning.

SVENSKA AMERIKA-LINIENS UDBYTTTE

Svenska Amerika-Liniens Regnskab for 1941 udviser et Nettooverskud paa 2,01 Mill. Kr. mod det foregaaende Aar et Underskud paa 2,28 Millioner. Bestyrelsen foreslaar, at der udbetales 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne. Overskudet er fremkommet i Forbindelse med Afviklingen af Byggekontrakten for Motorskibet *Stockholm*. Den ved Salget af *Kungsholm* i Januar Maaned indvundne Sum indgaar i Regnskaberne for 1942.

Løvrigt har Bestyrelsen for Linien udsendt følgende Meddelelse:

Efter at der i den sidste Tid har fundet større Opkøb Sted fra forskellig Side af Selskabets Aktier, er der nu truffet Overenskomst mellem de forskellige Interessentgrupper om Samarbejde. Der foreligger ingen som helst Planer om Selskabets Likvidering med Tilbagebetaling af Kapitalen eller lignende Foranstaltninger, der skulde motivere de nuværende høje Kurser paa Aktierne.

En i Sveriges Børshistorie ukendt Hausse er sat ind overfor Svenska Amerikaliniens Aktier. De er i Løbet af en Uge steget til 190 Kr., medens de en Uge før kun stod i 100 Kr. pr. Aktie, altsaa omtrent en Fordobling af Kursen.

SÆNKEDE NORSKE SKIBE

Der er i Oslo offentliggjort en ny Liste over norske Skibe, som er sænket i engelsk Tjeneste af Torpedoer, Miner eller Flyverbomber. I Listen figurerer kun Navnene paa Skibe over 6000 Bruttotons. Listen indeholder følgende Skibsnavne:

»Alfred Olsen«, 8817 Tons, »Atlantic«, 7342 Tons, Tankskib »Alexandra Høegh«, 8248 Tons, Tankskib »Barfonn«, 9739 Tons, »Britta«, 6214 Tons, Tankskib »Brandanger«, 4624 Tons, »Benjamin Franklin«, 7034 Tons, »Tankskib «Davanger«, 7102 Tons, »Erviken«, 6595 Tons, Tankskib »Evita«, 6346 Tons, Tankskib »Ferm«, 6593 Tons, »Havbør«, 7614 Tons, »Hidlefjord«, 7639 Tons, »James Stove«, 8215 Tons, »Ketty Brøvig«, 7031 Tons, Tankskib »Leiesten«, 6118 Tons, Tankskib »Nina Borthen«, 6123 Tons, Tankskib »Orkanger«, 8029 Tons, Tankskib »Præsiden de Vogue«, 9320 Tons, Tankskib »Solheim«, 8078 Tons, »Rinda«, 6029 Tons, »Ringwood«, 7203 Tons, »Simla«, 6031 Tons, »Strombus«, 6549 Tons, Hvalfanger »Sydhav«, 7587 Tons, Tankskib »Tiranna«, 7230 Tons, »Talleyrand«, 6730 Tons, »Tancred«, 6094 Tons, »Teddy«, 6748 Tons og »Varanger«, 9305 Tons.

Fra de sidste Generalforsamlinger.

Ønsker om Udbytte i D. F. D. S.

Paa det *Forenede Dampskibs-Selskabs* Generalforsamling forelagde Direktør *I. A. Kørbing* Beretningen og Regnskabet. Ud over de Oplysninger, som har været offentliggjort i »Dansk Søfarts Tidende« fra den trykte Beretning, gjorde Direktøren opmærksom paa, at fire Skibe ved Aarets Udgang var oplagt i neutrale Havne. Tre af disse Skibe laa i Brasilien, og man maa formene, at de nu er i Fart. Inden den telegrafiske Forbindelse var blevet afbrudt, havde man fra Selskabets Side forhandlet om Vilkaarene, og Ledelsen mener, at der vil blive ydet en vis Godtgørelse og i Tilfælde af Forlis Erstatning. Yderligere laa en Damper oplagt i neutral sydeuropæisk Havn.

Direktør Kørbing udtalte smukke Mindeord over de tyve af Selskabets Søfolk, der i det svundne Aar havde sat Livet til ved Krigsforlis, og talte varmt om de danske Sømand, der laa ude i den fremmede Fart.

En Gruppe af Aktionærer gav Udtryk for den Opfattelse, at der med Henblik paa Selskabets gode Konsolidering burde udbetales et beskedent Udbytte, men baade Bestyrelsens Formand, Grosserer *Laage-Petersen* og Direktør *Kørbing* dokumenterede, at dette trods alt ikke var forsvarligt.

Forslaget blev stemt ned med 43.793 Stemmer mod 9002.

»Orion« har kun eet Skib tilbage

Dampskibsselskabet *Orion* har afholdt Generalforsamling. Af Beretningen fremgaar det, at Selskabet nu kun har eet Skib tilbage, nemlig s.s. »Orion«, medens »Venus« krigsforliste uden Tab af Mandskab i August Maaned. Krigsforlistet berører selvfølgelig Selskabet føleligt, men Spørgsmaalet om Tonnagefornyelse vilde dog ogsaa komme til at ligge for under normale Forhold.

Det hedder derefter videre i Beretningen:

— Vort Selskab, der begyndte yderst beskedent for 30 Aar siden, har i Aarenes Løb ofte været Spillebold for forskellige Interesser, og i Aarene efter Verdenskrigen 1914—18 blev Stillingen efterhaanden saa vanskelig, at Selskabets Eksistens var truet. I Slutningen af 1926 blev Sanering gennemført uden Kapitalnedskrivning. Ledelsen vil tage Lære af de indhøstede Erfaringer og bestrebe sig for at forhindre, at Selskabet kommer i lignende Situationer som tidligere, naar Genopbygning af Danmarks Handelsflaade igen bliver mulig.

Skønt Selskabet saaledes kun har haft $1\frac{3}{4}$ Skib til Disposition i 1941, har det dog paa Skibene haft et Driftsoverskud paa 661,855 Kr. og udbetaler 6 pCt. i Udbytte.

»Pacific« har mistet to Skibe

Af den Beretning, som Dampskibsselskabet *Pacific* Ahar udsendt, fremgaar det, at Selskabet i Begyndelsen af 1941 havde modtaget Meddelelse om, at de to Dampere »Paris« og »London«, som i April 1940 blev beslagnede i England, var forlist. Ved s.s. »Paris« Forlis blev hele Besætningen reddet, men ved s.s. »London« Forlis omkom 4 Medlemmer af Skibets Besætning.

Om s.s. »Prins Knud«, som ligeledes i April 1940 blev beslagnede i England, har Selskabet intet hørt, og Skibet er derfor formentlig endnu i god Behold. Saa vidt vides sejler dette Skib ikke med dansk Besætning.

I Marts 1941 tegnede Selskabet Kontrakt med dansk Værft om Bygning af et Dampskib paa ca. 3.700 Tons og betalte første Rate med 500,000 Kr. Paa Grund af Materialeangel er Kølen imidlertid endnu ikke

lagt, og Tidspunktet for Skibets Aflevering fra Værftet synes derfor at ligge i en uvis Fremtid.

Driftsaaret 1941 indledes med den meget strenge Isvinter. Den øvrige Del af Aaret har Selskabets hjemmenværende Skibe hovedsagelig gjort Pligtrejser for Fragtnævnet; desuden har Skibene udført adskillige fordelagtige Rejser i anden Fart.

Selskabet har haft store Udgifter til Reparationer af Skibene; foruden svære Isskader har Skibene ogsaa været ude for Grundstødning og Kollision. Priserne for Reparationsmaterialer o. lign. er desuden kommet op paa et meget højt Niveau.

Regnskabet har tidligere været offentliggjort i *Dansk Søfarts Tidende*.

Fire Progress-Skibe krigsforlist i Fjor

Paa Dampskibsselskabet *Progress'* Generalforsamling oplystes det, at Selskabet i Aarets Løb har faaet officiel Meddelelse om, at Damperen »Rigmor« (i Marts), »Elisabeth« (i April) og »Skagerak« (i August) er krigsforlist, da de sejlede udenfor Rederiets Kontrol.

Endvidere er »Hans Broge« krigsforlist den 15. Juni paa Vej til Rotterdam, heldigvis blev hele Besætningen reddet. Skibet var krigsforsikret for Kr. 1,375,000. Dette Beløb med Fradrag af den bogførte Værdi er overført til Konto for Nyanskaffelser.

I Forbindelse hermed ønsker Bestyrelsen at gøre opmærksom paa, at selv om der vil blive udbetalt fuld Erstatning for de mistede Skibe, saa er Forsikringssummerne ikke tilstrækkelige til at remplacere disse med ny Tonnage til de nuværende høje Byggepriser, det vil derfor være nødvendigt at henlægge saa meget som muligt af Driftsoverskudet til Imødegaaelse heraf.

Under Selskabets Kontrol er nu ti Skibe paa ialt 21,000 Tons.

Betydelige Beløb indsejlet til »Dansk-Norsk«

Ved Generalforsamlingen i Aktieselskabet »Dansk-Norsk Dampskibsselskab« dirigerede Højesterets-sagfører Johs. Stein, og Bestyrelsens Formand, Bankier Paul Hagemann aflagde Beretning.

I Beretningen oplystes det, at Selskabets Damper »Niels R. Finsen« var oplagt en Del af forrige Vinter, og at der senere var gaaet nogen Tid med Reparationer. Damperen har dog trods dette naaet at indsejle betydelige Beløb, hvorfor Bestyrelsen kan præsentere et pænt Regnskab. Loven bevirker, at man ikke kan betale højere Udbytte end $7\frac{1}{2}$ pCt., selv om man baa-de var i Stand til det og ønskede det.

Den nye Isvinter bevirkede, at »Niels R. Finsen« atter har været oplagt, men det varer næppe længe, før den igen kan sejle under Fragtnævnets Kontrol i Beskæftigelsen med at bringe Forsyninger til Landet.

Regnskabet udviser et Overskud paa 206,000 Kr.

Beretningen godkendtes, og der blev givet Decharge for Regnskabet.

Generalforsamlingen i »Dannebrog«

Ved Dampskibsselskabet *Dannebrogs* Generalforsamling udtalte Skibsreder Harhoff bl. a., at den foregaaende Isvinter ialt havde sinket de hjemmenværende otte Skibe i 255 Dage, hvortil kom Reparationsdage og andre Opholdsdage, saaledes at ialt 668 Beskæftigelsesdage var gaaet tabt. Med de stigende Udgifter — ikke mindst til Assurancepræmier — er Udsigterne for den danske Skibsfart i 1942 ikke særlig lyse. Seks af Dannebrog's Skibe, udgørende 55 Procent af Selskabets Dødvægt-Tonnage, sejler under fremmed Flag.

»Dannebrog« har to Skibe under Bygning, nemlig et Lastmotorskib paa ca. 9000 Tons og en Damper paa 3500 Tons.

Svendborg Skibsværft

Paa Generalforsamlingen i A/S Svendborg Skibsværft oplyste Bestyrelsens Formand, Direktør V. Nielsen, at Værftet har haft god Beskæftigelse hele Aaret 1941. Der har ialt været udført Arbejde for ca. 5 Mill. Kroner, og i Arbejdsløn er udbetalt 2,1 Mill. Kr. Beskæftigelsen har gennemsnitlig været 515 Mand daglig. Værftet har afsluttet Kontrakter om Nybygninger til alle 3 Beddinger, men delte Arbejde

har ikke hidtil haft større Indflydelse paa Omsætningen.

Om det økonomiske Resultat, der betegnes som det mest straalende, der er set fra Værftet, oplyste Direktør Fisker Andersen, at Nettooverskudet andrager 588,282 Kroner. Der udbetales de vedtægtsmæssige 5 pCt. samt ekstra 3 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, og iøvrigt benyttes de til Raadighed værende Midler til yderligere Konsolidering af Værftet.

Bestyrelsen har Planer om at lade opføre Boliger for Værftets Funktionærer til et Beløb af ca. 300,000 Kr. Til nyt Medlem af Bestyrelsen valgtes Direktør O. Bondo Lauritsen, Sydfynske Dampskibsselskab.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rederiet »Fuglen«

Rederiaktieselskabet »Fuglen« i Ærøskøbing har afholdt Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Kaptajn A. Espensen, aflagde Beretning, hvoraf det fremgik, at Aaret var forløbet særdeles heldigt, idet Selskabets Skib var forskaant for Havari eller Uheld af nogen Art. Ialt var der indsejlet en Brutto-Fragt paa 213,442 Kr., et Resultat, som næppe noget tilsvarende Skib vil overgaa. Regnskabet balancerede med 226,672 Kr. og udviste et Overskud paa 52,691 Kr., efter at der var foretaget Af-skrivninger og Henlæggelser til Reservefonden.

Det vedtoges at udbetale 6½ pCt. i Udbytte (Maksimum).

Nyt Skib til Rederiet »Odense«

Paa en Generalforsamling i Rederiet *Odense A/S* bemyndigede Forsamlingen Bestyrelsen til at udvide Aktiekapitalen med 100,000 Kr. til 200,000 Kr. — altsaa en Fordobling — ved Tegning blandt Selskabets gamle Aktionærer.

Endvidere bemyndigedes Bestyrelsen til at indkøbe endnu et Fragtskib til Aktieselskabet, naar et passende Skib kan erhverves til passende Pris.

Danske Søfolk interneret i U. S. A.

Den amerikanske Generalstatsadvokat *Biddle* har givet Ordre til at arresteres 8000 udenlandske Matroser, der har forladt deres Skibe, meddeler »New York Times« fra Washington.

Af disse 8000 udenlandske Matroser er 3000 Nordinænd, 3000 Grækere og Resten Danskere, Hollændere og Englændere.

Den officielle Plan gaar ud paa, at alle Matroser skal interneres.

»Georg Stages Minde«

Stiftelsen *Georg Stages Minde* har fejret 60 Aars-Dagen for sin Oprettelse af Skibsreder *Frederik Stage*, som gennem Stiftelsen skabte Muligheder for den praktiske Uddannelse af unge Mænd, der vilde gaa Søvejen.

Da Skibsreder Stage tog Sagen op og dermed skabte et Minde om sin unge afdøde Søn, anskaffede han et Skole-skib »Georg Stage« og oprettede samtidig Stiftelsen *Georg Stages Minde*.

Den første »Georg Stage«, der blev bygget i 1882, holdt ud til 1934. Stiftelsens Bestyrelse havde allerede da i nogen Tid overvejet Anskaffelsen af et nyt og tidssvarende Skole-skib, og i 1935 byggedes det nuværende »Georg Stage«.

Jubilæet blev mindet ved, at Stiftelsens Bestyrelse og Foreningen af gamle *Georg Stage* Drengene nedlagde Kranse paa Skibsreder *Frederik Stages* Grav.

Stort Inddæmningsprojekt

En Deputation fra de langlandske og ærøske Erhvervsraad har i København haft Foretræde for Finansudvalget og senere forhandlet med forskellige Ministre.

Deputationen forelagde Planer om en storstilet Inddæmning af hele Øhavet Syd for Svendborg ved at gøre Langeland landfast med Taasinge og Taasinge med Ærø og derefter udpumpe det mellemliggende Havomraade. Udgifterne er foreløbig anslaaet til omkring 55 Mill. Kr. I Øjeblikket ønsker Deputationen dog kun en Bevilling paa 50,000 Kr. til forskellige Bundundersøgelser.

Planerne om at gøre Ærø og Langeland landfast med Taasinge er ikke nye, men de nu foreliggende er de mest vidtgaaende.

Imidlertid er der ingen Tvivl om, at Planerne vil rejse mange Protester, ikke mindst fra Skibsfarten.

Dansk Maskinmester omkommet

Til de Paarørende i Thisted er indløbet Meddelelse om, at Maskinmester *Duval R. Stephansen*, Thisted, er omkommet paa et dansk Skib. Maskinmester Stephansen, der kun blev godt 40 Aar gammel, var født paa Anholt og havde sejlet som Maskinmester i forskellige Dampskibsselskaber, sidst i Rederiet *Marius Nielsen & Søn*.

»Lilleborg« og »Edith«s Kollision

Poscidon Shipping Co., København, havde ved Sø- og Handelsretten krævet Dampskibsselskabet *Dannebrog* dømt til at betale 85,252 Kr. i Erstatning for Skade, der var opstaaet paa *Poscidons* Damper »Edith« ved en Kollision med Damperen »Lilleborg« den 13. Februar 1940 i Isen paa den svenske Side af Kattegat, hvor Skibene skulde følge hinanden i Isbryderen »Storebjørn«s Rende.

Sø- og Handelsretten fastslog, at der fra »Lilleborg«s Side ikke var udvist tilstrækkelig Agtpaagivenhed, men at der ogsaa fra »Edith«s Side var begaaet Fejl, idet Kaptajnen og Styrmanden, da »Edith« løb fast i Isen, var gaaet ned fra Broen uden at give Advarselssignal. Skylden fordeltes derefter ¾ paa »Lilleborg« og ¼ paa »Edith«, hvorefter *Dannebrog* dømtes til at betale *Poscidon Shipping Co.* 63,939 Kr. i Erstatning og 1500 Kr. i Sagsomkostninger.

Fyret paa Tunø Røn skruet ned

Under den stærke Storm i sidste Uge er Ismasserne blevet skruet op over Fyret paa Tunø Røn. Iskruningerne havde en Højde paa indtil 15 Meter, og Fyret blev skruet ned. Det samme skete i 1940, da Fyret blev fuldstændig ødelagt. Visse Steder ved Tunø Klint er Iskruningerne 20 Meter høje.

Fra Guldfod til Clearing

Paa *Nyt Nordisk Forlag* har cand. polit. Poul Nyboe Andersen udgivet en lille Bog »Fra Guldfod til Clearing«, hvori han følger Hovedlinjerne op gennem de sidste 10 Aars Økonomi. Forfatteren peger særlig paa Virkningerne for vort eget Land.

Bogen kan ikke betegnes som en Haandbog i Valutapolitikens Enkeltheder, men den er et Rids af Udviklingen i vor Tid.

Billedværk om Ærø-Skibene

Bestyrelsen for »Ærøforeningen i København« har besluttet at undersøge Mulighederne for Udgivelsen af et Billedværk omfattende saavidt muligt alle ærøske Skibe med Reproduktioner af de Billeder, der maatte findes i Museer og Hjem.

Til at arbejde med Sagen er nedsat et foreløbigt Udvalg bestaaende af Grosserer *Peter Grube*, Toldinspektør *Johan Kromann*, Skibsinspektør *Egidius Erichsen*, Maskinmester *Marius Tofte* og Fuldmægtig, Landsretssagfører *Axel Kromann*, alle af København. Det er Tanken senere at supplere Udvalget med Repræsentanter for Ærø's Søfartsstand.

Det Billedmateriale, man ønsker at finde frem, er for en stor Dels Vedkommende blevet spredt ud over hele Landet, og Udvalget anmoder Indehavere af ærøske Skibsbilleder om at sende Udvalget, adresseret Grosserer *Peter Grube*, Snogegaardsvej 29, Gentofte, eller Landsretssagfører *Axel Kromann*, Stationsplads 1, Charlottenlund, Oplysning.

EUREKA

PUMPER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

ger om, hvilke Skibsbilleder man ejer, helst med fyldige Oplysninger om Skibets Type, Navn (eventuelt tidligere Navne), Byggested og -aar, Fører, Reder o. s. v. samt om Billedets Størrelse (Længde og Højde i cm) og Art: Tegning, eventuelt farvelagt, Maleri (Kunstner), Fotografi o. l.

To Nybygninger

Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, afsluttede sidste Aar Kontrakt med Skibsbygmester Ring Andersen om Bygning af en Skonnert paa 180 Tons d. w., der vil blive søsat i denne Maaned. Efter Stabelafløbningen vil der blive lagt Køl til en anden Nybygning af samme Størrelse, ligeledes til Skibsreder A. E. Sørensen. Skibet ventes at være færdigt i Februar Maaned næste Aar og vil komme til at koste ca. 185,000 Kr. Hovedparten af Aktiekapitalen vil blive tegnet af A. E. Sørensens forskellige Rederier.

Forhøjelse af Lodstaksterne

Marineministeriet har under Hensyn til Isperiodens usædvanlige Langvarighed ved en Bekendtgørelse forhøjet de for April Maaned gældende Takster for Lodsning med et Tillæg paa $33\frac{1}{3}$ pCt. af de for selve Lodsningen fastsatte Takstbeløb, fraregnet de midlertidige Tillæg. De Takster, der er fælles for danske og svenske Lodsninger i Øresund ifølge Bekendtgørelse af 16. Januar 1940, er dog undtaget fra Forhøjelsen.

Dødsfald

Skibsmægler Chr. C. Albrechtsen, Sønderborg, er efter flere Aars Sygdom afgaaet ved Døden, 54 Aar gammel. Den afdøde havde flere Tillidshverv. Blandt andet var han stærkt interesseret i Handelstandsforeningens Trivsel og sad i dennes Bestyrelse. I en Aarrække repræsenterede han Det forenede Dampskibs-Selskab. For nogle Aar siden opgav Albrechtsen sin Mæglervirksomhed og knyttedes som Direktør til en Fiskeeksportforretning paa Bornholm, men her rantes han af den Sygdom, der nu har medført Døden. For nogle Maaneder siden vendte han tilbage til Sønderborg, hvor han blev indlagt paa Statshospitalet.

Fiskeeksportør Simon Knudsen, Skagen, er død paa Hjørring Centralsygehus efter en Operation. Den Afdøde, der i sin Tid fiskede paa Doggerbank, var Medstifter af det danske Sømandshjem i Grimsby, og var ved sin Død Formand for Bestyrelsen af Skagens Sømandshjem.

— Professor i Skibbygning ved Norges tekniske Højskole i Trondheim, H. S. Arentz er død, 82 Aar gammel.

Den gamle Redningsmand L. Kr. Sørensen ved Lildstrand er afgaaet ved Døden. Han var igennem 32 Aar Redningsmand ved Lildstrand, de sidste 8 Aar som Baadformand.

Afdøde har igennem de 32 Aar været medvirkende ved 67 Skibbrudnes Redning.

Skibskøb

Kaptajn Jensen, Rudkøbing, har købt MS. »Oda« af Køge for ca. 60,000 Kr. »Oda« er paa 115 Tons d. w.

Et Elevblad for Sømandshøjskolen i Svendborg

For at skabe et Bindeled mellem de gamle Elever har Sømandshøjskolen i Svendborg begyndt at udgive et Elevblad under Navnet »Kæden«. Man haaber samtidig, at Bladet vil medvirke til, at flere unge Søfolk søger Skolen. Bladet redigeres af Lærer ved Sømandshøjskolen, Styrmand S. Pedersen og udsendes foreløbig fire Gange om Aaret. Hvis der bliver Tilslutning nok, er det Mening en senere at gøre det til et Maanedsbld.

Forhøjelse af de svenske Skibsklarerings-Takster

Skibsklareringstaksterne i svenske Havne er fra 1. April forhøjet til $33\frac{1}{3}$ pCt. paa Grundtaksterne af 1941. Da der i Forvejen var en Forhøjelse paa 25 pCt., bliver det nye Tillæg $8\frac{1}{4}$ pCt. Skibsmæglerne og Skibsklarerernes Forening havde ønsket et Tillæg paa 50 pCt.

»Drottningholm«s Amerikarejse

En Del amerikanske Borgere med Familier i Sverige tager muligvis med »Drottningholm« paa Turen til Amerika. Igennem den amerikanske Legation er der ifølge »Gøteborgsposten« udsendt Cirkulære til de Amerikanere, der er paa Besøg i Sverige, om denne Mulighed for at rejse hjem. For alle Passagerer gælder det dog, at de skal godkendes af de Magter, som har givet frit Lejde

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere. Skibsmægler

Befragtning og Spedition

for Skibet. Det ventes ogsaa, at en Del Svenskere følger med. Afrejsen kan, som tidligere meddelt, antagelig finde Sted den 14. eller 15. ds.

51 Lejdebaade til Sverige

Indtil Begyndelsen af denne Uge var der siden 9. April 1940, da den frie Samfærdsel over Havene vestpaa blev afskaaret og i nogle Maaneder helt var afbrudt, ialt til Sverige ankommet 51 Lejdebaade.

Rederiaktieselskabet »Transatlantic«

Bestyrelsen for det svenske Rederiaktieselskab »Transatlantic« meddeler, at Selskabet for sidste Aar har haft et Overskud paa 34,99 Mill. Kr. Bestyrelsen foreslaar, at der uændret udbetales 10 pCt. i Udbytte paa Stamaktierne og 5,5 pCt. paa Præferencaktierne.

Finska Ångfartygs A/B

Finska Ångfartygs A/B har i 1941 haft et Overskud paa 10,45 Mill. Mark. Flaaden bestod ved Aarets Udgang af 59 Skibe paa tilsammen 83,000 Tons, hvad der betyder, at Antallet i Aarets Løb er dalet med 6 paa tilsammen 12,000 Tons. Skibenes Værdi er opført til 270 Mill. Mark.

Helsingborg Søfartsforening

Helsingborgs Søfartsforening har paa sit Aarsmøde paa Initiativ af Konsul Otto Hellerström besluttet at oprette »Stiftelsen Skånska Redares Understödsfond«, hvis Formaal skal være Støtte til trængende gamle Sømand samt Enker og efterladte Børn efter omkomne Sømand.

Ordensdekorationer

Fyrmester af 2. Grad A. V. Arildson, Fyrmester af 3. Grad M. Bach Svendsen, Fyrassistent H. Hansen, Overkok i Fyr- og Vagervæsenet M. A. Mogensen, Skibstømmerformand i Fyr- og Vagervæsenet K. Andersen Kristiansen, Lods ved Helsingør Lodseri M. Fischer Jensen, Lodserne ved Svendborg Sund Lodseri C. C. Holm og C. Andersen har faaet tildelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

25 Aars Jubilæer

Skibsbygningstrene Karstensen og Henriksen har fejret 25 Aars Jubilæum som Skibsbygmestre i Skagen, idet de i 1917 overtog Chr. Ovesens Baadebyggeri, der allerede dengang var i god Vækst. I de 25 Aar, Jubilæarerne har haft med Virksomheden at gøre, er der bygget 58 Kultere, og den 59. er under Bygning.

Trælastbefragter Ove Rasmussen kan i Dag — Fredag — fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Søn.

Befragter Rasmussen, der er født i Svendborg, begyndte som ganske ung Mand hos C. V. Petersen, og kom i 1917 til Wonsild & Søn. Her udviklede han sig hurtigt under Skibsmægler J. Wonsild til en dygtig Befragter og overtog ret hurtigt Befragtningen af Trælast.

Befragter Rasmussen, der er meget afholdt, vil sikkert paa sin Jubilæumsdag modtage mange Lykønskninger fra Kolleger og Forretningsforbindelser.

Udnævnelser

Skibsinpektører under Statens Skibstilsyn G. P. Johansen og J. H. Schrøder er udnævnt til Skibsinpektører af 1. Grad fra 1. April at regne.

Fødselsdage

Paa Tirsdag — den 14. April — fylder tidligere Skibsfører i Rederiet L. H. Carl og D.F.D.S., Kaptajn Vilh. J. Pedersen 70 Aar. Kaptajn Pedersen gik i Land for fem Aar siden, da han faldt for Aldersgrænsen.

Paa Søndag — den 12. April — fylder Skibsfører i Rederiet Marius Nielsen & Søn, Kaptajn J. Larsen 50 Aar.

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 KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebedding 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.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

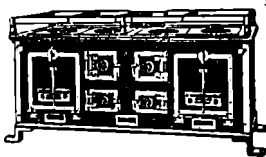
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKULBrug **Holzappel's
International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amaer 1483.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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 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.

58. Aargang.

København 1. April 1942.

Nr. 13.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øro 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 Kvarterals Begyndelse. Kvarterabonnementer kan indom Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øro paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

474. Finland. Bottniske Bugt. Oulu Indsejling. Kattilankalla. Sømærke ombyttet.
(U. f. s. Nr. 8/168. Helsingfors 1942.)

Vragvageren paa $65^{\circ} 07' 23''$ N. $25^{\circ} 01' 51''$ E. er ombyttet med en rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost.

475. Finland. Bottniske Bugt. Ledebaaker forandret.

(U. f. s. Nr. 8/169. Helsingfors 1942.)

Nedennævnte Ledebaaker er forandret og er nu, som følger:

1. *Stockö norra* Forbaake paa $63^{\circ} 52' 34''$ N. $22^{\circ} 45' 41''$ E.: En hvid, kvadratisk Flade foran en hvid, stor Sten. Højde over Havet: 4,5 m.

2. *Vaskenperä* Bagbaake paa $65^{\circ} 02' 06''$ N. $24^{\circ} 59' 40''$ E.: En hvid, rektangulær Flade, som i Midten har et rødt, lodret Felt og ovenover dette en sort, sekskantet Flade. Højde over Havet: 19 m.

3. *Vaskenperä* Forbaake paa $65^{\circ} 02' 02''$ N. $24^{\circ} 59' 36''$ E.: En hvid, firkantet Flade med et rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havet: 8,5 m.

4. *Lehtikari* Bagbaake paa $65^{\circ} 41' 35''$ N. $24^{\circ} 30' 09''$ E.: En hvid, rektangulær Flade med et rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havet: 8 m.

5. *Lehtikari* Forbaake paa $65^{\circ} 41' 29''$ N. $24^{\circ} 30' 10''$ E.: En hvid, rektangulær Flade med et rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havet: 5,8 m.

6. *Rivinkallio* Bagbaake paa $65^{\circ} 41' 43''$ N. $24^{\circ} 35' 52''$ E.: En hvid, rektangulær Flade med et rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havet: 10 m.

7. *Rivinkallio* Forbaake paa $65^{\circ} 41' 38''$ N. $24^{\circ} 35' 30''$ E.: En hvid, rektangulær Flade med et rødt, vertikalt Midterfelt. Højde over Havet: 8 m.

8. *Iso Valkeakari* Forbaake paa $65^{\circ} 44' 17''$ N. $24^{\circ} 25' 19''$ E.: En rød, trekantet Flade med Spidsen opad. Højde over Havet: 6,5 m.

9. *Räiskö* Forbaake paa $65^{\circ} 44' 53''$ N. $24^{\circ} 26' 20''$ E.: En hvid Flade med sorte Sidekanter af Form som en Keglestub og ovenover denne en hvid, firkantet Flade. Højde over Havet: 8,2 m.

10. *Sassi östra* Bagbaake paa $65^{\circ} 45' 48''$ N. $24^{\circ} 15' 02''$ E.: En hvid, rektangulær Flade med et rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havet: 12,8 m.

11. *Sassi västra* Bagbaake paa $65^{\circ} 45' 46''$ N. $24^{\circ} 14' 56''$ E.: En hvid, trekantet Flade med Spidsen nedad og med et rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havet: 5,2 m. (Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

476. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret Omraade.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/470 1942 meddeles, at under de deri nævnte militære Skarpskydningsøvelser er den daglige Skydetid i Marts Maaned 1942 Kl. 0800—1700.

Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydning varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.

Asserbo Plantage: c. $56^{\circ} 01' N.$ $12^{\circ} 01' E.$

(E. f. S. Nr. 12/470 1942.)

477. Danmark. Kattegat S.-lige Del. Røsnæs Fyr. Lysstyrke atter normal.

Røsnæs Fyr paa c. $55^{\circ} 44',_8 N.$ $10^{\circ} 52',_4 E.$ brænder atter med normal Lysstyrke.

(E. f. S. Nr. 12/471 1942.)

478. Danmark. Kattegat. Samsø. Vesborg Fyr og Taagesignal atter i Orden.

Vesborg Fyr paa c. $55^{\circ} 46',_2 N.$ $10^{\circ} 33',_3 E.$ brænder atter med normal Lysstyrke.

Taagesignalet ved Fyret er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 11/458 1942.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

479. Danmark. Horns Rev. Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Vintersømærke inddraget.

Cancer Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 29',_3 N.$ $8^{\circ} 02',_5 E.$ er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

(E. f. S. Nr. 3/249 1942.)

480. Danmark. Graadyb SW. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Graadyb SW. Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 24',_2 N.$ $8^{\circ} 10',_6 E.$ er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 3/251 1942.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

481. (T). Sverige S.-Kyst. Vitaskär Fyr midlertidigt slukket for Is.

(U. f. S. Nr. 13/518. Stockholm 1942.)

Vitaskär Fyr paa c. $56^{\circ} 08' N.$ $15^{\circ} 06' E.$ er midlertidigt slukket paa Grund af Isforholdene.

482. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 12/478. Berlin 1942.)

Den 9. og 10. April 1942 Kl. 0800—1400 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 $54^{\circ} 11',_4 N.$ $15^{\circ} 22',_4 E.$

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.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1942
1/1 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.
3/253 Advarsel vedrørende Afmærkningen i danske Gennemsejlingsfarvande.
1/2 Bekendtgørelse om Sejlansvisninger for Skibe.
1/3 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.

I. Østersøen.

- 1942
8/398 Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.
1/6 Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indsejling aftaget.
1/7 Danmark. Gedser Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.
1/8 Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
12/465 Danmark. Møn Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
1/9 Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aftaget.
7/395 Danmark. Bornholm. Ronne. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.
12/466 Danmark. Bornholm. Hammerodde Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
12/467 Danmark. Bornholm. Dueodde S. Fyr. Taagesignaler midlertidigt i Uorden.
1/11 Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.
1/13 Sverige. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/14 Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/15 Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/16 Sverige. Öland E. Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.
1/17 Sverige. Öland E. Miner udlagt.
1/19 Sverige. Arholm og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.
1/20 Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
8/399 Sverige. Ozelösund. Skydeøvelser.
1/21 } Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Miner udlagt. Advarsel.
3/213 }
1/22 } Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.
1/23 } Sverige. Utlången—Landsort. Hävringe. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyr-
skibs Plads.
1/24 Sverige. Stockholm Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
7/379 Sverige. Stockholm Skærgaard E. Skydeøvelser.
1/25 Sverige. Stockholm Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
1/26 Sverige. Stockholm Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
1/27 Sverige. Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.
1/28 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
1/30 Finland. Sejlansvisning.
1/31 Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
1/32 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
5/336 Tyskland. Advarsel vedrørende Afmærkningen i tyske Farvande.
1/33 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.
1/34 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.
1/35 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.
1/36 Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.
1/37 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/38 }
1/39 } Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/40 } Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.

- 1042
 1/41 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.*
 1/42 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.*
 1/43 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 11/448 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.*
 5/338 *Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.*
 1/45 *Tyskland. Kolberg Anduvning. Advarsel.*
 12/469 } *Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.*
 13/482 }
 1/46 *Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.*
 1/47 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/48 *Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/49 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.*
 1/50 *Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/51 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.*
 1/52 *Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*
 1/53 *Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/54 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*
 1/55 *Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.*

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

- 1042
 1/68 *Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.*
 12/459 *Danmark. Sundet. Helsingør. Mast paa Lodshus nedblæst. Signaler midlertidigt indstillet.*
 1/58 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/59 *Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/60 *Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejløb forandret.*
 1/61 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
 4/318 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn Fyr midlertidigt slukket.*
 1/62 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Lyspram udlagt. Grænser for Losseplads forandret.*
 1/63 } *Danmark. Sundet. København. Tre kroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.*
 3/233 }
 1/64 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
 1/65 *Danmark. Sundet. København. Søndre-Havn. Havnearbejder. Advarsel.*
 1/67 *Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignalet ved Nordre-Rose Fyr midlertidigt forandret.*
 1/69 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
 3/276 *Sverige. Sundet. Sejlrende for Vinteren.*
 1/71 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
 1/72 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
 13/483 *Sverige. Sundet. Vens södra udde Fyr midlertidigt slukket.*
 1/73 *Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodslærtøj midlertidigt udlagt.*
 2/187 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vandstandsbræt forsvundet.*
 1/74 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærke flyttet.*
 1/75 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.*
 4/301 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 1/77 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/78 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/79 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Bundundersøgelser udføres. Advarsel.*
 1/80 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.*
 1/81 *Danmark. Store-Bælt. Kertemünde Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget. Ledefyr midlertidigt slukket.*
 1/82 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
 1/83 *Danmark. Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.*
 1/84 *Danmark. Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærker midlertidigt inddraget.*
 1/85 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/88 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
 1/89 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder midlertidigt inddraget. Sømærker udlagt.*
 1/86 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.*
 1/90 *Danmark. Lille-Bælt. Assens—Aarøsund. Sømærker midlertidigt inddraget.*

- 1/91 } *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
 1/87 }
 6/359 } *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
 12/461 }

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1942
 12/470 } *Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret*
 13/476 } *Omraade.*
 4/320 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Fyr midlertidigt slukket.*
 13/484 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.*
 10/441 *Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.*
 1/95 *Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.*
 6/367 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 11/456 *Danmark. Kattegat. Samsø. Lushage Fyr. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.*
 11/457 *Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller Fyr midlertidigt slukket.*
 7/387 *Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller. Taagesignal og Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.*
 1/96 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/98 *Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sandbjerg Vig. Juelsminde Havn. Dybde aftaget.*
 1/97 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.*
 3/277 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Spærret Omraade.*
 1/99 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.*
 1/100 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 4/303 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.*
 2/202 *Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.*
 1/103 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrsk.*
 2/192 }
 3/244 } *Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.*
 3/245 }
 2/193 *Danmark. Kattegat. Hals Barre. Dybde aftaget.*
 1/105 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.*
 1/107 *Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.*
 10/442 *Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev Fyrbaake forsvundet.*
 1/109 *Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner Baake forsvundet.*
 1/113 *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.*
 1/112 *Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.*
 1/110 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.*
 1/111 *Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/116 *Danmark. Limfjorden. Nibe. Dybde aftaget.*
 1/114 *Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.*
 1/115 *Danmark. Limfjorden. Legstør Grunde. Gravede Rende. Tilsanding.*
 12/462 *Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.*
 1/117 *Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.*
 10/437 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*
 1/119 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.*
 1/120 *Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.*
 3/275 *Norge. Skagerrak. Advarsel vedrørende Afmærkning og Fyrbelysning.*
 1/121 *Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942
 5/348 *Norge. Farlige Omraader. Advarsel.*
 1/122 } *Norge. Vest-Finnmark. Farlige Omraader. Advarsel.*
 4/310 }
 8/411 *Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.*
 5/349 *Norge. Tromsø og Sandesund. Forbud mod Ankring.*
 4/311 *Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.*
 13/487 *Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.*
 1/123 *Norge. Trondheimsfjorden. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.*
 8/412 *Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.*
 10/438 *Norge. Stadlandet. Mineomraade.*
 10/440 *Norge. Hordaland. Hjellefjorden W. Spærrede Omraader.*
 5/350 *Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.*
 1/124 *Danmark. Esbjerg Havn. Tilsandinger.*
 1/125 *Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.*
 1/126 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1942** *Danmark.*
- 1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/128 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/129 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 1/130 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/131 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/132 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.
 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets* S.-lige Del.
 1/136 *Limfjorden*. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
 1/138 *Kattegat*. *Skagerrak*. Advarsel for Fiskere.
 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende Vejbro over *Aggersund*.
- Norge.*
- 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 8/414 *Hordaland*. *Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.
 8/415 *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
- Sverige.*
- 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.
 1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/147 Midlertidige Lodsfarvande.
 1/148 *Göteborg*, *Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 1/149 Passersædler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 5/351 *Sverige S.-Kyst*. *Hanö Bugt*. *Kristianstads Len*. Mærklægning.
 1/151 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 1/152 } *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 4/317 }
- Tyskland.*
- 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 1/154 Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/155 Afstandssignal. Advarsel.
 1/156 Anvisning for Koffardiaskibes Optræden under Nærmelse til Krigsakibe.
 1/157 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag *B* lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Vindsemaforen 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 førnævnte Fareomraade forbudt.
(E. f. S. Nr. 12/469 1942.)

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

483. (T). Sverige. Sundet. Vens södra udde Fyr midlertidigt slukket.

(U. f. s. Nr. 13/545. Stockholm 1942.)

Vens södra udde Fyr paa c. $55^{\circ} 54' N.$ $12^{\circ} 43' E.$ er midlertidigt slukket.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

484. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 28. Marts 1942 fandtes mindste Dybde at være 6,3 m.

c. $55^{\circ} 56' N.$ $11^{\circ} 50' E.$

485. Norge. Skagerrak. Afmærkning i Uorden paa Grund af Is. Advarsel.

(K. f. F. Nr. 4. Oslo 1942.)

Som Følge af Isforholdene maa man være forberedt paa, at mange faste Sømærker paa Strækningen: Den *norsk-svenske* Grænse—*Lister* er ødelagt af Isen, samt at flydende Sømærker ikke er paa Plads. De faste Sømærker vil først blive genopført i Løbet af Sommeren og Efteraaret.

486. (T). Norge. Oslofjorden. Oslo Havn. Fyr og Taagesignaler midlertidigt ude af Virksomhed.

(E. f. S., Plakat Nr. 1. Oslo 1942.)

1. *Søre Kavringdyng*e Fyr paa c. $59^{\circ} 53',_9 N.$ $10^{\circ} 43',_7 E.$ er midlertidigt slukket.
2. Taagesignalet ved *Dyna* Fyr paa c. $59^{\circ} 53',_8 N.$ $10^{\circ} 41',_7 E.$ afgives midlertidigt med Klokke, Tre-Slag hver 30^s.
3. Taagesignalet ved *Kobbermaglen* Fyr paa c. $59^{\circ} 53',_5 N.$ $10^{\circ} 41',_8 E.$ er midlertidigt ude af Virksomhed.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

487. Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.

(N. f. S. Nr. 11/457. Berlin 1942.)

Man advares imod at besejle nedennævnte Omraader, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

1. *Frohavet*.

- a. *Dolsøy (Svellingen)* Fyr c. $63^{\circ} 48',_5 N.$ $8^{\circ} 49',_7 E.$
- b. $63^{\circ} 53',_0 N.$ $8^{\circ} 49',_7 E.$
- c. $63^{\circ} 53',_0 N.$ $9^{\circ} 35',_0 E.$
- d. $63^{\circ} 51',_0 N.$ $9^{\circ} 30',_0 E.$
- e. $63^{\circ} 45',_9 N.$ $9^{\circ} 21',_7 E.$
- f. $63^{\circ} 40',_3 N.$ $9^{\circ} 21',_7 E.$
- g. $63^{\circ} 40',_3 N.$ $9^{\circ} 10',_5 E.$
- h. $63^{\circ} 39',_9 N.$ $9^{\circ} 01',_4 E.$
- i. $63^{\circ} 39',_5 N.$ $8^{\circ} 41',_0 E.$
- j. $63^{\circ} 40',_8 N.$ $8^{\circ} 41',_0 E.$

2. *Hustadviken.*

- a. 62° 54',₈ N. 6° 54',₄ E.
 b. 62° 57',₉ N. 6° 30',₀ E.
 c. 63° 08',₀ N. 7° 08',₀ E.
 d. 63° 00',₉ N. 7° 18',₄ E.

488. Danmark. Jylland W.-Kyst. Bovbjerg Fyr. Lysstyrke atter normal.
Bovbjerg Fyr paa c. 56° 30',₈ N. 8° 07',₄ E. brænder atter med normal Lysstyrke.
 (E. f. S. Nr. 12/472 1942.)
489. Danmark. Jylland W.-Kyst. Horns Rev. Slugen N. Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Vintersmærke inddraget.
Slugen N. Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 34',₂ N. 7° 47',₇ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersmærket er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 4/315 1942.)
490. Danmark. Jylland W.-Kyst. Horns Rev. Søren Bovbjergs Dyb S. Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Vintersmærke inddraget.
Søren Bovbjergs Dyb S. Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 31',₄ N. 7° 56',₁ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersmærket er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 3/249 1942.)
491. Danmark. Graadyb Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Vintersmærke inddraget.
Graadyb Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 25',₆ N. 8° 14',₁ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersmærket er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 3/250 1942.)

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.
- † Sverige:
Kort B, Bana för fartprov å Kosterfjorden.
- Tyskland:
R D 4 Die Weser vom Wremer Loch bis Bremerhaven.

Ekstra-Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

492. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Oplysning om Vrag.
 Vraget af en Motorjagt, der er skruet ned af Isen, ligger sunket i 5,₆ m Vand paa c. 56° 01',₇ N. 11° 16',₁ E. c. 200 m W. for *Sjællands Rev* mellem *Baadeløb* og *Snekkeløb*. Vragets Mast, der er knækket, staar lige i Vandoverfladen.

XI. Bekendtgørelser m. m.

493. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg i April Maaned 1942 til Lodstakster.
 Marineministeriet har den 31. Marts 1942 udstedt følgende Bekendtgørelse om Tillæg til Lodstakster i April Maaned 1942:
 Under Hensyn til indeværende Isperiodes usædvanlige Langvarighed forhøjes i April Maaned d. A. de gældende Takster for Lodsning i Sommerhalvaaret (1. April til 30. September) med et Tillæg paa 33¹/₃ pCt. af de for selve Lodsningen fastsatte Taksteløb, fraregnet midlertidige Tillæg af 28. Oktober 1940 og 16. December 1941.
 Undtaget fra Forhøjelsen er de i Bekendtgørelse af 16. Januar 1940 omhandlede Takster vedrørende Lodsninger i *Nordsøen* samt de Takster, der er fælles for *danske* og *svenske* Lodsninger i *Øresund*.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 9. April 1942.

Nr. 14.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. 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 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. Østersøen.

494. (T). Danmark. Møn. Klintholm Havn. Fyr ødelagt af Isen.

Fyret, der viser grønt Et-Blink paa *Klintholm Havn S.-Moles Hoved* paa c. $54^{\circ} 57',1$ N. $12^{\circ} 28',1$ E., er skruet ned af Isen. Der vil sandsynligvis gaa nogen Tid, før Fyret kan genopføres og atter tændes.

495. Tyskland. Nest. Skydeøvelser.

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

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 D a g e n vises 2 internationale Signalflag B lodret for hinanden paa hver af Signalmasterne ved Skydepladsen.

Under Skydning om N a t t e n 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.

496. Tyskland. Kolberg E. og W. Spærret Omraade.

(N. f. S. Nr. 13/508. Berlin 1942.)

Hver Nat fra Kl. 2100 til Kl. 0400 imellem den 9. og den 15. April 1942 er et Omraade i Nærheden af *Kolberg* spærret for Sejlads.

Omraadet begrænses som følger:

1) Mod N o r d af en Linie fra Punktet $54^{\circ} 16',3$ N. $15^{\circ} 25',5$ E. til Punktet $54^{\circ} 26',2$ N. $16^{\circ} 14',5$ E. og videre til Punktet $54^{\circ} 26',4$ N. $16^{\circ} 22',0$ E.

2) Mod Syd øst og Syd af en Linie, der fra Punktet $54^{\circ} 26',_4$ N. $16^{\circ} 22',_0$ E. gaar parallelt med Kysten i en Afstand af 500 m fra denne til Punktet $54^{\circ} 10',_3$ N. $15^{\circ} 29',_5$ E.

3) Mod Vest af en Linie fra Punktet $54^{\circ} 10',_3$ N. $15^{\circ} 29',_5$ E. til Punktet $54^{\circ} 16',_3$ N. $15^{\circ} 25',_5$ E.

I den Tid, Omraadet er spærret, vil Skibe, bestemt til *Kolberg*, kunne opnaa Til-ladelse til at gaa til denne Havn, naar de forinden har anløbet Vagtskibet paa $54^{\circ} 17',_0$ N. $15^{\circ} 29',_5$ E., c. 6 Sm NW. for Indsejlingen til Havnen, og fremsat Anmodning om Gennemfart af det spærrede Omraade her.

497. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 13/509. Berlin 1942.)

Den 22. og 23. April 1942 Kl. 0700—1700 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 $54^{\circ} 11',_4$ 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.

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 Vindsemaforen 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 førnævnte Fareomraade forbudt.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

498. Finland. Sommertid.

(N. f. S. Nr. 13/528. Berlin 1942.)

Fra 1. April Kl. 2400 til 4. Oktober Kl. 0100 benyttes Sommertid i *Finland*. Urene stilles 1 Time frem.

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. 1303. Pakerort bis Wuls (Pakerineem bis Aegna).

N D. 1304. Wuls bis Kap Juminda (Aegna bis Juminda Neem).

N D. 1305. Kap Juminda bis Vergi (Juminda Neem bis Vergi).

R D. 2. Mündungen der Jade und Weser.

Tillæg.

I. Østersøen.

499. Sverige. Stockholms Skærgaard. Huvudskär. Lodsstation nedlægges. Lods-farvande ophæves.

(U. f. s. Nr. 14/548. Stockholm 1942.)

1. Den 1. Juli 1942 nedlægges *Huvudskär* Lodsstation paa c. $58^{\circ} 58'$ N. $18^{\circ} 34'$ E.

2. Den 1. Juli 1942 ophæves følgende Lodsfarvande for *Dalarö* Lodsstation:

Dalarö — Søen ved Utö.
Dalarö — Søen ved Huvudskär.
Gustavsberg — Søen ved Huvudskär.
Saltsjöbaden — Søen ved Huvudskär.
 (Kort Nr. 182.)

500. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Indsejling. Tjuvholmen. Ny Signalmast opført.
 (U. f. s. Nr. 14/547. Stockholm 1942.)

De paa *Tjuvholmen* paa c. 65° 32' N. 22° 11' E. opførte 2 Signalapparater til Afgivelse af Signaler for Trafiken gennem *Tjuvholmssundet* er ombyttet med en graamalet, 25 m høj Gittermast.

Trafiksignalerne, der er uforandret, afgives nu fra den nye Signalmast.

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

501. Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Oplysning om Undervands-hindring.

I det 9. Brofag fra det N.-lige Gennemsejlingsfag af *Storstrømsbroen* paa c. 54° 58,3 N. 11° 53',7 E. findes en i Bunden fastsiddende Træpæl. Pælen er c. 30 cm i Diameter og naar op til c. 60 cm under Havets Overflade.

502. Sverige. Sundet. Vens södra udde Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 14/553. Stockholm 1942.)

Vens södra udde Fyr paa c. 55° 54' N. 12° 43' E. er atter tændt.
 (E. f. S. Nr. 13/483 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

503. Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.

Fra den 12. Maj d. A. vil der i c. 3 Maaneder blive afholdt Torpedoskydning fra Torpedostationen ved *Bramsnæsvig* (c. 55° 42',7 N. 11° 48',0 E.).

Skydelinien strækker sig fra Torpedostationens Brohoved i Retning 345° indtil Linien E.—W. gennem *Kongsøre Næbbe* og er markeret ved udlagte Bøjer og Flaader.

Paa Flaaderne vil der som Regel under Skydning befinde sig en Observationspost.

Umiddelbart før en Torpedo affyres, vil enten et klart Blinkfyrt blive tændt eller en hvid Kugle blive hejst paa Torpedostationens Brohoved.

Naar Blinkfyret er tændt eller Kuglen er hejst, skal der ved Navigering i Nærheden af Stationen og Skydelinien udvises Agtpaaagivenhed med Hensyn til Torpedobaner samt drivende Torpedoer.

Blinkfyret slukkes eller Kuglen nedhales, naar den udskudte Torpedo er bjærget.

Naar Skibe og større Fartøjer befinder sig i Skydelinien, vil Skydning paa Afstande, der kan medføre Fare for disse, blive indstillet.

Skibe og større Fartøjer kommende fra *Holbæk Fjord* bør ikke nærme sig Skydelinien, saafremt Blinkfyret er tændt eller Kuglen er hejst.

Advarsel for Fiskere.

Opmærksomheden henledes paa, at det altid er forbundet med Risiko at arbejde med Bundredskaber inden for et Omraade, der — foruden Kystlinien fra *Kirsebærhage* til S.-Enden af *Dragerup Skov* — har følgende Grænser:

Mod Syd: En Linie i Retning E. gennem S.-Enden af *Dragerup Skov*.
 — Øst: En Linie i Retning S. fra S.-Enden af *Lindholm* indtil Skæringen med ovennævnte Linie.
 — Nord: En Linie fra N.-Enden af *Lindholm* til N.-Enden af *Kirsebærhage*.

Endvidere 150 m paa hver Side af Skydelinien i Retningen 345° fra Torpedostationens Brohoved indtil E. for *Kongsøre Næbbe*.

NB. Marineministeriet paatager sig ikke nogetsomhelst Erstatningsansvar for Skade, der forvoldes Fiskeres Garn og andet Materiel under Fiskeri paa det paagældende Areal.

Tidligere udsendte Bekendtgørelser vedrørende Torpedoskydning ved *Bramsnæs vig* ophæves.

(Danske Lods II, Side 161.)

504. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Afmærkning ikke paa Plads.

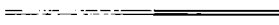
Afmærkningen i *Odense Fjord* er ikke paa Plads og i Orden.

c. 55° 31' N. 10° 34' E.

505. (T). Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Valö Fyr midlertidigt slukket.

(U. f. s. Nr. 14/576. Stockholm 1942.)

Valö Fyr paa c. 57° 33' N. 11° 48' E. er midlertidigt slukket. Det vil snarest atter blive tændt.



DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

5/-, post free

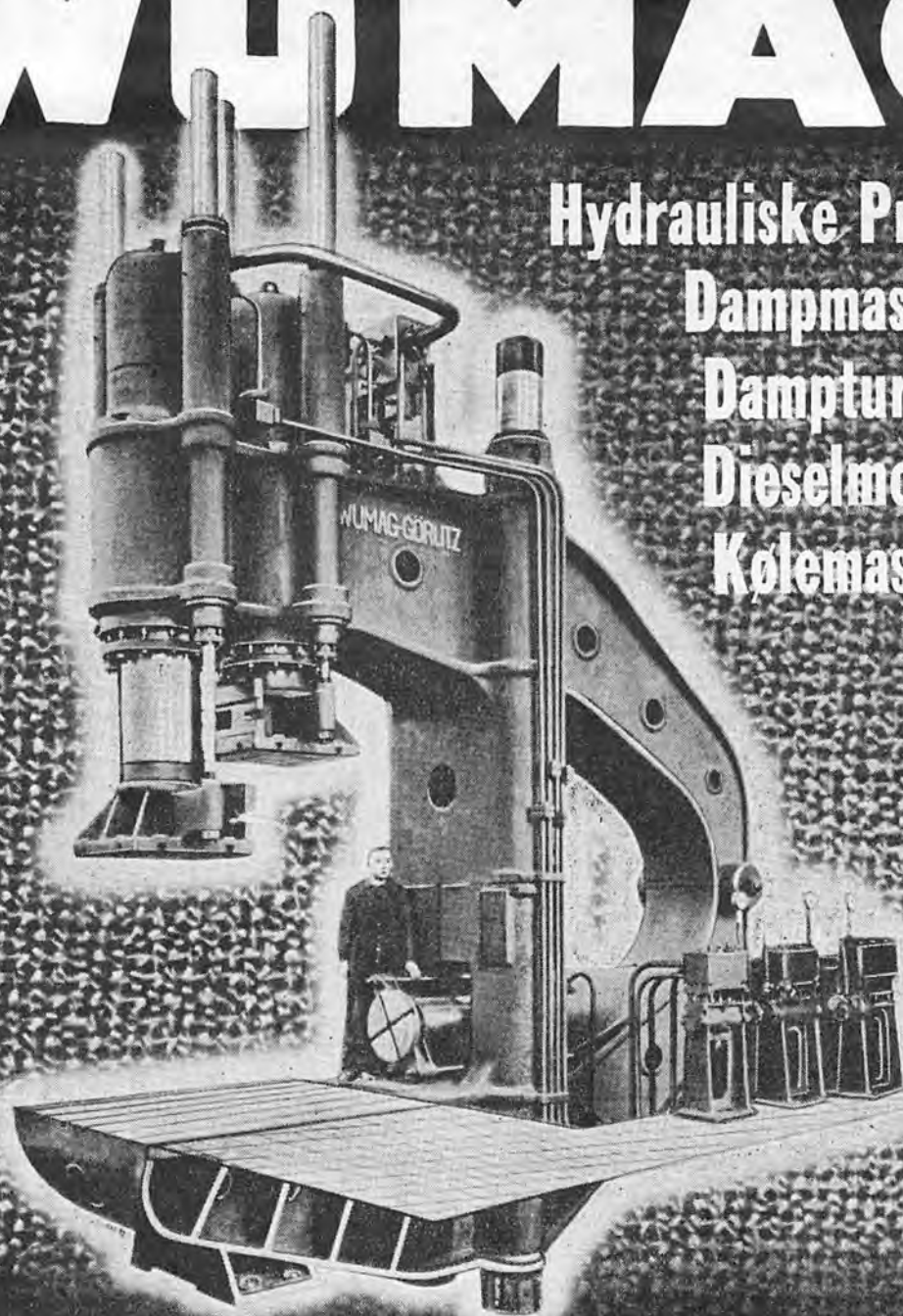
NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK



WUMMAG

Hydrauliske Presser
Dampmaskiner
Dampmaskiner
Dampmaskiner
Dieselmotorer
Kølemaskiner



Hydrauliske Presser indtil højeste Tryk og største Ydeevne til alle Formaal. Komplette hydrauliske Anlæg, Pressepumper og Akkumulatorer.

M a n g e A a r s E r f a r i n g

**WAGGON- UND MASCHINENBAU
AKTIENGESELLSCHAFT · GÖRLITZ
ABT. MASCHINENBAU · GEGRÜNDET 1853**

Repræsentant i Danmark:

SV. DYHR, Ingeniørfirma · Øresundsvej 140, København S · Telefon Central 8901 · Telegram-Adr.: Kaydyhr

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 15

FREDAG 17. APRIL 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Medens Verden venter i Spænding paa, at det store Drama, der, som det fremhæves fra tysk Side, i indeværende Aar skal bringe den endelige Afgørelse paa den europæiske Landfront, skal begynde, fortsættes Søkrigen paa de Syv Have med uformindsket Intensitet. Fra tysk Side foreligger der igen flere Særmeldinger om heldige Resultater for de tyske Undervandsbaade og Luftstridskræfter og i en sammenfattende Oversigt, der dækker Perioden fra 1. Januar til 14. April, opgør Berlin de angloamerikanske Skibstab til ikke mindre end 2 Mill. Br. Reg. Tons. Dette Tab forekommer naturligvis at være en alvorlig Aareladning for det angelsaksiske Krigspotential, der, som den strategiske Stilling nu engang er, paa afgørende Maade er afhængig af Transporterne over Havene, men nogen sikker Mening om hele Tonnagesituationen er det dog vanskeligt at danne sig, dels fordi der ikke foreligger nogen Tabsopgørelse fra angelsaksisk Side, og, hvad der er vigtigere, fordi konkrete Tal for de Allieredes Tonnagenybygning ikke er tilgængelige. Fra engelsk Side gik den sidste Meddelelse om Tonnagenybygningen, som tidligere nævnt ud paa, at der nu blev færdigbygget en Handelsdamper paa hver af Ugens 6 Hverdage, og i U. S. A. udtalte den amerikanske Krigsproduktionschef, *Donald Nelson*, at de amerikanske Skibsværfter fra Begyndelsen af Maj vilde færdigbygge 2 af de saakaldte »Liberty ships« hver Dag, og at Produktionskapaciteten fra Begyndelsen af August vilde være 3 Skibe pr. Dag. Om Størrelsen paa de nybyggede engelske Handelsdampere foreligger der imidlertid ingen Oplysninger, og af »Liberty ships« findes der flere forskellige Størrelser, omend der er Grund til at tro, at Størstedelen af »Liberty« Flaaden vil komme til at bestaa af Standard C. Typen, som er paa 7500 Br. Reg. Tons med 11 Mils Fart.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der iøvrigt stadig kun faa Nyheder. Der sluttes Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til uforandrede Rater, og i modsat Retning er der sluttet Tonnage for Hørfro fra Buenos Ayres til New York til \$20; Erts fra Rio til Baltimore har betalt \$11 og fra Cuba til Philadelphia \$6.25. Sukkerfarten fra Vestindien til USNH. er stadig livlig til uforandrede Rater. Kul fra Wales til Buenos Ayres er sluttet til 38/-, og for Hvede fra Buenos Ayres til Lissabon notes nu en Rate af \$70. I de indiske Markeder er der sluttet saavel Kul fra Calcutta til Alexandria, som Salt fra Rødehavet til Calcutta til de uforandrede engelske Maximalrater.

Paa Østersømarkederne er Aktiviteten større, selv om det naturligvis vil tage nogen Tid endnu, førend alle Havne er isfrie. Ordretilgangen er stadig tilfredsstillende, saa der er ingen Grund til at frygte for manglende Beskæftigelsesmuligheder for den disponible Tonnage i Sommer, men ratemæssigt set, skal man næppe vente sig større Udsving.

STERILISERINGEN AF DE LEDIGE PENGE

Som omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* nærmer Folio-Kontoen sig Milliarden, hvilket vil sige, at Nationalbankens Indestaaende paa denne

Konto er godt paa Vej til at fordoble sig i Løbet af eet Aar.

Derfor viser det sig nødvendigt nu gennem Statsgældsbeviser og Skatkammerbeviser til et foreløbig samlet, anslaaet Beløb paa ca. 500 Mill. Kr. at trække et saadant Beløb ud af Omsætningen, for derigennem at bidrage til at imødegaa en Inflations-Risiko.

At de Plauer, hvorom der er blevet forhandlet mellem Regeringen og Nationalbanken, ikke vil vække Begejstring hos Bankerne, er indlysende. Man kan i denne Forbindelse se bort fra Sparekasserne, idet det — saa vidt vides — ikke er Hensigten, at der skal være nogen obligatorisk Kapitalbinding for deres Vedkommende. Sparekasserne faar paa den anden Side en vis Konkurrence fra de Spare-Obligationer, der formentlig kommer samtidig.

Saa vidt vides, er det Hensigten, at Bankerne i den nærmest kommende Tid skal forhandle med Nationalbanken om Situationen — antagelig saaledes, at Nationalbanken først forhandler med Hovedbankerne, derefter med Provinsbankernes Organisation. Bankerne vil formentlig undersøge Mulighederne for at opnaa en lidt gunstigere Ordning, end der oprindeligt var tiltænkt dem — om det lykkes, er maaske tvivlsomt. Efter det foreløbige skitserede Forslag skulde Bankerne binde 25 pCt. af deres Indestaaende paa Folio, eller maksimalt 15 pCt. af deres samlede Indlaanskapital, i de nævnte Statsgældsbeviser og Skatkammerveksler. Den Rente, Bankerne derigennem vil kunne opnaa af de Forrentningspenge, der er Tale om — man anvender dette Udtryk som Karakterisering i Modsætning til f. Eks. Sparekassernes deciderede Opsparingspenge — er minimal. Og Bankerne faar samtidig afskaaret Mulighederne for at kunne gøre disse Penge nyttebringende paa anden Vis. Da Bankerne samtidig maa betale gennemgaaende 2 à 2½ pCt. i Rente af Pengene paa Folio-konto, kan Situationen komme til at udvikle sig derhen, at Bankerne maa tage under Overvejelse at foretage en Nedsættelse af Indlaansrenten. Normalt plejer Banker og Sparekasser paa dette Omraade at søge at følge nogenlunde samme Praksis, og der er ofte konstateret en vis Skinsyge mellem de to Grupper af Pengeinstitutter m. H. t. Rentespørgsmaalet. Usandsynligt er det imidlertid ikke denne Gang, at det, netop af Hensyn til, at Bankernes Kapitalrigelighed med paafølgende Foranstaltninger og derigennem Nødvendigheden for en Rentesenkning for Indlaanene, kan komme til at medføre, at en saadan Indlaans-Rentesenkning kan komme til at angaa alene Bankerne.

Den Lovgivning, der kan ventes med Hensyn til de ledige Penge, kan komme til at gribe ind paa mange Omraader og faa vidtrækkende Konsekvenser. Det er givet, at Lovgivningen bliver til Alvor i den nærmeste Fremtid.

FÆRGE-MODERNISERING TIL 1 MILLION

Dampfærgerne »Danmark« paa Gedser—Warnemünde-Ruten vil, efter hvad »Lolland-Falsters Folketidende« erfarer, blive underkastet en stor Modernisering, naar den kommer paa Bedding efter Vinter-tjenesten i Isen. Man maa regne med at undvære den i Trafiken i længere Tid. Planerne om dens Ombygning har været færdige længe, og deres Realisation er anslaaet til at koste omkring 1 Million Kr. Blandt de Forandringer, der skal foretages, kan først og

fremmest nævnes, at 3. Klasse udvides meget betydeligt, og at 1. Klasses Rygesalon, der længe har været for lille, ogsaa faar en tiltrængt Udvidelse. Udvidelserne betyder ikke, at Færgerne kan rumme flere Passagerer, men de opnaar større Bekvemmeligheder.

MERE RATIONEL SØMANDS-UDDANNELSE

Inden for forskellige af Søfarts-Organisationerne herhjemme, bl. a. Dansk Styrmandsforening og Dansk Sejlskibsrederiforening, beskæftiger man sig for Tiden med Spørgsmaalet om en mere rationel Uddannelse af det menige Mandskab om Bord paa Skibene.

Det gøres gældende, at de eneste Bestemmelser, hvorefter Hyrerne for Ungmænd, Letmatroser og Matroser retter sig, er Sømandens Alder og den Tid, de har faret til Søs. Der klages over, at Uddannelsen, navnlig i Damp- og Motorskibene, ofte er for planløs og utilstrækkelig. Og der henvises til, at medens der efterhaanden er stillet stærkt stigende Krav til Navigator-Uddannelsen, har Skibsføreren ikke nogen Hjemmel til gennem eksisterende Uddannelsesbestemmelser eller lign. at sikre sig, at det menige Dæksmandskab, han paamønstrer, ogsaa er fuldt kvalificeret.

Man ønsker derfor, at hele Spørgsmaalet om en mere rationel Uddannelse af Søfolkene skal blive taget op til indgaaende Undersøgelse.

SKAL STATEN OVERTAGE KØBENHAVNS NAVIGATIONSSKOLE?

Foreningen til Søfartens Fremme, der siden 1852 har ejet og — med Statens Støtte drevet — Københavns Navigationsskole, har udsendt en Beretning om Virksomheden i 1941. Beretningen viser, at Spørgsmaalet om en ny Navigationsskole i København nu for Alvor er sat paa Dagsordenen.

Det gamle Hus, der nu rummer Skolen, er — som det fremgaar af Beretningen — altfor gammeldags til at svare til Formaalet. Klasseværelserne er uhensigtsmæssige og findes spredt over fem Etager. Forholdene er for smaa til at give Plads for det stigende Elevantal — sidste Aar 162 —, og Bygningens indelukkede Beliggenhed i Ny Toldbodgade tillader ikke, at man fra selve Skolen kan foretage de astronomiske Maalinger, som Eleverne skal lære og hvortil kræves, at man kan se Horisonten.

Der har i Aarets Løb været ført orienterende Forhandlinger med Handelsministeriet om Sagens Løsning, og Foreningen har under disse gjort opmærksom paa, at den ikke paa egen Haand kan magtø den økonomiske Byrde, Bygningen af en ny Skole vil medføre, og at den iøvrigt maa anse Problemet, Løsning for at være en Statsopgave.

Foreningen har tilsagt Ministeriet sin Medvirken til en forsvarlig Ordning paa langt Sigt i Haabet om, at Ordningen maa kunne opnaas i en nær Fremtid.

Der har paa Initiativ af Københavns Skipperforening været forhandlet om, at Navigationsskolen eventuelt fik Lokaler i en Bygning, som Skipperforeningen tænkte sig at opføre, men Foreningen til Søfartens Fremme staar paa det Standpunkt, at hvis det ikke lykkes at formaa Staten til at overtage Navigationsskolen, er det naturligt, at Foreningen vedblivende staar som Ejer af Skolebygningen.

ENGROSPRISTALLET FOR MARTS

Engrospristallet for Marts er uforandret fra Februar 212, og ogsaa indenfor de forskellige Grupper er Forskydningerne smaa og faa. For baade vegetabiliske og animalske Levnedsmidler er der en Stigning paa 1 Point til henholdsvis 173 og 194. For Gødningsstoffer er der en Nedgang paa 1 Point til 185 ligesom for Jern, Metaller og Varer deraf, der er

gaaet ned til 210. Kemisk-tekniske Varer, der den foregaaende Maaned sprang fra 194 til 208, er i Marts faldet til 207. De øvrige Grupper er uforandret.

Særlig Interesse knytter sig i disse Maaneder efter Kronhævningen til Engrospristallet for Importvarer. I Februar steg det 2 Points, men man kunde heller ikke saa tidligt vente, at Kronhævningen vilde slaa igennem i Pristallet, der bygger paa Importvarernes Priser ved Engrossalg. For Marts er dette Pristal faldet 1 Point til 248, og dette tør vel ses som et første Udslag af Kronhævningen paa dette Omraade.

Pristallet for Raavarer og Halvfabrikata er faldet 1 Point til 252. For Færdigvarer og Eksportvarer er der en Stigning paa 1 Point til henholdsvis 194 og 202.

I Marts 1941 var Engrospristallet 198. Det er altsaa siden da steget med 14 Points.

46 pCt. AF FINLANDS SKIBSTONNAGE GAAET TABT

Intet Land har siden Krigsudbruddet den 1. September 1939 haft saa stor Skibstabsprocent som Finlands Handsflaade. Til den 1. April i Aar er 100 Skibe gaaet tabt med en Tonnage paa 362,000 Tons. Dette udgør 42 pCt. af Totaltonnagen ved Krigsudbruddet. Direkte krigsforliste er 31 Skibe, indirekte 12, medens 48 er blevet beslaglagt og 9 overført til svensk Flag. Den beslaglagte Tonnage repræsenterer Størstedelen eller 183,000 Tons.

TO SVENSKES UDBYTTE-DEKLARERINGER

Svenska Ostasiatiska Kompaniet A/B udviser for 1941 et Overskud paa 4,24 Mill. Kr. mod sidste Aar 3,85 Kr. Sammen med Midlerne fra sidste Aar er der 4,91 Mill. Kr. til Disposition, og der foreslaas et Udbytte til Aktionærerne paa uforandret 6 pCt.

*

Trods flere store Krigsforlis havde Svenska Amerika Mexiko Linien i 1941 Indtægter, der kun laa 0,47 Millioner Kr. lavere end i 1940. Bestyrelsen har derfor foreslaaet, at der uforandret udbetales 8 pCt. i Udbytte med 672,000 Kr. Erstatningen for tabte Skibe laa paa 13,5 Millioner.

Ved Begyndelsen af Aaret bestod Flaaden af 15 Motorskibe paa 81,575 Tons og en Damper paa 8,674 Tons. I Aarets Løb krigsforliste *Stureholm*, *Rydboholm*, *Trolleholm* og *Kezholm*. Ved Aarets Slutning havde man 9 Motorskibe paa 53,950 Tons d.w. og Damperen paa 8,674 Tons d.w.

Som Erstatning for de tabte Skibe har Rederiet paa svenske Værfter bestilt tre Skibe paa hver 7,300 Tons d.w.

REDAKTØR MACLAREN DØD

Efter kun ganske kort Tids Sygdom er Redaktør *H. Stewart Maclaren* død paa Gentofte Amtssygehus, 59 Aar gammel.

Redaktør Maclaren, der var født paa New Zealand, kom til Danmark i 1909 og bortset fra et Aars Ophold i Frankrig, opholdt han sig her siden.

I September Maaned vilde han have haft 25 Aars Jubilæum som Redaktør af »Scandinavian Shipping Gazette«. I den lange Aarrække, Maclaren havde sin Dont i Amaliegade, vandt han sig kun Venner, ikke alene indenfor »Nautisk Forlag«, men ogsaa udadtil i Shipping-Kredse.

Støt og roligt passede Maclaren sit krævende Arbejde ved det internationale Søfartsblad, som han var vokset op sammen med.

Meddelelsen om hans Død vakte Vemod indenfor hans store Bekendtskabskreds, og for hans nærmeste Medarbejdere vil hans saa bratte Bortgang betyde et Savn.

Fra de sidste Generalforsamlinger.

»Dania« har kun een Damper hjemme.

Ved Dampskibsselskabet *Dania's* Generalforsamling aflagde Konsul *Chr. Andresen* en Beretning, hvoraf det fremgik, at man ved Aarets Begyndelse havde fem Skibe tilbage, men de tre af dem, nemlig »Birgit«, »Cyril« og »Tovelil«, er beslaglagt af Frankrig og England. Man aner ikke, hvor de er henne og ved end ikke, om de overhovedet eksisterer mere. Under hjemlig Kontrol havde man Motorskibet »Bonita«, der i Efteraaret gik tabt ved Kollision med en svensk Damper, og Damperen »Elie«, der saaledes bliver det eneste Skib, som er til Disposition. For et Aars Tid siden krigsforliste Damperen »Irene Maria«.

Men trods Uheld og Forlis har Rederiet haft gode Indtægter i 1941, idet Overskudet er 1,094,000 Kr. Som tidligere meddelt bliver Udbyttebetalingen 8 pCt.

Frihavns-Selskabet giver Intet Udbytte.

Bestyrelsen for *Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab* har udsendt Meddelelse om, at det vilde blive foreslaaet Generalforsamlingen, at der for 1941 intet Udbytte udbetaltes til Aktionærerne, men at det paa Aktionærernes Konto staaende Beløb, 155,991 Kr., bliver henstaaende til senere Disposition. I Meddelelsen bemærkes yderligere, at der intet er henlagt til Reservefonden.

For 1940 blev der heller ikke givet Udbytte; men der henlagdes til Reserverne 86,000 Kr., og ved Regnskabsafslutningen henstod paa Aktionærernes Konto 170,000 Kr. De foregaaende Aar var Dividenden 5 pCt.

Godt Aar for Bugsererselskabet.

Paa De forenede Bugsererselskabers Generalforsamling aflagde Formanden, Overretssagfører *Paul J. Cohn*, Beretningen og Regnskab.

Af Beretningen fremgik det, at de første tre Maaneder af 1941 bragte — tiltrods for, at Farvandene igen var islagte — en god Beskæftigelse, og denne forøgedes Resten af Aaret paa andre Omraader. Imidlertid steg Udgifterne til Reparationer ganske betydeligt samtidigt med, at man har draget Omsorg for at holde Flaaden i den bedst mulige Stand, hvilket i Forbindelse med en Forhøjelse af Assurancepræmierne og en Forringelse af Assurancebetingelserne har bevirket, at det økonomiske Resultat ikke er blevet fuldt saa gunstigt som i 1940.

Afdelingen for Vandforsyning viser ikke et fordelagtigt Resultat. Under Isforhold er den endogsaa tabbringende men tiltrods herfor har Selskabet, selv naar Ishindringerne blev meget store, ikke lagt Vandbaadene op, men stedse gjort sit yderste for at sikre Skibenes Forsyning med Ferskvand ved Hjælp af Selskabets Bugserbaade.

Aarets Overskud incl. Overførsel fra 1940 andrager 224,324 Kr. 8 Øre, som Bestyrelsen foreslaar anvendt saaledes: Afskrivning paa Baade og Inventar 19,250 Kr., Henlæggelse til Ekstra Reservefond 99,976 Kr., 10 pCt. Udbytte og Tantieme 63,022 Kr., Overførsel til 1942 42,076 Kr.

Bestyrelsen har Opmærksomheden henvendt paa Fornylelsen af Flaaden, og — tiltrods for de meget høje Byggeudgifter — har Selskabet da sammen med A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise bestilt en Dieselbugserbaad paa ca. 500 I.H.K., der forventes at indgaa i Driften i September Maaned 1942.

Aalborg Værft: 5 pCt.

Aalborg Værft A/S har afholdt Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Skibsreder *Knud Lauritzen*, aflagde Beretning. Han oplyste, at naar der tages Hensyn til de knappe Materialetilførseler, havde der været tilfredsstillende Beskæftigelse paa Værftet, og der er sikret Arbejde i det kommende Aar.

Af Overskudet paa 630,734 Kr. foreslaas udbetalt

5 pCt. til Aktionærerne. Det er første Gang, der gives Udbytte siden Lauritzens Rederi overtog Værftet. Til Reservefonden henlægges 100,000 Kr. og til ekstra Reservefond 300,000 Kr. Til en Hjælpfond til Arbejdere og Funktionærer paa Værftet ydes 50,000 Kr.

Sluttelig fik Bestyrelsen Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen fra 2,5 til 3 Mill. Kr.

Alle »Orient« Skibe beslaglagt.

Dampskibsselskabet *Orient*, hvis Regnskab tidligere har været offentliggjort i *Dansk Søfarts-Tidende*, har udsendt sin Aarsberetning, hvori det blandt andet hedder:

Forholdene i Verden ihar i Løbet af Aaret helt afbrudt Selskabets Forbindelse med og Disposition over Skibene, idet de to af Selskabets Baade, der ikke allerede ved Aarets Begyndelse var beslaglagt, og som siden Forsommeren 1940 havde ligget oplagt i nordamerikanske Havne, i Juli Maaned 1941 blev rekvisioneret af de amerikanske Myndigheder.

Den amerikanske Regering har meddelt, at den vil yde Erstatning for Beslaglæggelsen. Det foreligger imidlertid ikke endeligt oplyst, paa hvilken Maade og med hvilke Beløb Erstatningen vil blive ydet; men det maa dog formodes, at den vil blive af rimelig Størrelse.

Da Selskabets samlede Flaade herefter er udenfor Rederiets Kontrol, kan et Driftsregnskab for Skibene ikke opstilles for det forløbne Aar. Det aflagte Regnskab, der alene omfatter den mindre Del af Selskabets Indtægter og Udgifter, som Bestyrelsen har Kendskab til, giver saaledes kun et ufuldstændigt Billede af Virksomhedens Forløb, og paa tilsvarende Maade er heller ikke Statusopgørelsen pr. 31/12 1941 et fuldstændigt Udtryk for Selskabets Stilling ved Aarets Udgang.

Under Hensyn til, at der, som anført, ikke kan aflægges noget Driftsregnskab over Skibenes Indtægter og Udgifter, er der heller ikke foretaget nogen Afskrivning paa Skibenes Kapital Konto.

D. D. P. A. giver 4 pCt.

Bestyrelsen for *Det Danske Petroleums-Aktieselskab* har paa et Bestyrelsesmøde vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, der afholdes Torsdag den 30. April, at udbetale et Udbytte til Aktionærerne paa 4 pCt.

Midlerne hertil tilvejebringes ved Overførsel fra ekstra Reservekonto II, idet Driftsregnskabet for 1941 udviser et Tab paa 717,286 Kr.

Maskinfabriken »Atlas«

Maskinfabriken *Atlas* har afholdt ordinær Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Dr. techn. *Christiani* omtalte, at Aarets Netto-Overskud beløber sig — inkl. overført Saldo — til 581,076 Kr.; der udbetales 4 pCt. Udbytte, og efter Henlæggelser til Reservefond og Sikringskonto for udenlandske Tilgodehavender overføres 44,700 Kr. i ny Regning.

Formanden omtalte sluttelig Aktiekursernes pludselige Stigning paa Børsen efter Udsendelse af Meddelelsen om, at Selskabet gav 4 pCt. Udbytte. Hvis man i Forbedringen af de senere Aars Driftsresultat saa Mulighed for betydelig stigende Udbytter, og hvis dette var Grunden til Kursstigningen, beroede det paa et Fejlsyn. Noget saadant skulde man ikke vente. Der vil være stærk Grænse for, hvad Bestyrelsen mener at kunne give i Udbytte i en overskuelig Arrække. I hvert Fald vil Bestyrelsen vide at sikre sig imod, at Selskabet kommer ud i lignende Forhold, som det lykkeligt har overstaaet.

Generalforsamlingen gav enstemmig Decharge for Regnskabet og genvalgte Professor *T.h. E. Thomsen* som Medlem af Bestyrelsen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Generalforsamling i Pensionsforsikringsanstalten

Pensionsforsikringsanstalten har afholdt Generalforsamling paa »Den Kgl. Skydebane« i København under Ledelse af Overretssagfører Niels Olesen.

Bestyrelsens Formand, Direktør Emil C. Hertz, aflagde Beretning. Formanden udtalte, at de vanskelige Forhold, hvorunder det danske Erhvervsliv havde arbejdet i 1941 kun i ringe Grad havde influeret paa Nytegningen af Pensionsforsikringer.

Afgangen havde ganske vist — lige som i Aaret 1940 — været større end normalt, men Pensionsforsikringsanstalten kunde dog for Aaret 1941 notere en god Fremgang.

Selv om der i 1941 — især som Følge af de mange Krigsforlis — var anmeldt betydelig flere Skader end normalt, maatte Aarets regnskabsmæssige Resultat dog siges at være tilfredsstillende, idet Anstaltens Overskud var blevet større end for noget tidligere Aar.

Der var indgaaet ca. 3845 Forsikringsbegæringer, og Nytilgangen repræsenterede Alders-, Invalide- og Enkepensioner samt Børnerenter til et aarligt Beløb af ca. 3,02 Mill. Kroner.

Den ved Aarets Udgang ikraftværende Forsikringsbestand omfattede Alders-, Invalide- og Enkepensioner samt Børnerenter til et samlet aarligt Beløb af ca. 38,9 Mill. Kr.

Den egentlige Præmieindtægt for de ikraftværende Forsikringer var steget med ca. 141,450 Kr., og den samlede Præmieindtægt udgjorde 8,078,300 Kr.

Anstaltens samlede aarlige Pensionsudbetalinger udgjorde herefter ved Udgangen af 1941 ca. 1,84 Mill. Kr., og Kapitalværdien af disse Pensionsudbetalinger ca. 21,5 Mill. Kr.

Anstaltens samlede Aktiver, der i 1934 udgjorde ca. 49 Mill. Kr., i 1936 ca. 65 Mill. Kr. og i 1940 ca. 86 Mill. Kr., udgjorde nu ca. 107 Mill. Kr.

Driftsoverskuddet for Aaret 1941 udgjorde — efter at de i Livsforsikringsloven foreskrevne Henlæggelser havde fundet Sted — 1,326,993 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 150,000 Kr., hvorefter denne Fond udgør ca. 2,88 Mill. Kr. og til Bonusfonden ca. 1,13 Mill. Kr. eller godt 16 pCt. af den egentlige Præmieindtægt.

Til Bonusfonden var der nu ialt henlagt ca. 8,464,576 Kr., hvoraf der tidligere var fordelt 3,650,000 Kr., og i indeværende Aar vilde der yderligere blive fordelt 3.1 Mill. Kr. til Opskrivning af Pensionerne.

Grosserer A. F. Hovmand død

Omtrent 65 Aar gammel er Grosserer A. F. Hovmand død i sit Hjem i København.

Grosserer Hovmand var gennem en lang Aarrække et kendt og fremtrædende Medlem indenfor den københavnske Engros-Handels Kredts. Han havde haft Grossererborgerkab siden 1907. Grosserereren, der i sin Ungdom uddannedes i Glasgow, var blandt den Kreds af danske Forretningsmænd, der i 1930 stiftede *British Import Union*.

»Danmark«s Dreng kan ikke komme hjem

En Række Forsøg, der fra Skoleskibet »Danmark«s Bestyrelse er gjort for at faa Eleverne fra Amerika hjem til Danmark, har været helt resultatløse.

Sidst man hørte fra »Danmark«, var der endnu en Snes Dreng foruden Kaptajnen og Officereerne om Bord.

Omfattende Modernisering af Isbryder

Isbrydningen i denne Vinter voldte mange Problemer, og det dokumenteredes aller, at vort Isbrydningsmateriel ikke er saa tidssvarende, som man kunde ønske. I Øjeblikket venter vi paa den store, nye Isbryder, der skulde have været færdig i Januar, men blev sinket paa Grund af Materiale mangler. Helsingør—Helsingborg-Overfarten klarede den nogenlunde i Vinter; men der var dog ogsaa mørke Dage paa denne en Tid lang vor eneste Forbindelse med Udlandet. Det vil derfor vække Tilfredshed at erfare, at de danske og de svenske Statsbaner er traadt i Samarbejde om en gennemgribende Ombygning og Modernisering af den 52-aarige Statsbaneisbryder »Mjølner«.

Motsat København—Malmø-Overfarten, hvor hvert Land har sin Færge, drives Helsingør—Helsingborg-Overfarten udelukkende af danske Skibe, til hvis Drift de svenske Statsbaner saa bidrager.

Man kan vente, at den gamle Isbryder, der blev bygget i 1890 paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, om kort Tid gaar til Værft. Den skal have nye Maskiner og Kedler, hvorved dens Kraft bliver betydeligt udvidet. Foreløbig bliver Arbejdet udbudt i Licitation mellem danske Værfter. Man kan regne med, at Udgifterne bliver meget betydelige; men naar Ombygningen er tilendebragt, har D. S. B. en kraftig og tidssvarende Isbryder paa Ruten mellem Helsingør og Helsingborg.

Dansk Sømand dødelig kvæstet i Lissabon

I Lissabons Havn indtraf forleden en Ulykke, som maa befrygtes at ville koste en dansk Sømand og en portugisisk Havnearbejder Livet.

Sømanden Henry Petersen og Havnearbejderen deltog i Rengøringsarbejder om Bord paa den polske Dampet »Narocz«, der sejler i engelsk Tjeneste. Under Arbejdet blev ved en Forseelse et Maskingevær, som hørte til Skibets Antiluftskytts, skudt af, og Skudene faldt saa uheldigt, at de ramte Petersen og Havnearbejderen. Begge blev haardt saaret i Maven.

De blev omgaaende bragt paa Sygehuset, hvor Lægerne imidlertid karakteriserer deres Tilstand som haabløs.

En Organisation for Sætteskipperere

Der er paa et Møde her i København dannet en ny Forening for Søens Folk, nemlig en Organisation for Sætteskipperere. Disse Skipperere, der kun maa føre Skib paa indtil 100 Tons Brutto Tonnage, har hidtil følt sig noget uheldigt stillet, fordi de hverken har kunnet komme ind i Den almindelige Skibsførerforening eller Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe, der kun er for Skibs-Ejere.

For at have en Forening til at varetage deres faglige Interesser, har de derfor nu dannet deres egen Organisation. Den tæller foreløbig 40 Medlemmer, men da der er ca. 600 Sætteskipperere her i Landet, venter man snart større Tilslutning. Til Formand er valgt Skipper Anker A. Olsen og til Næstformand Skipper Luchow.

Den nye Forening har faaet Navnet »Dansk Skipperforening af 1942«.

Marstal Hovmester omkommet

Der er til Marstal indløbet Meddelelse om, at Hovmester Hans Anker Dam er omkommet under Sejlad i Udlandet.

Dam, der kun blev 23 Aar, efterlader sig sin Hustru, som han blev gift med for kun et Aar siden, og begge sine Forældre.

Den store Udvidelse af Hundested Havn

I Hundested Havn er man begyndt Prøvemaalingerne ved Udarbejdelsen af det store Projekt til 3 Mill. Kr., der nu skal forelægges Ministeriet. Det er udarbejdet af Akts. Hundested Havn og gaar ud paa en betydelig Udvidelse af Havnen, hvorved der bl. a. skabes bedre Pladsforhold for Grenaa—Hundested-Færgen.

Nyt Sømandshjem i Hvide Sande

For Opførelsen af et nyt Sømandshjem i Hvide Sande vil der nu blive gjort et Arbejde, idet Bestyrelsen har faaet Tilladelse til at foretage en Indsamling dertil i Ringkøbing Amt og Esbjerg By i Dagene 21.—23. Maj. Hjemmet indviedes i Maj 1932; men Pladsens store Anvendelse for Fiskerflaaden nødvendiggjorde allerede en Udvidelse i 1937. Udviklingen viste sig for hvert Aar, der gik, at være langt større end ventet, og allerede sidste Aar var Hjemmet besøgt af ikke mindre end 38,405 Gæster, saa et større Hjem med tidssvarende Lokalteter er i høj Grad paa-krævet.

Rødvigskib solgt til Nekse

Rødvigskibet »Else« er for nylig blevet solgt til Købmand H. V. Munch, Nekse, hvorefter det vil blive indregistreret i Nekse. »Else«, der er bygget i Vejle 1894, maaler 53 Tons Brutto og 36 Tons Netto og har en Motor paa 43 HK. Det blev straks hjemmehørende i Kolding under Navnet »Anna«, senere blev det solgt til Nakskov, hvor det fik Navnet »Langeland«, og det har ogsaa været indregistreret i Vang. For nogle Aar siden blev Skibet hjemmehørende i Mariager, hvor det fik Navnet »Nanny«, og endelig blev det solgt til Marstal for et Aars Tid siden og døbt »Else«.

ZEISE

PROPELLER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

Til Salg.

Indbragt fra et Vrag med Lasteevne 75 Tons:
1 Skibsjolle, 1 Storsejl, 1 Stagfok, 1 Klyver, 1 Taagehorn, 1 Skiberat, 1 Ankerlanterne, 1 Anker med Kæde, 1 Kompas, 1 Varpanker, 2 Redningskranse.

M. Rasmussen,

Østervej 15 A, Vordingborg. Tlf. 620.

Ny Storkutter til Skagen

Paa N. Chr. Hjørnets Skibs- og Baadebyggeri i Frederikshavn har man søsat den 45 Tons store Kutter »Strandby«. »Strandby« er forsynet med en 150—170 HK tocylinde Tuxham Motor og kombineret Vod-, Trawl- og Ankerspil fra Andreas Jensen & Sønner, Skagen.

1866-Selskabet chartrer tre Motorsejlere

Der har under Isperioden opsamlet sig store Godsmængder, som venter paa at blive befordret fra København til Bornholm — og omvendt. For at faa Godset til og fra Rønne besørget saa hurtigt som muligt, har Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 chartret tre Motorsejlere.

Sydfynske Dampskibsselskab: 6 pCt.

Sydfynske Dampskibsselskab har afholdt sin Generalforsamling i Svendborg.

Driftsindtægterne har været 800,417 Kr. mod Driftsudgifter paa 600,185 Kr., saaledes, at den er et Driftsoverskud paa 200,232 Kr.

Til Afskrivning paa Skibene anvendes 62.566 Kr., og paa lovpligtig Andel i danske Rederes Garantikapital for Skibes Forsikring mod Krigsfare 103,808 Kr. samt paa ekstraordinært Redningsmateriel 7640 Kr. Herefter er der til Disposition 26,217 Kr., hvoraf der udloddes til Aktionærerne 6 pCt. samt henlægges til Alderdoms- og Forsørgelsesfonden 8913 Kroner.

Statusregnskabet balancerer med 1,131,263 Kr. Skibenes Kapitalkonto er paa 973,371 Kr.

Søsætning i Svendborg

Fra Ring Andersens Træskibsværft har der været Søsætning af Værftets Nybygning Nr. 172. Det drejede sig om en Galease, bygget for Regning Skibsfører N. Christensen, Rønns. Skibets Navn bliver »Karis« og Hjemstedt Thisted. Skibet maaler 100 Brutto-Tons og har en Lasteevne paa ca. 170 Tons. Skibet rigges som Galease og forsynes med en 120 HK. »Hundested«-Motor.

Søsætning i Nyborg

Fra Nyborg Skibs- og Baadebyggeri søsættes, saa snart Isforholdene tillader det, en nybygget færdigmonteret Fiskekutter til Fiskeskipper Peter Larsen, Skagen.

Kutteren er bygget af Eg og Bøg i udsøgte og svære Dimensioner med Krydserhæk, beregnet til Nordsøfiskeri. Den er udstyret med tidssvarende Fiskerimateriel, maaler 40 Tons og repræsenterer et Stykke solidt og smukt Skibsbyggerarbejde. Fremdrivningsmaskineriet er en Alfa Dieselmotor paa 150 HK.

Færgen »Starke« skal høves

Forleden afholdtes i Malmø et Møde mellem Repræsentanter for de tyske Rigsbaner og de svenske Statsbaner angaaende Foranstaltninger til Togfærgen »Starke«s Bjergning. Saavel de svenske som de tyske Repræsentanter var enige om, at saa snart Isforholdene gør det muligt, skal der iværksættes en Dykkerundersøgelse, og den menes at kunne finde Sted omkring 1. Maj. Hvis denne Undersøgelse giver til Resultat, at en Bjergning kan finde Sted, vil der blive afsluttet en Kontrakt om Bjergningens Paabegyndelse. Bjergningen vil antagelig blive foretaget af et tysk Selskab i Samarbejde med de svenske Statsbaner.

Strandby Havn

Ved en ordinær Generalforsamling i Strandby Havn vedtoges enstemmigt, at Bestyrelsen skulde fortsætte med Arbejdet for en Udvidelse af Havnen til 3—400,000 Kr. Havnens Andel deraf vilde under nuværende Forhold næppe blive større end 30—40,000 Kr.

Ved samme Lejlighed aflagdes sidste Aars Regnskab, der bl. a. viste, at Kassebeholdningen var steget til 22,076 Kr. og Bropengene til 18,089 Kr., ligesom man havde en Reservefond paa 10,000 Kr. Havnens Værdi pr. 1. Jan. var 204,000 Kroner.

Belønnet Redningsdaad

Ved et Flyveuheld indenfor den tyske Værnemagt den 21. December 1941 udfør Hirtshals Havn havde Besætningen fra Hirtshals Redningsbaad under vanskelige Omstændigheder og med Livet som Indsats hjulpet de nødsledte, hvorunder Redningsmandskabet havde gjort sig særlig fortjent. Rigsministeren for det tyske Flyvevæsen og den tyske Luftflaades Øverstbefalende har nu overfor Redningsbaadsbesætningen udtalt deres Tak og Anerkendelse, og samtidig har Besætningen faaet overrakt en Pengebelønning.

Den danske Sejlerekole søger Autorisation

Den danske Sejlerekole, der har Hjemsted paa Teknisk Skole i Odense, søger i denne Tid Ret til at afholde autoriseret Sætteskipper- og Kystskipper-Eksamen. Det skyldes, at en Del Kerteminde-Fiskere efterhaanden har faaet saa store Kuttere, at de skal have en af disse Eksaminere for at kunne føre dem ud i Nordsøen.

Dødsfald

Tidligere Maskinmester i Det forenede Dampskibsselskab Sofus M. F. Knudsen, er død, 60 Aar gammel.

Maskinmester Knudsen, der afsluttede sine Eksaminer i 1902, sejlede i Det Forenedes Tjeneste i en lang Aarrække, indtil han for kort Tid siden gik i Land.

Svenske Nybygninger

Kalmar Varv har faaet Bestilling paa 4 Motorskibe paa mellem 425 og 550 Tons d.w. To af Skibene skal bygges for Redere i Västervik og to for Helsingborg-Redere. Med disse fire Nybygninger har Værftet fuld Beskæftigelse for de kommende to Aar.

Göteborgs Frihavn: 5 pCt.

Bestyrelsen for A/B Göteborgs Frihamn foreslaar, at der til Aktionærerne udbetales 5 pCt. Udbytte med 15,000 Kr. og afsættes 10,000 Kr. til Vedligeholdelse af Magasinerne, og at Resten af Overskudet for Aaret 1941, 265,000 Kr., indbetales til Kommunen. Havnens Indtægter steg fra 549,000 til 567,000 Kr. og Udgifterne fra 267,000 til 277,000 Kroner.

Den norske Amerikalinje

Repræsentantskabet i Den norske Amerikalinje har haft Møde for at behandle Regnskabet for 1941.

Da Linjen ligesom i Fjor savner Oplysninger om en Del af Flaanden, kan der ikke aflægges fuldstændigt Regnskab for Driftsaaret. Overskudet paa Driften af den hjemmehørende Flaade er i sin Helhed anvendt til Afskrivninger paa Tonnage og øvrig Ejendom. Der bliver ikke udbetalt noget Udbytte. I Skatter er der i Aarets Løb udbetalt 1,108,400 Kr.

207 Passagerer omkomne ved Skibsforslis

Den græske Damper »Enderani« er af Stormen slaaet op mod Klipperne ved Kanliada og knust. Dampere har de græske rejsende om Bord.

Af de 236 Passagerer blev 24 reddet. De øvrige Skæbne er endnu ukendt.

Brasilien bevæbner Handelsskibene

Efter hvad London Radio meddeler, har den brasilianske Regering bestemt, at alle brasilianske Handelsskibe skal bevæbnes.

Portugals første Tankskib

Det første Tankskib, der er bygget i Portugal, er løbet af Stabelen paa Statens Værft i Lissabon. Skibet blev døbt »Sal Braz« og er paa 7000 Tons.

Udnævnelser

Fyrmester af 2. Grad P. N. Jensen er ansat som Fyrmester af 1. Grad fra den 1. April.

Marineministeriet har ansat konst. Fyrmester af 2. Grad Viggo Deboss som Fyrmester af 2. Grad og Fyr-assistent Aa. L. Relster som Fyrmester af 3. Grad, begge fra den 1. April.

Nye Soløjtanter i Reserven

Søkadetterne i Reserven J. Dyhr-Nielsen, I. Mogensen, C. Lous, J. Jensen, G. Thomsen, A. Gydesen, H. Lindholm, R. Jørgensen, H. Christiansen, E. Kanstrup, P. Fabricius, A. Grønbæk, V. Emdal, K. Svensson, B. Rønne, H. Tengberg, A. Nielsen, W. Thomsen, F. Mikkelsen, O. Petersen, P. Pedersen, A. J. Hansen, J. C. Hansen, P. Olsen, H. Sørensens, J. Frederiksen, S. Christensen, P. Eskesen, T. Hansen og A. Brogaard er fra 1. April udnævnt til Soløjtanter af 2. Grad i Reserven.

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
K Ø B E N H A V N

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
 KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

S K U L D

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
 STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
 KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —
 den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsning

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN A/S
 er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske
 Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
 er statsanerkendt og statskontrolleret.

Hovedkontor: HAMMERENSGADE 6
 KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

**AARHUS
 STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

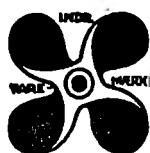
SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



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 ill. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 16. April 1942.

Nr. 15.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 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 Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrers Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

506. Finland. Bottniske Bugt. Sälgrund-Gåshällan-Ladogagrund. Nyt Sejlløb opmaalt og afmærket. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 9/190. Helsingfors 1942.)

Et nyt Sejlløb med en Dybde af 4 m er opmaalt fra Søen NW. for *Sälgrund*, mellem *Strandasgrynnan* og *Unogrund*, forbi *Truthällan* og *Svartstenen*, mellem *Södra Flatskär* og *Saltgrund*, forbi *Ernstgrund*, *Kallan*, *Märgrund* og *Gåshällan*, mellem *Östra Nygrund* og *Nygrundskallen*, W. om *Grästenarne*, E. om *Grästenskallan*, W. om *Svartgrund* og *Severin* til *Ladogagrund*.

Til Afmærkning af Sejlløbet er opført følgende nye Ledebaaker:

1. *Uttergrund övre* Bagbaake paa 62° 29' 27" N. 21° 07' 16" E. Hvid, firkantet Flade.

Läklubben nedre Forbaake paa 62° 27' 27" N. 21° 08' 01" E. Hvid, firkantet.

Flade.

Ledebaakerne er overet i Pejling 350°.

2. *Storskatan övre* Bagbaake paa 62° 25' 38" N. 21° 10' 17" E. Hvid, firkantet Flade.

Södra Flatskär nedre Forbaake paa 62° 26' 31" N. 21° 08' 50" E. Hvid, firkantet Flade.

Ledebaakerne er overet i Pejling 143°.

3. *Makkara övre* Bagbaake paa 62° 28' 03" N. 21° 09' 50" E. Hvid, firkantet Flade med et sort, lodret Midterfelt.

Rövargrund nedre Forbaake paa 62° 28' 08" N. 21° 08' 06" E. Hvid, firkantet Flade med et sort, lodret Midterfelt.

Ledebaakerne er overet i Pejling 96°.

4. *Osynesgrund övre* Bagbaake paa 62° 25' 21" N. 21° 07' 29" E. Hvid, firkantet Flade.

Kaldonskär nedre Forbaake paa 62° 25' 55" N. 21° 27' 05" E. Hvid, firkantet Flade.

Ledebaakerne er overet i Pejling 161°.

5. *Kobban övre* Bagbaake paa 62° 38' 57" N. 21° 03' 28" E. Hvid, firkantet Flade.

Gråstenarne nedre Forbaake paa $62^{\circ} 37' 38''$ N. $21^{\circ} 02' 20''$ E. Hvid, firkantet Flade.

Ledebaakerne er overet i Pejling 21° .

6. *Grytskär övre* Bagbaake paa $62^{\circ} 34' 48''$ N. $21^{\circ} 04' 07''$ E. Hvid, firkantet Flade.

Pohjoiskari nedre Forbaake paa $62^{\circ} 35' 21''$ N. $21^{\circ} 03' 26''$ E. Hvid, firkantet Flade.

Ledebaakerne er overet i Pejling 149° .

Nedennævnte nye Sømærker er udlagt:

1. En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa hver af Pladserne: $62^{\circ} 24' 55''$ N. $21^{\circ} 09' 26''$ E. og $62^{\circ} 43' 29''$ N. $20^{\circ} 57' 27''$ E.

2. En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa hver af følgende Pladser:

$62^{\circ} 25' 04''$ N. $21^{\circ} 08' 50''$ E.

$62^{\circ} 28' 46''$ N. $21^{\circ} 04' 47''$ E.

$62^{\circ} 37' 57''$ N. $20^{\circ} 59' 44''$ E.

$62^{\circ} 43' 23''$ N. $20^{\circ} 58' 20''$ E.

3. En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa hver af følgende Pladser:

$62^{\circ} 26' 08''$ N. $21^{\circ} 08' 32''$ E.

$62^{\circ} 36' 46''$ N. $21^{\circ} 01' 46''$ E.

$62^{\circ} 43' 22''$ N. $20^{\circ} 57' 58''$ E.

$62^{\circ} 46' 05''$ N. $21^{\circ} 00' 28''$ E.

Nedennævnte Stager er flyttet, som følger:

1. Den sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $62^{\circ} 28' 23''$ N. $21^{\circ} 06' 04''$ E. er flyttet til $62^{\circ} 28' 30''$ N. $21^{\circ} 05' 16''$ E.

2. Den hvide Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost paa $62^{\circ} 28' 46''$ N. $21^{\circ} 04' 42''$ E. er flyttet til $62^{\circ} 29' 12''$ N. $21^{\circ} 04' 20''$ E.

Følgende Sømærker ved det tidligere, 3 m dybe Sejlløb fra Sæen NW. for *Sälgrund* til *Gåshällan* er inddraget:

1. Den sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $62^{\circ} 26' 03''$ N. $21^{\circ} 08' 54''$ E.

2. De to hvide og røde Stager med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $62^{\circ} 26' 00''$ N. $21^{\circ} 08' 49''$ E. og $62^{\circ} 43' 47''$ N. $20^{\circ} 56' 24''$ E.

507. Finland. Bottnisko Bugt. Raumo Indsejling. Ledefyr forandret.

(U. f. s. Nr. 9/191. Helsingfors 1942.)

Fyrene *Suokari övre* og *nedre* paa c. $61^{\circ} 09',6$ N. $21^{\circ} 23',1$ E. er forandret og lyser nu begge imellem Pejlingerne 93° og 113° .

Fyrene er overet i Pejling 103° .

Iøvrigt er Fyrene uforandret.

(Se Tillæg.)

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

508. Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/501 1942 meddeles, at den deri nævnte, i Havbunden fastsiddende Træpæl i det 9. Brofag fra det N.-lige Gennemsejlingsfag af *Storstrømsbroen* paa c. $54^{\circ} 58',3$ N. $11^{\circ} 53',7$ E. forgæves har været eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 14/501 1942.)

509. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Baake fjernet af Isen.

Baaken med en hvid Trekant med opadvendt Spids paa $54^{\circ} 46'$ ($39''$) N. $11^{\circ} 51'$ ($35''$) E., der er Forbaake i Baakelinien, der leder gennem *Guldborg Sund* mellem *Parykhage* og *Ny-Kirstineberg* Bro, er fjernet af Isen. En ny Baake vil snarest blive opført.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

510. Danmark. Isefjord. Jægerspris SSW. Skydeøvelser. Advarsel.
Den 27. April 1942 Kl. 1000—1300 afholdes Skarpskydning med Kanoner fra en Skydeplads paa c. $55^{\circ} 50',_3$ N. $11^{\circ} 57',_8$ E., c. 1,2 Sm SSW. for *Jægerspris*. Der skydes ud over *Isefjorden*. Fareomraadet strækker sig $4,6$ Sm fra Skydepladsen.
Under Skydningen vil der ved Skydepladsen, lodret for hinanden, være hejst 2 Flag, der er halvt røde og halvt hvide.
511. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Vrag afmærket.
Det i E. f. S. Nr. 13/492 1942 nævnte Vrag, der ligger sunket i 6 m Vand paa c. $56^{\circ} 01',_5$ N. $11^{\circ} 15',_2$ E., W. for *Sjællands Rev*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 50 m SW. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 13/492 1942.)
512. Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller Fyr atter tændt.
Annulleret.
513. Danmark. Kattegat. Østre-Flak. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Den hvidmalede Lys- og Fløjtetønde paa *Østre-Flak* Fyrskibs Plads paa $56^{\circ} 58'$ (25") N. $10^{\circ} 53'$ (42") E. er atter udlagt. Vintersømærket er inddraget.
514. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Læmole ødelagt af Is.
Advarsel.
Søfarende advares imod at komme for nær til den S.-lige Side af Læmolen i det mellemste Bassin i *Holstebro-Struer* Havn paa c. $56^{\circ} 29',_5$ N. $8^{\circ} 36',_0$ E., da Læmolen er faldefærdig, og Stenene i den kan befrygtes at glide ud i Havnen. Al Færdsel paa Læmolen er forbudt.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

515. Norge. Senja. Dyroysund. Finnlandsneset SW. Oplysning om Grund, Vrag og Afmærkning.
(E. f. S. Nr. 6/178. Oslo 1942.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 6/363 og 6/364 1942 meddeles:
1. En Grund med en Dybde af $5,5$ m ved Lavvande er fundet paa $69^{\circ} 05' 20''$ N. $17^{\circ} 36' 12''$ E., 740 m 238° fra *Finnlandsskjær* Fyr.
2. En rød Stage er udlagt i c. 9 m Vand paa $69^{\circ} 05' 17''$ N. $17^{\circ} 36' 24''$ E., 130 m 124° fra den fundne $5,5$ m Grund.
3. Et Vrag ligger sunket paa $69^{\circ} 05' 24''$ N. $17^{\circ} 36' 18''$ E., 640 m 247° fra *Finnlandsskjær* Fyr.
4. En Vragvager er udlagt lige E. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 6/363 og 6/364 1942.)
516. (P). Norge. Møre og Romsdal. Lepsø rev N. Haugsneset W. Grund rapporteret.
(E. f. S. Nr. 6/155. Oslo 1942.)
Et Skib med $6,0$ m Dybgaaende rapporterer at have rørt Grunden paa c. $62^{\circ} 36',_8$ N. $6^{\circ} 20'$ E., c. 500 m 293° fra *Haugsneset* Fyr.
517. Norge. Vest-Agder. Hitterøy Lodsstation flyttet.
(E. f. S. Nr. 6/154. Oslo 1942.)
Hitterøy Lodsstation er flyttet fra *Langestrand* paa c. $58^{\circ} 12',_8$ N. $6^{\circ} 38',_5$ E. til *Rasvåg* paa c. $58^{\circ} 12',_7$ N. $6^{\circ} 35',_2$ E.
518. Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt. Vintersømærker inddraget.
Lystønderne *Graadyb Barre* paa c. $55^{\circ} 26',_4$ N. $8^{\circ} 15',_9$ E. og *Skallingen SW*. paa c. $55^{\circ} 27',_0$ N. $8^{\circ} 17',_1$ E. er genudlagt. Vintersømærkerne er inddraget.
(E. f. S. Nr. 2/204 1942.)

519. Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt. Vintersømærker inddraget.
Lystønderne *Soren Jessens Sand* paa c. $55^{\circ} 27',_6$ N. $8^{\circ} 19',_2$ E. og *Stejlen* paa c. $55^{\circ} 28',_2$ N. $8^{\circ} 20',_7$ E. samt Lys- og Fløjtetønden *Fanø Sandende (Jerg)* paa c. $55^{\circ} 29',_0$ N. $8^{\circ} 22',_3$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.
(E. f. S. Nr. 2/204 1942.)

520. Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt. Vintersømærker inddraget.
Lystønderne *Fovrfeld* paa c. $55^{\circ} 29',_0$ N. $8^{\circ} 23',_6$ E. og *Sandodden* paa c. $55^{\circ} 27',_9$ N. $8^{\circ} 25',_5$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.
(E. f. S. Nr. 2/204 1942.)

521. Tyskland. Weser. Einswarden. Toldvagtskib genudlagt.
(N. f. S. Nr. 14/562. Berlin 1942.)
Weser Toldvagtskib er efter Vinterperioden atter udlagt paa sin Plads ved *Nordenham-Einswarden* paa c. $53^{\circ} 31'$ N. $8^{\circ} 32'$ E.
(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

522. Danmark. Lov om Forlængelse af Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten. Bekendtgørelse i Medfør af Loven.
Under den 13. Marts 1942 er udstedt følgende Lov Nr. 94—1942 om Forlængelse af Lov Nr. 481 af 14. September 1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten.

§ 1.

Lov Nr. 481 af 14. September 1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten forbliver i Kraft indtil Udgangen af Marts Maaned 1943.

§ 2.

Denne Lov træder i Kraft den 1. April 1942.

I Medfør af ovennævnte Lov har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart under 26. Marts 1942 udstedt følgende Bekendtgørelse:

§ 1.

De af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart i Medfør af Lov Nr. 481 af 14. September 1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten, jfr. Lov Nr. 141 af 31. Marts 1941, udfærdigede Bekendtgørelser og Bestemmelser forbliver i Kraft indtil videre.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. April 1942.
(E. f. S. Nr. 15/638 1941.)

Tillæg.

I. Østersøen.

523. Danmark. Bornholm S.-Kyst. Dueodde S. Fyr. Taagesignaler atter i Orden. Sirenestationerne ved *Dueodde S. Fyr* paa c. $54^{\circ} 59',_5$ N. $15^{\circ} 04',_7$ E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 12/467 1942.)

524. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Indsejling. Hamnholmen Fyr forsynet med Dagmærke.
(U. f. s. Nr. 15/579. Stockholm 1942.)
Hamnholmen Fyr paa c. $65^{\circ} 32'$ N. $22^{\circ} 10'$ E. er som Dagmærke blevet forsynet med en hvid, trekantet Flade med røde Kanter.

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

525. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Stenhage Fyr midlertidigt slukket.
Stenhage Fyr paa c. $55^{\circ} 06',_5$ N. $12^{\circ} 13',_4$ E. er midlertidigt slukket.

526. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Vrag afmærket.
Vraget af en Fiskekutter, der ligger sunket i 9 m Vand paa c. $54^{\circ} 56'$ ($57''$) N. $10^{\circ} 15'$ ($12''$) E., c. $0,5$ Sm NW. for *Soby Havn*, er afmærket med en Stage med 2 grønne Flag, udlagt NE. for Vraget.
Mindste Dybde over Vragets Mast er $0,5$ m.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

527. (P). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.
I Løbet af Foraaret paabegyndes Fjernelsen af Midtermolen mellem *Bassin I* og *Bassin II* i Aarhus Havn paa c. $56^{\circ} 09',_3$ N. $10^{\circ} 13',_2$ E. Midtermolen vil ikke være afmærket under Fjernelsen.
Samtidigt med eller i umiddelbar Fortsættelse af Arbejdet med Midtermolens Fjernelse vil der med Uddybningsmaskine blive foretaget Bundarbejder paa Pladsen for den projekterede *Pier I*, umiddelbart N. for Midtermolen.
(Kort Nr. 112 og 103. Havnelods, Side 33, 34 og 35. Fyr-Fort. Nr. 179.)

528. Danmark. Kattogat. Læsø Rende. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Læsø Rende* paa $57^{\circ} 12' (30'')$ N. $10^{\circ} 43' (49'')$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/274 1942.)
529. (T). Danmark. Kattogat. Læsø NW.-Rev. Fyrbaake ødelagt. Oplysning om Afmærkning.
Mindste Dybde over *Læsø NW.-Rev Fyrbaake* paa c. $57^{\circ} 17',_8$ N. $10^{\circ} 46',_0$ E., der er væltet af Isen, er $0,0$ m. En Vragvager med 1 Flag er udlagt i 8 m Vand 340 m 227° fra Fyrbaaken.
(E. f. S. Nr. 10/442 1942.)
530. Danmark. Kattogat. Skagen Havn SE. $\frac{1}{2}$ E. Vragafmærkning genudlagt.
En Vraglystønde og en Vragvager er udlagt henholdsvis 200 m og 50 m NE. t. E. for Vraget, der er sunket paa $57^{\circ} 39' (10'')$ N. $10^{\circ} 44' (45'')$ E., c. $6,2$ Sm 128° fra *Skagen Havn*.
Mindste Dybde over Vraget er $4,0$ m.
(E. f. S. Nr. 4/304 1942.)
531. Danmark. Kattogat. Skagens Rev SE. Sømærke genudlagt.
Skagens Rev SE. Vintersømærke, en rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste, er atter udlagt paa Plads paa $57^{\circ} 44' (10'')$ N. $10^{\circ} 41' (03'')$ E.
532. Danmark. Kattogat. Skagens Rev NE. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lys- og Fløjtetønden paa c. $57^{\circ} 45',_5$ N. $10^{\circ} 42',_7$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.
(E. f. S. Nr. 4/305 1942.)
533. Sverige. Kattogat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 15/604. Stockholm 1942.)
Skarpskydningsøvelser foretages den 13.—17. April 1942 fra *Vallda Sandö* SW.-lige Pynt paa c. $57^{\circ} 29',_0$ N. $11^{\circ} 54',_7$ E., c. $1,4$ Sm SW. for *Särö* Kirke.
Den daglige Skydetid er Kl. 1000—1530.
Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö* SW.-ligste Pynt. Mod Nord begrænses Sektoren af en Linie over *Yttre Tistlarna*, mod Syd af en Linie gennem *Hallands Svartskär* og mod Vest af en Linie, der gaar i $4,9$ Sm Afstand fra *Vallda Sandö*.
534. Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget.
Som Følge af Tilsanding er Vanddybden i Sejlløbet fra *Draget* til *Nibe Havn* aftaget til $1,4$ m.
c. $56^{\circ} 59'$ N. $9^{\circ} 38'$ E.
(E. f. S. Nr. 1/116 1942.)
535. Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Havnearbejder iværksættes.
Søndre-Inderhavns S.-lige Mole i *Tyborøn Havn* paa c. $56^{\circ} 42',_3$ N. $8^{\circ} 13',_0$ E. vil i nær Fremtid blive fjernet. Under Arbejdet vil den til hver Tid yderste (E.-ligste) Ende af Molen være afmærket med et rødt, fast Lys.
Efter Fjernelsen af nævnte Mole paabegyndes Opførelsen af en ny Mole mellem *Søndre-Inderhavn* og *Forhavnen*. Molen, der i Forlængelse af *Vestbassins* N.-lige Bolværk vil blive ført ud til en Længde af c. 125 m, vil i Lighed med den gamle Mole blive afmærket med et rødt, fast Lys paa Molens til hver Tid E.-ligste Del.
(Kort Nr. 104. Havnelods, Side 216 og 217. Fyr-Fort. Nr. 574).
536. Sverige. Skagerrak. Lysekil Indsejling. Grund rapporteret.
(U. f. s. Nr. 15/581. Stockholm 1942.)
Et Dampskib med et Dybgaaende af 4 m rapporterer at have rørt Grunden paa $58^{\circ} 16',_{95}$ N. $11^{\circ} 23',_{55}$ E., c. 70 m fra Kysten.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

537. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Afmærket Løb til Graadyb. Afmærkning for-
andret.

1. Den rødmaalede Lys- og Fløjtetønde, mærket *A*, og som viser hvidt Et-Blink hver 15^s, paa 56° 00' (00") N. 8° 01' (40") E. er flyttet til c. 56° 00',₀ N. 8° 03',₃ E., c. 2 Sm 270° fra *Hvide Sande*.

2. Lys- og Fløjtetønden, mærket *B*, paa 55° 50' (00") N. 8° 05' (30") E. er ombyttet med en rød Spirtønde.

(E. f. S. Nr. 41/2737 1939. Kort Nr. 93 og 91.)

Ekstra-Tillæg.

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

538. Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Flensborg Fjord. Afmærkning i Orden.

Afmærkningen i *Als Sund* og i den danske Del af *Flensborg Fjord* er atter paa Plads og i Orden.

Als Sund: c. 54° 54' N. 9° 47' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

539. Danmark. Kattegat. Anholt Knob. Reservefyrsbib genudlagt.

Reservefyrsbibet, der var udlagt i Stedet for *Anholt Knob* Fyrsbib og senere inddraget for Is, er atter udlagt paa Fyrsbibets Plads paa 56° 45' (58") N. 11° 51' (51") E.

Reservefyrsbibet, hvis Sider er mærket *Reserve*, har samme Udseende som det oprindelige Fyrsbib. 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 Fyrsbib.

(E. f. S. Nr. 1/103 og 3/272 1942.)

540. Danmark. Kattegat. Frederikshavn Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Lys- og Fløjtetønden *Frederikshavn* paa c. 57° 25',₂ N. 10° 35',₉ E. er atter udlagt paa Plads.

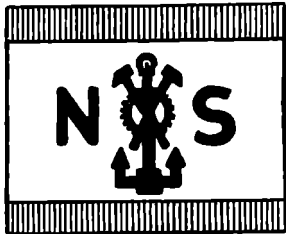
(E. f. S. Nr. 3/274 1942.)

541. Danmark. Horns Rev. Esbjerg Indsejling. Afmærkning i Orden.
Afmærkningen ved Løbene over *Horns Rev* samt ved Indsejlingen til *Esbjerg*
er atter paa Plads og i Orden.
Esbjerg: c. 55° 28' N. 8° 26' E.

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

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13778
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreliepumper

Brændseloliepumper

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge 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 Tegiholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 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-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 Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartsafgift: 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, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsøring: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsøring af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsøres.

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

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

Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæroevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossesapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 6 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft 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 Løb over Graadybsbarren er der i fuld Breddes 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 7,0—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandaafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetænde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 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. 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. Havneafgift: Fartøjer 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 1803 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæroevne. 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 Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrakibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjørgningsdampere og 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. Vngt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,00 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes 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 tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, 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 (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værefgift: Moderat. Bugsøring uforuds. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet 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, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsøring (se Lods.). Bugsøring faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangere benyttes. Losnings- og Lastningskostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af ams og store Skibe, god Havne- og Skibsmølle. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 16

FREDAG 24. APRIL 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Det er stadig kun faa Nyheder, der kommer frem om Forholdene paa de oversøiske Markeder. U. S. Maritime Commission har forhøjet Fragtraterne mellem U. S. Pacific Kyst Havnene og Havne paa Sydamerikas Østkyst med mellem 16 og 42 pCt. Hvad denne Forhøjelse betyder i Dollars og Cents, vides ikke, da Raterne i disse Trades ikke er offentliggjorte. Forhøjelsen begrundes, i Lighed med den nylig stedfundne Forhøjelse i Fragtraterne mellem U. S. Atlantic og Sydamerikas Østkyst, med den forøgede Krigsrisiko.

Alle Rapporter om Forholdene paa de oversøiske Markeder har iøvrigt alle samme Omkvæd, nemlig Tonnagemangel. Angelsaksernes Krigsproduktion er stadig stigende, og alle Tonnagedispositioner tager først og fremmest Sigte paa at dække det krigsvigtige Transportbehov. Det nye engelske Budget med de drastiske Forhøjelser af Skat og Afgifter paa alle Artikler, der paa nogen Maade kan komme ind under Begrebet Luksus, taler deres tydelige Sprog herom, men for at der ikke skulde herske nogen Uklarhed om den engelske Regerings Hensigter med disse kæmpemæssige Forhøjelser af de indirekte Afgifter, udtalte den engelske Finansminister *Kingsley Wood* i sin Forelæggelsestale, at disse Forhøjelser skete ikke saa meget af fiskale Grunde, som for at begrænse Forbruget og dermed spare Skibsrum. Med Hensyn til Krigsanstrengelserne er Englænderne ved at realisere det gamle Ordsprog: »In for a Penny in for a Pound«.

Af sidste Slutninger paa de oversøiske Markeder skal nævnes: Kul Hampton Roads/Rio, \$8.50. Erts fra Kuba til US. Northern range er sluttet første Gang til den forhøjede Rate af \$7.75. Westindia Traden viser stadig stor Interesse for Tonnage for Sukker. — I de frie Trades cirkulerer stadig Ordre for Hvede fra River Plate til Portugal til den uforandrede Rate af \$70.

Paa vore hjemlige Markeder er Aktiviteten tilfredsstillende. Der er nomineret adskillige Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, ligesom der er sluttet yderligere Tonnage for saavel Trælast fra Finland til Danmark og for Salpeter fra Skiensfjorden til gode danske Havne. Raterne for disse Transporter er uforandrede. Af andre Laster til Danmark skal nævnes forskellige Laster Vaadmasse fra Gøteborg til danske Havne til omkring sv. Kr. 12 og fra Mellemsverige til omkring sv. Kr. 23, men iøvrigt noteres der et Utal af Laster fra Tyskland til finske, svenske og norske Havne og fra disse Lande til Tyskland og Holland, selv om den danske Tonnage paa Grund af Forholdene kun i begrænset Omfang kan deltage i disse Transporter. Rateniveauet er som bekendt fastlagt gennem Forhandling mellem de forskellige Myndigheder.

STATENS LAAN TIL SØFOLKS PAARØRENDE

De Laan, Staten yder til fraværende danske Søfolks Paarørende, er hidtil i Tilfælde, hvor Sømanden omkommer under Sejlads med dansk Skib under fremmed Flag, blevet fradraget med det fulde

Beløb i Ulykkesforsikringserstatningen til de Paarørende.

Imidlertid har der i den senere Tid været Tilfælde, hvor de ydede Laan har været saa store, at der, efter at de var fradraget, kun blev en ringe Del af Ulykkesforsikringserstatningen tilbage til de Paarørendes Underhold.

Nu har Sømandsorganisationerne henstillet til Handelsministeriet, at man i saadanne Tilfælde nøjes med at kræve Halvdelen af de ydede Laan dækket af Erstatningen og lader den anden Halvdel henstaa til Afregning af Sømandens eventuelle Hyretilgodehavende i Udlandet foreligger.

Denne Ordning har faaet Handelsministerens Tilslutning, og han har foreslaaet Finansudvalget at tiltræde den.

»MYREN« HAR KUN RAADIGHED OVER FIRE SKIBE

Dampskibsselskabet »Myren« har afholdt sin Generalforsamling, hvor Skibsreder *H. A. Hansen* aflagde Beretning.

Skibsrederen betegnede Beretningen som mangelfuld, takket være de nuværende Forhold. Der maa tages Forbehold med Hensyn til Regnskabet, fordi Rederiet ikke har Raadighed over største Parten af sine Skibe. Kun fem Skibe var i 1941 indenfor Rækkevidde, og af dem forliste Dampere »Kai« i Slutningen af Aaret, medens to andre Dampere led kostelige Havarier. Hele »Kai«s Besætning blev reddet, men Afsavnet af Skibet virker haardt.

Regnskabet viser en Bruttoindtægt paa Skibene paa 4,561,000 Kr., og efter at Udgifterne til Skibene er fradraget, er der 1,437,000 Kr. disponible.

Til Aktionærerne udbetales 8 pCt. med 320,000 Kr.

BRUGEN AF GASGENERATORER I SMAASKIBENE

Selv om Anvendelse af Gasgeneratorer i Smaaskibene var en direkte Følge af Krigen og saaledes næppe er to Aar gammel, saa har Gengas-Motoren dog allerede sat sig ud over Begyndervanskelighederne og har gennemlevet en teknisk Udvikling, der bevirker, at man med Interesse maa følge alle Nyheder paa dette tekniske Felt. Det gælder ikke alene Gengas-Anvendelsen i Automobiltrafikken, men ogsaa i Skibsfarten, og navnlig Smaaskibsfarten, der har mange Vanskeligheder at overvinde i de petroleumso- og oliefattige Tider.

Paa *A/S Burwain Autodiesel's* Udstilling i Dagmarhus har man haft Lejlighed til at se paa en Række interessante Nyskabelser paa Gasgenerator-Området.

Paa denne Udstilling ser man en Mængde arbejdende Specialmotorer — ogsaa fra *Burmeister & Wains* store Motorskibe.

Blandt *Burwains* nye Typer er ogsaa en Antracitkuglegenerator for store Lastvogne og Fiskekuttere. Der er i *Dagmarhus* udstillet en Model af en af de første danske Kuttere — nemlig *Havet*, der blev udstyret med Gasgenerator.

Af Rederiet A. P. Møllers Aarsberetning.

Skibsreder A. P. Møller bebuder Erstatningskrav overfor Regeringen.

Skibsreder A. P. Møller har nu udsendt Aarsberetningen for de to A. P. Møllerske Rederier »Svendborg« og »Dampskibsselskabet af 1912«. I den udsendte Beretning skriver Skibsrederen bl. a.:

Det falder naturligt først at tænke paa den rent menneskelige Side. Rederiet havde den Lykke at komme igennem Krigen 1914/18 uden Tab af Menneskeliv eller Skade paa Førlighed for nogen.

I Fjor maatte jeg med Sorg berette om, at danske Søfarende var omkommet ved M/S »Leise Mærsk«s Forlis, og jeg udtrykte det Haab, at Fremtiden maatte forskaane os for lignende sørgelige Hændelser. Dette er ikke gaaet i Opfyldelse. I første Halvaar af 1941 indløb Jobsposter om, at danske Søfarende havde fundet deres Død ved Forlis af flere Skibe, der tilhørte Rederiet, men siden April 1940 var under fremmed Flag. Ikke alle de omkomne Danske hørte til Rederiets Stab.

Jeg kan kun udtrykke mine Medarbejderes og min Sorg over alle disse Mænds Bortgang. Vi bøjer os i Ærbødighed for deres Minde, og Rederiet vil nu og i Fremtiden søge at følge de Efterlattes Skæbne og at bistaa med Raad og Daad, hvor Lejlighed gives, og det skønnes paakrævet. Jeg forudsætter herved at handle i Aktionærernes Aand.

Paa Fællesrederiet falder 10 Skibe, paa D/S af 1912 A/S 1 Skib, paa A/S D/S Svendborg 1 Skib, ialt 12 Skibe med en samlet Dødvægtstonnage paa ca. 104,000 ts., en samlet Hestekraft paa ca. 61,000 I.H.K. og til samlede Anskaffelsessummer af ca. Kr. 34,500,000. Den danske Regering forlangte, at Skibene skulde forblive oplagt i Havn.

De direkte Udgifter ved Skibenes Henliggen i amerikanske Havne andrager ca. Kr. 2,300,000, ordinær Afskrivning i samme Periode ca. Kr. 1,700,000.

Rederiet har over for danske Regeringsmyndigheder taget Forbehold om Erstatning, og ihvorvel gældende danske Love ikke har forudset et saadant Tilfælde, finder jeg, at Erstatning billigtvis maa ydes.

Skibstab under fremmed Flag.

I Aarets Løb er der indløbet Efterretning om følgende Skibes Forlis under fremmed Flag:

MT. »Marie Mærsk«, 12,250 t.d.w., MT. »Eleonora Mærsk«, 15,900 t.d.w., tilhørende Fællesrederiet.

SS. »Susan Mærsk«, 4,000 t.d.w., SS. »Agnete Mærsk«, 3,515 t.d.w., MS. »Sally Mærsk«, 5,150 t.d.w., tilhørende D/S af 1912 A/S.

Disse Skibe var lovpligtigt krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe, men denne Institution standsede sine Betalinger d. 9. April 1940, og Forsikringssummerne kan ikke erholdes.

Skibstab under dansk Flag.

Af de hjemneværende Skibe mistedes i 1941:

SS. »Emilie Mærsk«, 5,150 t.d.w., SS. »Oluf Mærsk«, 3,250 t.d.w., begge tilhørende D/S af 1912 A/S.

For disse Skibe er Forsikringssummerne indgaaet i 1941 og 1942. Lykkeligvis kom ingen til Skade ved disse 2 Forlis.

Fællesrederiet.

Som det fremgaar af Regnskabet, er — med Undtagelse af M/T. »Katrine Mærsk«, der ligger i spansk Havn — hele denne kostbare Flaade paa 19 Skibe, tilsammen ca. 202,000 t.d.w., med en samlet Hestekraft af ca. 95,000 I.H.K., til en samlet Anskaffelsessum af ca. Kr. 56,500,000 enten gaaet til Grunde eller er paa fremmed Haand.

Som Regnskabet viser, dækkes det betydelige Underskud for Fællesflaaden ved Benyttelse af Indtægter fra tidligere Aar gennem Overførslen fra 1940; ved Benyttelse af tidligere ekstraordinært afskrevne Beløb og gennem Indbetaling af Kr. 1,000,000, fra de to Selskaber.

Erstatning fra fremmede Magter.

U. S. A. — Rekvissionsloven fastslaar, at der skal ydes »just compensation«. Det vides ikke, om Skibene er taget til Brug eller til Eje, men noget kan tyde paa det sidstnævnte. I saa Fald kan der maaske til sin Tid kun blive Tale om Erstatning for Skibenes Værdi, og jeg maa desværre sige, at visse Meddelelser kan tyde paa, at man i U. S. A. gaar ud fra Skibsværdier, der — specielt for Skibe af høj Kvalitet — ligger langt under det, hvortil Rederiets Skibe antagelig kan erstattes. Forhaabentlig lykkes det dog til sin Tid at opnaa en retfærdig Ordning.

Storbritannien. — De af Storbritannien rekvissionerede Skibe maa forudsættes at være taget i Brug. Efter Krigen vil de, der er i Behold, antagelig blive leveret tilbage, og jeg venter en vis Erstatning for Brug og Forlis. Jeg adværer dog mod at stille for store Forventninger.

Frankrig. — Frankrig anerkender principielt Erstatningspligt, men en Ordning har ikke kunnet opnaas.

Holland og Grækenland. — Om Erstatning fra disse to ulykkeligt stillede Lande kan intet siges.

Rederiet har gennem Aarene sat en Ære i, og af Hensyn til Driftssikkerheden set sin Interesse i at holde Skibene i fortrinlig Stand med meget rigelig Udrustning af Reserve dele o. a. Jeg frygter for, at de Skibe, vi til sin Tid faar tilbage, vil være forfaldne og udgaaet for næsten alt. Dette kan medføre uoverskuelige Udgifter.

Lovpligtige Garantiforskrivninger til Krigsforsikringen for danske Skibe.

Disse Garantiforskrivninger andrager:

D/S af 1912 Akts. ca. Kr. 1,387,875
Akts. D/S Svendborg ca. Kr. 664,599
Fællesrederiet ca. Kr. 6,110,451

Ialt ca. Kr. 8,162,925

Imod dette, men uden Modregningsret, har Rederiet Krav for meget store Beløb for forliste og rekvissionerede Skibe.

De Forpligtelser, den danske Handelsflaade har maattet paataage sig gennem disse Forskrivninger, synes meget tyngende men betænkeligere er det, at Forsikringssummerne dog ikke kan faas. Dette berører ej alene Rederiet, men er et vigtigt landsmæssigt Problem m. H. t. Genopbygningen af Danmarks Handelsflaade.

At søge at afskrive disse store Garantiforskrivninger nu, synes haabløst, og Bestyrelserne i de to Selskaber har ment at maatte udskyde Spørgsmaalet til Fremtiden; de har da ment ikke at burde forholde Aktionærerne et Udbytte, som i Forhold til de store Værdier, der var opsparet i disse Selskaber, maa synes beskedent. Det har været en Følge af den mangeaarige maalbevidste Opsparing, at Aktiekapitalerne er meget smaa i Forhold til den store landsgavnligge Virksomhed, der blev bygget op. Jeg kan kun beklage, at det er gaaet de Rederivirksomheder, mine Medarbejdere og jeg har bygget op, saa ilde; men det har været uden Ledelsens Skyld, og jeg har den Fortrøstning,

at der paa det gamle Ruiner med Tiden vil kunne genopbygges nyt til Gavn for vort Fædreland; frit og lykkeligt.

10 pCt. i Udbytte.

Af Regnskabet for *Dampskibsselskabet af 1912* fremgaar, at der, efter Afskrivning paa Skibene med 790,402 Kr., er et Overskud paa 1,926,324 Kr., heri inkluderet en Overførsel fra foregaaende Aar paa 616,287 Kr. Beløbet, der er til Disposition, foreslaas fordelt saaledes, at der til Regnskabet for Tank- og Ruteskibe til delvis Dækning af Underskud overføres 500,000 Kr., 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne 600,000 Kr., til de Kommitterede 4500 Kr., og Resten 821,824 Kr. overføres til næste Aar.

Dampskibsselskabet Svendborg har efter Afskrivning paa Skibene med 323,809 Kr. et Overskud paa 1,572,788 Kr., heri medregnet det overførte Beløb fra forrige Regnskab 868,401 Kr. Dette til Disposition

værende Beløb foreslaas fordelt saaledes, at der til Regnskabet for Tank- og Ruteskibe til delvis Dækning af Underskud overføres 500,000 Kr., Aktionærerne faar ogsaa her 10 pCt. Udbytte med 414,000 Kr., og Resten 658,788 Kr. overføres til næste Aar.

Det af de to Selskaber drevne *Føllesrederi* for Tank- og Ruteskibe har som nævnt i Beretningen givet Underskud. Udgifterne har, inklusive Afskrivninger paa Skibene med 2,140,811 Kr., andraget 4,488,550 Kr., men herfra gaar Indtægter fra tidligere Aar og Beløb vedrørende 1940 forudsat indgaaet til fremmede Banker 2,051,947 Kr. samt Agio med 1611 Kr. Det derefter fremkomne Underskud paa 2,434,992 Kr. dækkes ved Saldo fra forrige Aar 432,138 Kr. og en Overførsel fra Dispositionsfond paa 1,002,854 Kr. samt de to nævnte Overførsler fra *Dampskibsselskabet af 1912* og *Dampskibsselskabet Svendborg* med hver 500,000 Kr.

Det rige Oliecenter paa Tropen

De europæiske Landes vestindiske Besiddelser ligger badet i Aktualitetsinteressens skarpe Søgelys, efter at det har vist sig, at den sidste Fase af Storkrigens ogsaa kan ramme Egne, man før troede fredhellige.

Den storpolitiske Interesse om disse Øer koncentrerer sig allerede om Vestindien, da Præsident Roosevelt i Sommeren 1940 tilkendegav, at europæiske Magters Besiddelser indenfor amerikansk Interessensfære ikke uden videre kan skifte Magthaver. Givetvis tænkte Præsident Roosevelt dengang paa de franske Besiddelser, men mon ikke hans Øjne allerede da var rettet mod *Curacao* — den rige hollandsk-vestindiske Ø. Nu har Bombardementer med tilstrækkelig Tydelighed vist, at Krigen ogsaa kan ramme disse Egne, og det kan ikke undre, at en Fjende søger disse rige Steder som Maal for ødelæggende Bomber.

Curacao bestaar i Virkeligheden af to Grupper af Øer, der hører ind under det hollandske Kolonirige. Den største Gruppe bestaar af Øerne *Curacao*, *Aruba* og *Bonaire*, medens en mindre Gruppe udgøres af Øerne *Saba*, *St. Eustacius* og en Del af *St. Martin*. Men hører man Navnet *Curacao*, tænker man ikke paa Øgrupperne, men udelukkende paa den største, betydeligste og rigeste Ø.

Curacao har den bedst tænkelige Nabo. Den ligger kun 75 Kilometer fra den venezuelanske Kyst, og fra dette uendelig rige sydamerikanske Land, som Verden først for Alvor fik Øje paa i de seneste Aar før denne Krig, da Tyrannen *Juan Vincente Gomez* i 1925 havde lukket sine Øjne, strømmer Rigdommene til *Curacao* i Form af Millioner og atter Millioner Tønder Olie.

Hovedbyen *Willemstad* — Byen med det gamle Fort, som Spanierne grundlagde i 1527 — skylder sin Rigdom Naboskabet med *Venezuela*. Tankbaad efter Tankbaad kommer til *Curacao* med Raaoilie fra Kilderne ved *Maracaibo-Søen* — et af Verdens rigeste Oliecentre, der ejes af *Venezuela*.

I *Willemstad* bliver Raoolien raffineret af *Curacao Petroleum Industry Company* — C. P. I. M. — der ejes af *Royal Dutch Shell*. Dette Raffinaderi er Verdens største. Hundreder og atter Hundreder af Olietanke giver tydeligt Udtryk for det, og Skib ved Skib fortæller, at *Willemstad* er Vestindiens største og betydeligste Udskibningshavn. Paa et enkelt Aar blev *Willemstad* anløbet af 5241 Skibe med en Bruttotonnage paa over 22 Millioner. I Havnen ser man Side om Side med de mægtige europæiske og amerikanske

Tankskibe smaa caribiske Skonnerter og Sejlere fra *Venezuela*, hvis Skibsfart den Dag i Dag befinder sig paa et Stade, som den europæiske Skibsfart allerede havde fundet frem til for 100 Aar siden.

Willemstad er samtidig en af de fineste Havne i Vestindien. Den lange Kanal, *St. Anna Bay*, løber ud i den store Bugt *Schottegat*, og overalt ved Kanalens Kajsider er der saa dybt, saa selv de største Oceanbaade kan løbe ind. Selve Byen har 25.000 Indbyggere, hvilket vil sige Halvdelen af Øens Befolkning.

Men som sagt kommer Rigdommene fra *Venezuela*. Overalt i Verden, hvor man hører dette Lands Navn, tænker man paa *Olie*. Imellem Verdensstaterne er dette Land blevet *Rentier'en*, idet det simpelthen lever af de Afgifter, som amerikanske, engelske og hollandske Selskaber betaler for den Olie, der strømmer op fra de undersøiske Kilder i *Maracaibo-Søen* eller fra de mere udforskede Oliefelter nede ved *Orinoco-Floden*, hvor *Boa Constrictors*, Insekter og Indianere med Bue og Pil stadig truer den Oliesøgende med Døden.

Men som alle *Rentiers* maa *Venezuela* se den Kendsgerning i Øjnene, at Indtægterne pludselig en Dag kan stoppe op. Tres Procent af Landets Olieeksport gik før Krigen til Europa, og heraf aftog England det halve. Der var dengang den Risiko, at Markedspriserne kunde falde sammen. Var det sket — eller vil det engang i Fremtiden ske — da er det økonomiske Billede i *Venezuela* vendt om. I 1939 maatte Olieselskaberne betale to Bolivares pr. Ton, ganske uanset Verdensprisen. Men i Øjeblikket har Olieselskaberne haardt Brug for *Venezuela*, der — idet det leverer 187 Millioner Tønder Olie om Aaret — hævder sig som en smuk Nummer tre paa Verdensmarkedet. Det vil igen sige, at 85 Millioner Bolivares netto glider lige ind i Statens Skatkammer.

Som olieproducerende Land overflyves *Venezuela* kun af De Forenede Stater, der i 1937 pumpede 1.277.000.000 barrels op fra Jorden, og Sovjetunionen, hvis Produktion samme Aar udgjorde 199.000.000 barrels mod *Venezuelas* 187.000.000.

Den Strøm af Rigdom, der glider ind i *Venezuelas* Skatkammer, og gør den til den eneste Stat i Verden, hvor man er absolut skattefri, har sat sine dybe Spor paa *Curacao*. Men Kampen om Olien er blevet en af denne Storkrigs betydeligste Faktorer, og det er derfor intet Under, at Øjnene er rettet mod de store Rigdomscentre for dette flydende Guld, *Maracaibo-Søen*, *Curacao* og *Aruba*.

ANMELDELSE TIL SKIBSREGISTERET

Der er for første Halvdel af April bl. a. foretaget følgende registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret.

s.s. »Passepartout« af Aalborg (OUJY) er udslettet som solgt til Udlandet. Anm. 7. April 1942, reg. s. D.

Dampskibsselskabet Gloria A/S, København. Konkursbehandlingen er ophævet og Boet udleveret til fri Raadighed. Anm. 13. April, reg. s. M.

OMLÆGNING AF SVERIGES AMERIKA-FART?

Saamtidig med at Svenska Amerika Liniens Damper *Drottningholm* afsejlede fra Göteborg som Diplomatskib med 154 Passagerer og det store blaa gule Flag og Skibsnavnet malet med fire Meter høje Bogstaver paa Skibssiderne, fremsatte Direktør *Aksel Jonsson* til det svenske Blad »Ny Tid« den Oplysning, at Motorskibet *Gripsholm* antagelig i Midten af Maj vil være klar til en Diplomat-Rejse.

Anvendelsen af *Drottningholm* og *Gripsholm* i den saakaldte Diplomat-Fart har skabt nyt Røre om Svenska Amerika Linien, der — som omtalt — har betalt 5 pCt. i Udbytte for 1941. Denne Dividende for i Fjor er indtjent ved Realisationen af *Kungsholm* og *Stockholm*, men for indeværende Aar skulde der være Udsigt til at opnaa et virkeligt Indkomst-Overskud gennem Sejladsen. Diplomat-Rejserne vil for begge Skibes Vedkommende være seks Maaneder, hvilket menes under de nuværende Forhold at være nok til foruden Dækning af hele Aarets Omkostninger at give et anseligt Overskud. Desuden kan Selskabet paa sine store likvide Midler regne med en betydelig Renteindtægt.

De Kampopkøb af Aktier i Selskabet, som foranledigede den store Kursstigning, har — efter hvad »Afsfærsvärlden« mener at vide — fundet Sted mellem Transatlantic-Koncernen og Broström-Koncernen. Paa Amerikaliniens Program skal staa Bygning af kombinerede Last- og Passagerbaade af væsentlig enklere Type end tidligere. Man regner med Skibe, som skal kunne laste 7000 Tons og tage 200 Passagerer. Byggeprisen menes at andrage 10 Millioner. En saadan fuldstændig Omlægning af den svenske Linies trans-

atlantiske Fart rummer indenfor Mulighedernes Grænse en Konkurrence til bl. a. Transatlantic-Koncernen. Dette menes i svenske Shipping-Kredse at have været Udgangspunktet for Kampopkøbet af Aktier.

Man henviser iøvrigt ogsaa til, at den voldsomme Kursstigning til 190 ikke kunde have fundet Sted, hvis ikke mange Aktionærer var blevet hindret i at sælge paa Grund af Risikoen for Krigskonjunkturskat. Dette har medført, at store Aktieposter i mange Selskaber ligger fast paa de samme Hænder.

MATERIALEMANGEL PAA DE SVENSKKE VÆRFTER

Forsyningen med Skibsbygningsmaterialer volder stadig store Vanskeligheder for svenske Skibsværfter. Svenske Valseværker har i udstrakt Grad været beskæftiget med Opfyldelsen af Kontrakter med den svenske Stat og har derfor kun i forholdsvis ringe Maalestok været i Stand til at levere til Værfterne. Kontrakttiden for Materialer, der var bestilt i Udlandet, er ikke blevet overholdt, og det har derfor hverken i 1941 eller 1940 været muligt at holde den svenske Skibsbygningsproduktion paa samme Niveau som i 1939. I 1941 søsattes der imidlertid noget mere end i det foregaaende Aar, nemlig 161,000 Bruttotons i Sammenligning med 155,000 Bruttotons i 1940.

FINLANDS ØSTERSØFART

Minister *Henrik Ramsay*, der er administrerende Direktør for Finska Ångfartygs A/B og Formand for dets Bestyrelse, er sammen med den administrerende Direktør for Finlands Skibsrederforening, Viceherredshøvding *Hallberg*, vendt med Flyvemaskine tilbage fra Stockholm, hvor de har underhandlet om Østersøtrafikken med en tysk Delegation. I et Interview under Mellenlandingen i Åbo udtalte Minister Ramsay, at Forhandlingerne havde drejet sig om Trafikken paa Østersøen mellem Tyskland og Finland i den forestaaende Sommersæson. Man plejer hvert Foraar at afholde saadanne Konferencer, ved hvilke Søfarten ordnes, og man kommer overens om Fragter og andre Vilkaar. Man haaber gennem den nye Overenskomst at faa Importen og Eksporten paa Tyskland ordnet paa den bedst mulige Maade. Trafikprogrammet for Sommeren er nu klart.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Vølund udbetaler Halvdelen af Præferenceaktierne

Bestyrelsen for Akts. Vølund meddeler, at Selskabets Nettooverskud for 1941 har udgjort 450,368 Kr. Hertil kommer Overførslen fra 1940, 88,794 Kr.

Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen, der holdes den 29. ds., at anvende Overskudet paa følgende Maade: Reservefondet 50,000 Kr., Præferenceaktionærerne 126,000 Kr., nemlig 105,000 Kr. til Indløsning af Udbyttekupen for 1938 og 21,000 Kr. 1 pCt.s a conto Udbyttekupen for 1939, Konto for paaløbet, kumulativt Udbytte til Præference-Aktiekapitalen 204,000 Kr., Bestyrelsens vedtægtsmæssige Tantième 15,768 Kr., Overførsel til 1942 53,394 Kr.

Bestyrelsen forventer, at der den 1. Juli paa Basis af de fra Selskabets spanske Tilgodehavender indgaaede Beløb vil kunne tilbagebetales Halvdelen af samtlige Præferenceaktiers Paalydende. Samtidig vil den ordinære Aktiekapital kunne opskrives med 150 pCt. fra 600,000 Kr. til 1,500,000 Kr.

Sidste Aar var Selskabets Overskud 121,518 Kr., og der udbetaltes intet Overskud til Præferenceaktionærerne.

Titan giver 5 pCt.

Paa et Bestyrelsesmøde i Akts. Titan blev Regnskabet for 1941 forelagt. Regnskabet udviste et Nettooverskud paa 633,938 Kr. inklusive Overførsel fra forrige Aar og Henlæggelse til Skat 153,905 Kr.

Efter at der i Henhold til Vedtægterne er hensat 22,502 Kr. til Understøttelsesfondens og 22,502 Kr. til Tantiører, vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale 5 pCt. til Aktionærerne med 225,000 Kr., at hensætte til Imødegaaelse af Konjunkturrisiko 200,000 Kr., til Skat 100,000 Kr., samt at overføre i ny Regning 63,933 Kr.

For 1940 udbetaltes 4 pCt. i Udbytte af et Nettooverskud paa 622,282 Kr., hvori var inkluderet en Overførsel fra 1939 paa 153,000 Kr.

Den gamle Grønlands-Skipper død

Grønlandsfartens Ældste er død, og han blev 85 Aar gammel. Det var den tidligere Skibsfører *H. V. Bang*, hvis Far ogsaa førte Grønlandsskib, og han traadte ind i Tjenesten som Skibsdreng hos Faderen for mange Aar siden. Han sejlede aldrig med andre Skibe i hele sit lange Sømandsliv, begyndte med Sejlskibene og gik over til Sejl og Damp med *Hans Egede*, som han førte paa dets første Rejse. Fra 1907 til 1914 var han Medlem af Bestyrelsen for den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, og i fire Aar, fra 1909 til 1913, var han Foreningens Formand. I 1927 udnævntes Kaptajn Bang til Æresmedlem. Højt hædret tog han Afsked med Grønlandssejladsen.

Mange Tillidshverv blev betroet Kaptajn Bang gennem Aarene. Han havde været Formand i Fællesraadet for Danmarks nautiske Foreninger og for Grønlandsk Selskab og Medlem af Østgrønlandskomiteén.

Kryolith-Selskabet

Plantageejer *Harris Weber*, Svendborg, er indvalgt i Bestyrelsen for Grønlands Kryolith- og Mineselskab.

D. F. D. S. genoptager Ruten til Skive

Det Forenede Dampskibs Selskab har besluttet sig til at imødekomme Skive Handelsstandsforenings gentagne Henvendelser om at genoptage Selskabets tidligere Rute mellem København og Skive.

Indtil videre er det Hensigten med direkte Anløb med Dampskib at udføre ugentlig Afgang i begge Retninger.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

Højesteret stadfæstede

Højesteret har stadfæstet Sø- og Handelsrettens Dom angående Overliggetidsgodtgørelse for Rederiet Vendilas Damper »E. M. Dalgas«, der skulde føre en Last Korn fra Philadelphia til dansk Havn, men i Lastehavnen blev opholdt, fordi man ventede paa Navicert. Sagen var af Rederiet anlagt mod Centralkontoret for Indkøb af Korn og Foderstoffer.

Sø- og Handelsretten frifandt Centralkontoret og paa lagde Rederiet 800 Kr. i Sagsomkostninger. Med 7 Stemmer mod 5 stadfæstede Højesteret denne Dom, og Vendila skal derefter betale 1000 Kroner i Sagsomkostninger.

Driftsunderskud i Sø-Assuranceforeningen Ærø

Søassuranceforeningen Ærø har holdt Generalforsamling i Marstal. Mødet indlededes med Afsendelse af en telegrafisk Hilsen til Kongen. I Formanden, Skibsreder C. Albertsens Beretning oplystes det, at 1941 havde været et meget trangt Aar for Selskabet. Desværre havde man haft Tab af Menneskeliv, idet M/Sk. »Marianne« sank ved Grenaa med Kaptajn Clausen og Mandskab.

Der er i Aaret anmeldt 42 Havarier, og de samlede Udgifter hertil har været 88,000 Kr., saa Aaret slutter med et Driftsunderskud paa 37,000 Kr.

Man vedtog en Forhøjelse af Taksterne med 50 pCt. tiliggemod Forhøjelse af Tonnage- og Værdipræmien samt Tonnagefradraget. Forsikringsgrænsen forhøjedes til 30,000 Kroner.

Valgene var Genvalg.

Eksamen paa Fanø Navigationsskole

Eksamen paa Fanø Navigationsskole er nu afsluttet.

Til Radioekspedientprøven indstillede sig 10 Elever, som alle bestod. Til Skibsførereksamen indstillede sig 10, hvoraf 8 bestod, og til Styrmandseksamen 11, som alle bestod.

Sætteskipperprøven blev bestaaet af de 2 Elever, der havde indstillet sig, og ved Kystskipperprøven bestod alle 8, der havde indstillet sig.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen. Til Stede var Navigationsdirektør H. A. Guldhammer og Bestyrer L. Møller fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter for Nordby Sogneraad, Assurance-fonden, Skibsrederforeningen, Navigationsfonden samt Skolens Lærere og Elever.

»Konsul D. Lauritzens Flidspræmie«, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes E. B. Henriksen, Silkeborg. »Dansk Dampskibsrederforening«s Præmie til Styrmand, der bestaar Radioprøven med Karaktererne fra 6,0 til 6,9 Points i Gennemsnit, tildeltes E. B. Henriksen, Silkeborg, med 100 Kr.

Fuld Besked om Ferielovens Problemer

Gads Forlag har udsendt en lille Bog »Ferieloven«, skrevet af Direktøren for Arbejds- og Fabriktilsynet Erik Dreyer og Sekretær Tyge Haarløv fra Socialministeriet. Problemer i Forbindelse med Ferieloven skabte almindelig Forvirring, men den lille Bog raader Bod paa dette. I klare og populære Ord fortæller den alt, hvad der er værd at vide om Spørgsmaalet. Der er i den samlet fire Aars Afgørelser — og det er gjort paa en saadan Maade, at enhver Arbejdsgiver nu vil kunne læse sig til Svarene paa de Gaader, der opstaar indenfor hans Virkefelt med Hensyn til Ferielovens Fortolkning.

Søfartsskolen i Svendborg

Eksamen paa Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole i Svendborg er nylig afsluttet. Eksamen sluttede med en Gymnastikopvisning, og de fleste af Eleverne skal fortsætte deres Uddannelse i Rederiets to Skoleskibe »Fanø« og »Turø«, der lægger ud, saa snart Sejladsen i Østersøen kan genoptages.

Et nyt Hold mødte paa Søfartsskolen den 7. April, og

den 15. April flyttedes alle Eleverne med deres Lærere til Ollerup Gymnastikskole for at gennemgaa et 14 Dages Idræts- og Gymnastikkursus hos Niels Bukh. Derefter fortsættes den praktiske Sømandsuddannelse i Svendborg til den 20. Juni. Efter Kursusafslutningen hjælper Skolen Drengene til Hyre i Sejlskibene fra Svendborg og Marstal. Den 29. Juni begynder endnu et Hold paa Søfartsskolen.

Rederiet J. Lauritzen vil muligvis ogsaa efter Krigen Afslutning fortsætte med at give vordende Navigatorer et kort Kursus paa en Søfartsskole, før de tager til Søs med Skoleskibene.

To svenske Krigsforllis

Svenska Amerika—Mexico Linien Damper »Korsholm« er fornylig krigsforllist ud for den amerikanske Østkyst, efter hvad der meddeles det svenske Udenrigsministerium fra det svenske Generalkonsulat i New York. Af Besætningen, der opgives til 26 Mand, var 21 svenske. Af disse er 16 reddet, mens fem befrygtes omkommet, deriblandt Kaptajn Ivar Wickberg, Gøteborg.

Svenska Lloyds Damper »Scotia« er ifl. Meddelelse til det svenske Udenrigsministerium fra den svenske Gesandt i London forllist efter en Minesprængning ved den engelske Kyst den 12. April. Af de ombordværende er 1 Mand af estnisk Nationalitet omkommet. Alle andre ombordværende er reddet og ført til engelsk Havn. Efter hvad Rederiet oplyser, var Officererne paa »Scotia« Svenskere. Skibet var bygget i 1918 og maalte 3280 Tons Dødvægt.

Midlertidigt Udbytte i Royal Mail Lines

Bestyrelsen for det engelske Rederi Royal Mail Lines Ltd. meddeler, at Offentliggørelsen af Regnskabet for Aaret 1941 er blevet forsinket paa Grund af de abnorme Forhold for den engelske Skibsfart. Bestyrelsen har imidlertid besluttet sig til at udbetale et foreløbigt Udbytte paa 6 pCt. Det tilsvarende Udbytte i Fjor var paa 5 pCt. Ligesom i Fjor kan der ikke ventes yderligere Udbytte.

Gammel Redningsmand død

Den gamle Kystfisker og Redningsmand i Ferring, Lars Peder Eskildsen er uden forudgaaende Sygdom pludselig død, 82 Aar gammel. Afdøde har al sin Tid boet i det nordlige Bovbjerg, hvor han har set Fyrtaarnet blive bygget og Oprettelsen af de første Hofder, efter at Havet havde oplugnet et stort Stykke af Kysten.

I 1889 ansattes Eskildsen ved Ferring Raketstation, hvor han var igennem 33 Aar og øvede mangen Sømandsdaad.

PERSONALIA**Ny Orlogskaptajn i Reserven**

Direktøren for Rederiet »Anholt«, Kaptajnlojtnant i Flaadens Reserve R. L. Albertsen, er fra 1. Maj udnævnt til Orlogskaptajn i Reserven.

Fødselsdage

I Onsdags fyldte Skibsmægler Jørgen Wonsild 60 Aar. Efter at være uddannet i København, Hamborg og Bremen startede han i 1904 sammen med Faderen Firmaet Wonsild & Søn, hvis Indehaver han nu er.

Jørgen Wonsild tog Skibsmæglereksamen i 1911 og fik Bestalling som edsvoren Skibsmægler i 1913. Han har i Aarenes Løb haft en Række Tillidshverv indenfor Faget: fra 1920—1941 var han Medlem af Klareringsraadet, deraf 12 Aar som Formand, og siden 1924 er han Bisidder i Præsidiat for Mæglerkorporationen i København.

I Onsdags fyldte Skibsfører i Dampskibsselskabet »Dannebrog«, Kaptajn Chr. Petersen 50 Aar. Kaptajn Petersen er Fører af Damperen Viborg.

Skibsfører i Svitzers Bjergningsentreprise, Kaptajn H. Møller Madsen fylder i Dag — Fredag — 60 Aar. Kaptajn Møller Madsen er Fører om Bord i Damperen Geir.

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:

MOGENSE NYHOLM

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/SSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION”**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBBO"

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

CARL HASSAGER & C^oIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

**PALÆGADE 2****TLF. C. 6**

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

REDERI. OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**TUBORG****GRØN**
eller
RØDBrug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

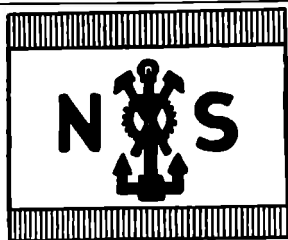
HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491BPTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

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.



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Seren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klia
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Seren 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	

Den store Succes



CARLSBERG
GRAPE-TONIC

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
 KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DE PRIVATE ASSURANDEURER
 LIMITERET
 STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT
 v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

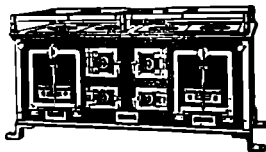
SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.



Kabys - Komfurer
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS 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

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 Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:
 Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
 Telefon: Central 13770.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 17

LØRDAG 2. MAJ 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Ugens storpolitiske Begivenhed har været Rigs-kansler Hitlers Tale i Kroll-Operaen i Søndags. Talens Indhold henvendte sig, som det vil være bekendt fra Dagbladenes Referater, hovedsagelig til den tyske Hjemmefront, men Hitler kom ogsaa ind paa et Par Punkter, som ogsaa mere direkte har Interesse for andre, nemlig for det første Antydningen af Muligheden for endnu en Vinters Krig paa den russiske Front og for det andet Bebudelsen af en yderligere Skærpelse af Undervandsbaadskrigen.

Fra et Shippingstandpunkt er det selvfølgelig Udtalelsen om Undervandsbaadskrigen, der har størst Interesse, idet Baggrunden herfor naturligvis er, hvad der ogsaa tidligere fra tysk Side er givet Udtryk for, Erkendelsen af, hvilken betydningsfuld, ja maaske endog afgørende Rolle for Krigens Afslutning Kampen paa Havet har.

Rigskansler Hitler har ved en tidligere Lejlighed udtalt, at til den kommende Foraarsoffensiv, hvoraf den nu bebudede, eller snarere allerede paabegyndte Intensivering af Ubaadskrigen naturligvis udgør en integrerende Del, vilde den tyske Værnemagt møde med flere og bedre Vaaben, og man gætter næppe forkert, hvis man gaar ud fra, at denne Udtalelse ogsaa dækker Udviklingen indenfor Ubaadsvaabnet. Paa den anden Side er de Allierede naturligvis fuldstændig klare over Ubaadskrigens Alvor, og naar det britiske Admiralitets *First Seelord*, Admiral Pound, der er Ekspert i Ubaadskrig, idet han tidligere var Chef for *Western Approaches*, er rejst til U. S. A., er et af Formaalene med denne Rejse utvivlsomt at lade Amerikanerne nyde godt af hans Erfaring paa dette Omraade, hvor, i Betragtning af de høje Sænkningstal tyske Undervandsbaade har kunnet indregistrere i de østamerikanske Farvande, Yankeeerne tilsyneladende mangler Krigserfaring.

Hvorledes Kapløbet mellem Aksemagternes Sænkninger af Handelstonnage og de Allieredes Nybygningsproduktion vil forløbe, er det naturligvis umuligt at forudsige; dertil er de tilgængelige Oplysninger altfor sparsomme, men een Ting synes sikkert: Krigens og den heraf betingede Udvikling vil sætte sit Præg paa Skibsfarten mange Aar efter, at Freden er undertegnet, men om den fremtidige Udvikling til den Tid kan prognosticeres paa Basis af de Erfaringer, der blev gjort efter den sidste Verdenskrig, er det idag ørkesløst Gerning at spekulere over.

Paa de oversøiske Markeder er Forholdene, saavidt man kan skønne af de faa Rapporter, der foreligger, uforandrede. Der sluttes stadig Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til de uforandrede Rater af \$8.50 til Rio og Santos og \$9 til Lower Plate. I Vestindia-Farten er Efterspørgslen uforandret god paa Basis af 34 Cts. Nordcuba/USNH. Der er nævnt enkelte Rater for vestindisk og sydamerikansk Timecharter, saasom \$6.05 for en 1400 Tonner og \$3.55 for en 7200 Tonner, men disse viser kun, at de for et halvt Aar siden af Maritime Commission fastsatte Rater stort set er uforandrede.

Paa Hjemmemarkederne er al Tonnage praktisk talt i Fart. Danske Skibe er hovedsagelig beskæftigede med Tilførsler til Danmark, særlig Kul og Koks fra Tyskland, men der er ogsaa Efterspørgsel efter

Tonnage for Træ fra Finland til Danmark og for Salpeter Skiensfjord/gode danske Havne. Rateniveauet er uden større Forandringer.

STERILISERINGSFORSLAGENE LADER VENTE PAA SIG

Det var almindelig ventet, at Rigsdagen allerede for Nogen Tid siden havde fnaet forelagt det saa stærkt debatterede Forslag til Sterilisering af de ledige Penge.

Det er imidlertid ikke sket, og det er ikke muligt at fastsætte noget Tidspunkt for Forslagenes Fremkomst. Dette skyldes utvivlsomt en vis Ængstelse for, hvor vidtrækkende Konsekvenser, Baandlæggelsen af betydelige Dele af Bankernes løse Penge kan faa.

Man er næppe kommet stort videre end til Drøftelserne indenfor selve Nationalbanken og mellem den og Regeringen. Indtil for nylig havde de københavnske Hovedbanker i alle Tilfælde ikke været indkaldt til Forhandlingsbordet, og i Bankkredse virkede det ejendommeligt, at man ikke blev taget med paa Raad i saa vigtig en Sag, som direkte angaar de Penge, som Bankerne forvalter. Naar Bankerne endelig er indkaldt, kan man gaa ud fra, at de har stillet et Modforslag. Hvad et saadant Forslag gaar ud paa, er vanskeligt at detaillere, men et Hovedmoment i det er, at man vil foretrække at se en Skærpelse af Banklovens Likviditetsbestemmelser gennem et Ændringsforslag til Bankloven. Paa denne Maade vil der kunne bindes en betydelig Del af de ledige Penge paa en for Bankerne og deres Forbindelser lempeligere Maade end gennem Placering af Penge i Statsgældsbeviser og Skatkammerbeviser.

Den nuværende Banklov kræver for det første en bestemt Kassebeholdning paa mindst 1 pCt. af Bankens Gældsforpligtelser i de smaa Banker, mindst 2 pCt., hvis Aktiekapitalen overstiger 5 Millioner Kr., og mindst 3 pCt., hvis Aktiekapitalen er over 20 Millioner. For det andet er der den Bestemmelse, at Kassebeholdningen i Forbindelse med Beholdningen af let-sælgelige, ubelaante Papirer og Kreditmidler skal være mindst 15 pCt. af de Gældsforpligtelser, det paahviler Banken at betale paa Anfordring eller med kortere Varsel end en Maaned.

En Ændring af Banklovens Bestemmelser paa disse Punkter med Skærpelse af Likviditetskravene vil formentlig let kunne gennemføres. Spørgsmaalet er blot, om den Kapital-Baandlæggelse, der saaledes finder Sted, er tilstrækkelig til Imødegaaelse af de ekstraordinære Forhold, og det er der næppe Tvivl om.

I Øjeblikket synes Sagen at stagnere, men der kan næppe gaa lang Tid, før Afgørelsen kommer. Principielt er Bankerne Tilhængere af Steriliseringen af de ledige Penge. Det fremgaar alene deraf, at en Række Hovedbanker i Januar Maaned rettede Henvendelse til Nationalbanken om Problemet og dermed gav Stødet til, at Drøftelserne kom i Gang.

Paa Nationalbankens sidste Ugebalance er de to vigtigste Forskydninger en Stigning paa Clearing-Kontoen paa 11 Mill. Kr. til 948 Mill. Kr. og en Stigning i Indlaanene paa Folio og Konto-Kurant paa 17 Mill. Kr. til 1279 Mill. Kr. De øvrige Bevægelser er kun smaa. Seddelmængden er faldet med 8 Mill. Kr. til 735 Mill. Kr. og Forskellige Debitorer er steget med 1 Mill. til 976 Mill. Kr.

LAURITZENS SKOLESKIB »RØMØ« SOLGT

Rederiet J. Lauritzen har solgt sit Skoleskib "Rømø", der i snart tre Aar har ligget i Valencias Havn. Skibets Fører, Kaptajn Albertsen, Marstal, har tiltraadt Hjemrejsen, medens Skibets Elever allerede forlængst er vendt hjem til Danmark eller har taget anden Hyre i Udlandet.

Skoleskibet Rømø sejlede ud paa sin første Tur i Foraaret 1939, men det blev kun ganske kort, det fik Lov at sejle. Da Krigen brød ud i September blev det oplagt i Spanien, hvor det siden har ligget.

Rederiet J. Lauritzen disponerer nu over Skoleskibene *Turo* og *Fanø*.

DET DANSKE KULKOMPAGNI GIVER 6 pCt.

Bestyrelsen for A/S Det danske Kulkompagni meddeler, at Nettooverskudet for Driftsaaret 1941/42 andrager 1.102.080 Kr., hvortil kommer Overførslen fra forrige Aar 412.173 Kr.

Det er vedtaget at anvende til ordinære Afskrivninger og Henlæggelser 271.856 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge 100.000 Kr. til Dispositions-fonden samt afskrive paa Nybygningen, Dampere *Julius Madsen* 200.000 Kr., at betale 6 pCt. i Udbytte og overføre til næste Regnskabsaar 402.060 Kr.

Det danske Kulkompagnis Aktieudbytte bliver saaledes det samme som for Aaret 1940—41, medens Selskabet de to foregaaende Aar gav 5 pCt., men Driftsresultatet har iøvrigt været væsentligt mindre end Aaret forud, da Nettooverskudet androg 1.424.078 Kr., hvilket var ca. 44.000 Kr. mere end i 1939—40.

I Fjor blev der til Afskrivning paa Garantiforpligtelser overfor Dansk Krigs-Søforsikring for Varer og Krigsforsikringer for danske Skibe samt til ordinære Afskrivninger og Henlæggelser anvendt 592.082 Kr., og til Dispositions-fonden henlagt 200.000 Kr., medens Overførslen forøgedes fra 320.494 til 412.173 Kr.

KRIGEN PRÆGER HAVNENS AARSBERETNING

Paa et lukket Møde i Københavns Havnebestyrelse har Havnedirektør Laub fremlagt Beretningen og Regnskabet for Aaret 1941, der selvsagt blev alvorligt præget af Krigen. Denne bevirkede en meget ringe Skibstrafik og Vareomsætning paa Havnen, hvortil yderligere kom den haarde Vinter i Aarets tre første Maaneder. Havnens Trafiktal er blevet reduceret til et Minimum og foraarsagede den almindelige Skibsfart store Vanskeligheder.

I Havnedirektørens Beretning, der nu er udsendt, nævnes, at Havnens Isbryder *Væderen* i 78 Dage assisterede 170 Skibe. De samlede Omkostninger hertil udgjorde ca. en Kvart Million Kroner.

Som Følge af Trafiknedgangen blev det med Gyl-dighed fra den 1. Januar 1941 nødvendigt at foretage en midlertidig Forhøjelse paa 25 pCt. af Havnens Takster, bortset fra Afgifterne ved Knippelsbro. Havnedirektøren understrogede, at Taksterne i Københavns Havn trods den generelle Takstforhøjelse er lave ogsaa i Sammenligning med Provinshavnene og de omliggende Havnes, og om det vil lykkes at undgaa nye Takstforhøjelser, kan man ikke udtale sig i Øjeblikket.

Oplægningen af Skibe i Havnen, der hele Aaret 1941 med Undtagelse af Isperioden holdt sig konstant, var ved Aarets Begyndelse betydelig, idet der den 1. Januar var oplagt 39 Skibe paa tilsammen 62,485 Nettoregistertons. Under Isperioden steg Oplægget betydeligt og naaede den 15. Februar et Maksimum paa 76 Skibe paa 85.625 NRT. Efter Isperiodens Ophør kom navnlig en Del mindre Oplæg-gere i Fart, og ved Aarets Udgang var Antallet af oplagte Skibe 39, medens den tilsvarende Tonnage var 77,778 NRT.

Havnedirektøren kommer derefter ind paa de store Arbejder, der er foretaget og foretages i Københavns Havn. Disse Arbejder, der giver Beskæftigelse til flere Hundrede Mand og er et Led i Nødhjælpsarbejderne, har tidligere været udførligt omtalt.

Fra Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling:

Der manes til Samling af dansk Skibsfart.

Paa Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling gav Direktør *I. A. Kørbing* i sin Beretning en interessant Oversigt over de Kaar, hvorunder dansk Skibsfart maa leve under den nuværende Situation og trak samtidig Hovedlinierne op for, hvad der blev fornødent i den kommende Tid.

Om den danske Sømandsstands Indsats under Krigen, udtalte Direktør *Kørbing* i sin Beretning:

— Der er Grund til for os Redere her i Dag at udtale en Tak til de danske Søfolk for den Indsats, de har gjort under den forløbne Del af Krigstiden, og samtidig med at vi gør dette, vil vi lade vore Tanker dvæle ved de 650 danske Søfolk, som har mistet Livet under pligtro Udøvelse af deres Gerning.

Tiden har faret haardt frem ogsaa mod de Søfolk, der nu i to Aar har været adskilt fra deres Kære, og til den Tak, vi her udtaler til Søfolkene, skal derfor føjes det Ønske, at den ængstelige Tid, deres Paarørende nu gennemlever, snart maa være til Ende.

I Beretningen om det forløbne Aar udtalte Direktør *Kørbing*, at Skibsfarten af samtlige Landets Erhverv

er det haardest ramte. I 1941 blev Størsteparten af den Tonnage, der var oplagt i neutrale Havne udenfor Rederiernes Kontrol, beslaglagt af fremmede Magter og sat i Fart, saaledes at nu langt den væsentligste Del af den danske Handelsflaade er udenfor Rederiernes Kontrol og sejler i en meget farefuld Fart, hvorfra det er ubestemt, om Skibene vender tilbage.

Den forholdsvis ringe Del af Tonnagen, som er tilbage til Rederiernes Raadighed her i Danmark, har i 1941 været af overordentlig Betydning for det danske Samfund, idet langt den overvejende Del af Skibene, der har sejlet, har været anvendt til Transporter til og fra Danmark, især ved de for Samfundet saa vigtige Brændselstransporter.

Ved Krigens Slutning staar Søfartserhvervet svagt

Nogle af de Rederier, som har været saa heldige at have en Del af deres Flaade til Raadighed herhjemme, har i 1941 med disse Skibe været i Stand til at oparbejde et regnskabsmæssigt set tilfredsstillende Resultat, men de Beløb, der herved er indsejlet, er i Forhold til Skibsfarten som samlet Hele af ringe Betydning, og Erhvervets Stilling er paa Grund af de mange Krigsforlis og Skibenes Beslaglæggelse stærkt rystet. Den smukke Stilling, det havde tilkæmpet sig

indenfor Verdensskibsfarten før Krigens Udbrud, vil være sat til, og Erhvervet vil ved Krigens Afslutning staa meget svagt i den internationale Konkurrence.

Skal dansk Skibsfart ogsaa efter Krigen kunne hævede sig internationalt, maa alle gode Kræfter forene sig derom, og der maa vises Resignation paa adskillige Omraader. Det maa være Rederieringens Haab, at man inden for det danske Samfund vil have Forstaaelse af, at det er i hele Landets Interesse, at Støtte ydes hertil, saaledes at en Genopbygning finder Sted saa hurtigt, som overhovedet muligt.

Skibsfarterhvervet giver under normale Forhold direkte og indirekte Beskæftigelse til en stor Del af vor Befolkning og er som valutaskabende Faktor af den største Betydning. Uden sin Skibsfart vilde Danmark under de nuværende Forhold være ilde stædt med Hensyn til Landets Sø-Transporter, som nu praktisk talt udelukkende maa gennemføres af danske Skibe.

Søfartens Tak til Regering og Handelsminister

I Beretningen gik Direktør Kørbing derefter over til at omtale den Stilling, som Skibsfarten indtager i Samfundet. Han udtalte:

— Dansk Skibsfart skylder Regeringen og særlig Handelsministeren og Handelsministeriets Embedsmænd stor Tak for den Forstaaelse og Imødekommenhed, de har vist overfor Skibsfartens Forhold under de nuværende vanskelige Tilstande.

200.000 Kr. i Bidrag og Understøttelse

Paa Generalforsamlingen blev der aflagt Beretning og Regnskab for Danske Dampskibsrederes Understøttelsesfond, der i 1941 havde udbetalt 148.000 Kr. i Understøttelser til 625 Efterladte efter Søfolk og gamle eller svagelige Søfolk.

Endvidere blev det oplyst, at Dansk Dampskibsrederforening i det forløbne Aar havde ydet ca. 50.000 Kr. i Bidrag til forskellige Institutioner og Foreninger af uddannelsesmæssig og social Karakter. Saaledes havde Skoleskibet »Georg Stage« modtaget 10.000 Kr., Maskinist-skolerne i København og Provinsen 10.000 Kr., Søfartens Bibliotek 6000 Kr., Sømandsmissionen 2000 Kr., Sømandsforeningen af 1856 (Prinsesse Maries Hjem) 3000 Kr., Søfartsklubben 900 Kr. og Røde Kors til Gavepakker til Sømænd i Udlandet 3200 Kr.

Til Bestyrelsen genvalgte Skibsreder A. P. Møller og Skibsreder A. Reimann.

Madagascar - Øen i den engelske Livslinie.

Da en økonomisk japansk Kommission omkring den 1. Marts ankom til *Madagascar*, blev Verdens Øjne rettet mod denne kæmpemæssige Ø, der maaske skulde blive et næste Led i japanske Invasionsplaner.

I sig selv kunde dette Besøg synes af mindre Betydning, set paa Baggrund af mange forudgaaende japanske Handelsbestræbelser paa den afrikanske Østkyst. Det var den engelske og amerikanske Presse, der saa noget dybere i de 12 Japaneres Rejse til Øen. U. S. A.'s Aviser benyttede Overskrifter som »Japansk Trusel mod Madagascar«, og fra Washington krævede Præsident *Roosevelt* af Vichy-Regeringen en skriftlig Erklæring om, at Øen i alle Tilfælde vilde blive forsvaret af de franske Tropper, der er stationeret paa Øen. Fra engelsk og amerikansk Side frygtede man aabenbart, at Madagascar skulde gaa samme Skæbne i Møde som Indokina, hvis Overdragelse til Japanerne blev den dystre Ouverture til Singapores Fald.

Madagascars Beliggenhed er midt i en Zone, hvorfra den engelske Livslinie: Suezkanalen og Centrum for de verdensomspændende Aksektioner: Indien, paa det alvorligste trues. Den udgør venstre Flanke i det indiske Ocean, hidtil kaldet *mare britannica* — det britiske Hav, paa hvis højre: Burma, Japanerne allerede staar.

Madagascar er Jordens fjerdestørste Ø. Med sine 161.000 Kvadratkilometer er den langt snarere et Kontinent end en Ø. Men dette uendelige Omraade har kun 4 Millioner Indbyggere, hvoraf 40.000 er Europæere. Store Rigdomme rummer denne mægtige Ø ganske utvivlsomt, men de er aldrig rigtig blevet frugtbargjort. Fra Havnebyen *Tamatave* er der dog ret store Udskibninger af Ris, Sukker, Kaffe, Maniok, Bomuld, Kakao, Vanille, Tobak, Bønner og Morbær, men *Tamatave* er en ubetydelig Havneby, der sjældent trækker den store Tonnage til sig. Havnene inde paa Fastlandet og Mauritius har altid stillet den i Skygge, og Produkter fra Madagascar føres i mindre Skibe til en af disse Havne for at gaa rundt Kap eller gennem Suezkanalen til Europa.

At Madagascar har faaet Lov at ligge saa upaaagtet hen med sine mange naturlige Rigdomme, skyldes ikke alene det meget usunde, tropiske Klima, der har givet den Navnet »Europæernes Kirkegaard«, men ogsaa selve Øens blodige Historie fra Aaret 1500, da Portugiseren *Diego Diaz* opdagede Øen, som *Marco Polo* senere gav Navn. Et Kaos af blodige Kampe mellem indfødte Høvdinge indbyrdes og mellem dem og Kolonisatorer kendetegner og præger Øens Historie.

En Tid lang i Slutningen af forrige Aarhundrede var Øen nærmest selvstændig under Kong *Radama* den Første, England og Amerika sendte Konsuler til Øen, men Frankrig slap ikke sit Tag, og i 1896 blev Madagascar fransk Koloni. Kort efter brød en voldsom Opstand løs. Den blev slaaet ned af den senere sa navnkundige General *Gallieni*. Indtil de allerseneeste Aar har Oprøret stadig ulmet under Overfladen, og i denne Kendsgerning ligger den store Fare for et virkeligt Forsvar af Øen. Man kan vente, at de Indfødte hurtigt vil gøre Fællessag med japanske Invasions tropper, og den store japanske Koloni paa Madagascar har næppe ligget paa den lade Side i slige Bestræbelser.

Madagascars franske Guvernør *Leon Cayla*, der staar loyalt overfor Vichy-Regeringen, raader kun over 1700 franske og 6000 indfødte Soldater, samt et Par Aeroplaneskadriller.

Storkrigen er sprunget fra Kontinent til Kontinent. Der kæmpes nu i Bagindien, maaske ligger den Dag ikke fjern, da der vil blive kæmpet om og paa Madagascar: Nøglestillingen til det afrikanske Kontinent.

Samtidig med Meddelelserne om den japanske Interesse for Madagascar kommer Meddelelser om, at England for Tiden søger at erstatte Tabelt af Singapore ved at udvide Kapstadens Havneanlæg, hvor der blandt andet er en kæmpemæssig Tørdok under Bygning. Dokken er beregnet til at kunne tage meget store Skibe — Tonnagetallet nævnes ikke. En saadan Tørdok vil være medvirkende til bedre Operationsmuligheder for den engelske Flaade i Sydatlanterhavet og det indiske Ocean.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

A/S Grøn & Witzke 50 Aar

Assurancefirmaet Grøn & Witzke — det største i sin Art i Skandinavien — havde i Gaar bestaaet i 50 Aar. Kun syv Aar efter Stiftelsen — i 1899 — stiftede Direktør Witzke Genforsikringselskabet *Skandinavia*, og omkring dette Selskab samlede efterhaanden i Aarenes Løb flere Selskaber.

Under den sidste Krig i 1914—18 forsikredes i Selskabet overordentlig store Værdier, og paa det faglige Omraade blev der øvet en stor Indsats ved Stiftelsen af *Foreningen af danske Søassurandører*, der gennem sin Virksomhed skabte Fasthed og Sikkerhed i Søassurandørernes Stilling til Krigssituationen.

I 1906 blev Selskabet et Aktieselskab med Direktør Witzke som Bestyrelsens Formand og Jægermester Grøn som Næstformand.

Gennem et Havaribureau har Firmaet været Havari-Represenlanter for amerikanske, engelske, franske, tyske og italienske Søforsikringselskaber.

Frederikshavn—Larvik Færgen gliver 4 pCt.

I sin Beretning paa A/S Frederikshavn—Larvik Færgesfarts Generalforsamling oplyste Formanden, Direktør J. P. Petersen, at Selskabets Skib »Peder Wessel« stadig er chartret bort, og at Selskabet kun oppebærer en Renteindtægt. Denne Rente maa efter norsk Lov ikke overstige 4½ pCt. I maanedlige Rater har Selskabet modtaget 15.392 Kr., hvilket sammen med Overførslen fra sidste Aar udgør 18.430 Kr.

Det blev foreslaaet at udbetale 4 pCt. i Udbytte. Pantegælden i Skibet er nedbragt til 1.100.000 Kr. — eller Halvdelen af Skibets Værdi.

Regnskab og Beretning godkendtes, og alle Valg var Genvalg.

Rederiet Anholt: 4 pCt.

Rederiet Anholt har afholdt ordinær Generalforsamling.

Direktør R. Albertsen aflagde Beretning, hvorunder han omtalte den Gene, Isforholdene havde paaført Selskabet, samt den knappe Tildeling af Olie.

Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Ortmann, fremlagde Regnskabet og henledte særlig Opmærksomheden paa Selskabets gode Status. Aarets Overskud 6.252 Kr. i Forbindelse med Overførsel fra Aaret forud 2.422 Kr. fordeles saaledes: 4 pCt. Udbytte til Aktionærerne 8.000 Kr., overført i ny Regning 674 Kr.

Færgen A/S Fredericia—Strib

Det tyve Aar gamle Færgeselskab Fredericia—Strib har holdt Generalforsamling med Forslag om Likvidation paa Dagsordenen. Forslaget vedtoges uden Diskussion, men da der skulde 967 Stemmer for en gyldig Vedtagelse herom, og kun 566 Stemmer var repræsenteret, finder den endelige Afgørelse først Sted ved et Møde i næste Uge.

Det er, ifølge »Fyns Tidende«, Krigtidens stærke Prisligninger, der har medført, at Selskabet maa give op. Alene Brændselsudgifterne er saaledes steget fra 8 Kr. til 50 Kr. om Dagen. I Isperioden har man forsøgt med Rutebilkørsel, og ogsaa dette har været kostbart.

Der foreligger Tilbud om Køb af Selskabets store Færgen fra Norge, saafremt Udførselstilladelse kan faas. I saa Fald vil det blive muligt at udbetale en mindre Dividende til Aktionærerne. Aktiekapitalen er paa 165.000 Kr. Mislykket Salget til Norge imidlertid, vil Færgen og et mindre Skib blive overtaget for en betydelig mindre Pris end den fra Norge tilbudte af et nystartet Færgeselskab, der om kort Tid vil gænaabne Færgeruten mellem Fredericia og Strib.

Nyt Motorskibs-Rederi i Ærøskøbing

Der er dannet et nyt Rederi i Ærøskøbing, der har antaget Kaptajn *Espensen*, Motorfærgen »Ærø«, til korresponderende Reder. Selskabet har indkøbt to Skibe, den 135 Tons store Motorjak »Elice Marie« af Egersund og den 150 Tons store Motorjak »Emanuel« af Sæby. Som Førere af disse Skibe, som straks gaar i Fart, er antaget to Ærøskaptajner, *Ejner Petersen* og *Chr. Christensen*.

»Søfartsklubben« havde i Fjor 17,200 Besøg

»Søfartsklubben«, der blev stiftet den 10. Januar 1940, har udsendt sin Aarsberetning.

Det var en Kreds af Søfartsinteresserede, som stiftede Klubben for at skabe et neutralt og uafhængigt Opholdssted for nordiske Søfolk, som ikke har deres Hjem i København. I det svundne Aar var Klubben besøgt af 17,200 Søfarende, hvoraf de fleste var danske, men man har dog ogsaa haft en Del Gæster fra de andre nordiske Lande. Dette Besøg kan ikke karakteriseres som normalt paa Grund af Indskrænkningerne i Skibsfarten.

Klubben opretholdes udelukkende ved private Tilskud. I

1941 modtog man Bidrag paa ialt 15,100 Kr., og — i Anledning af to Rederi-Jubilæer — 1500 Kr. Desuden har Klubben modtaget en Række Gaver i Form af Naturalier.

Klubbens Bestyrelse bestaar af Formanden, Skibsreder Knud Lauritzen, Kontorchef Ove Nielsen, Handelsministeriet, Skibsreder Eigil Hahn-Petersen, Dansk-Fransk, og Havnedirektør Laub. Den daglige Ledelse af Klubben varetages af Hovmester P. Petersen.

Dampskibsplaner paa Nordlangeland

Sydfynske Dampskibsselskabs vedvarende Indstilling af Sejlads paa Lohals—Korsør-Ruten har flere Gange været Genstand for Kritik paa Nordlangeland, hvor Ruten ikke mindst i turistmæssig Henseende er af stor Betydning. Efter hvad »Langelands Avis« erfarer, er der nu paa Nordlangeland Kræfter i Bevægelse for at faa startet et Selskab, som straks efter Krigen kan aabne Sejlads paa Ruten. Der har været holdt et Møde om Sagen, og de Interesserede, hvoriblandt der er indflydelsesrige Kredse, arbejder nu videre med Spørgsmaalet.

Broen, der ikke skal bygges

Firmaet Christiani & Nielsen foretog for Holbæk Amts og Holbæk Købstads Vejudvalg nogle Bundundersøgelser og Forundersøgelser i Bramsnæsvig angaaende den projekterede Bro mellem Munkholm og Langved i Hornsherred. Vanskelige Bundforhold medførte, at Projektet blev ændret til en kombineret Bro og Dæmning, og at man indtil videre udsætter Opførelsen af Broen, hvorimod Dæmningsprojektet gennemføres.

Christiani & Nielsen krævede for de foretagne Forarbejder 143,000 Kr., men efter nogle Forhandlinger er der nu opnået en forligsmæssig Ordning, og Holbæk Amtsvejevæsen meddeler, at Christiani & Nielsen har akcepteret en Ordning, hvorefter Firmaet til fuld Afgørelse faar udbetalt 100,000 Kr.

Statsisbryderens Kollision

Statsisbryderen »Storebjørn« havde den 15. Marts en Kollision med Motorfærgen »Korsør«, da Skibene var paa Vej fra Korsør til Nyborg. Farvandet var fyldt med store og smaa Isflager og Skruer. Under et Søforhør i Sø- og Handelsretten oplystes, at Isbryderens to Skrueer var blokeret af en Wire, der trak en Bøje eller lignende med sig. Det varede ¼ Time at faa Wiren løs.

Halvanden Maaned i Østersøens Is

Besætningen fra den finske Damp »Argo« har i Søretten afgivet Forklaring om Damprens besværlige Rejse gennem Østersøens Is, der varede ca. halvanden Maaned.

Føreren, Kaptajn Willberg, forklarede bl. a., at han to Gange havde maattet søge Havn for Kul og Proviant, og en Gang havde maattet foretage Venderejse til en af disse Havne, da Isen var ganske ufremkommelig. I Tiden fra 4.—13. Marts havde »Argo« ligget fuldstændig indefrossen, og den 9. Marts havde Dampren været udsat for meget haarde Isskruninger, der trykkede store Buler i Siderne, men heldigvis holdt Skroget, idet Dampren er bygget med Isforstærkning, og der sporedes heller ingen Lækager.

Baade mens Dampren laa fast i Isen, og naar den var i Havn, var der sørgt for forsvarlig Udluftning af Lastrummene, men Kaptajnen fralagde sig ethvert Ansvar for den Eventualitet, at en Del af Ladningen, der bestod af Cellulose og Papir m. m., skulde have taget Skade paa Grund af den lange Rejse.

Hovmesteren fik Ingen Erstatning

Hovmester Hans Hansen havde sagsøgt A/S Christiansholms Fabrikker til Betaling af en Erstatning paa 300 Kr., som han krævede, fordi han, medens han var Hovmester

MENK

SKIBSVINDUER

gennem

DYHR

C. 8901

paa S/S »Ester« havde maattet supplere Damprens Proviantbeholdning i udenlandske Havne til højere Priser, end der betalles herhjemme. Han gjorde gældende, at han tidligere havde faaet saadanne Prisdifferencer godtgjort af Rederiet, og at Kaptajnen paa »Ester« ogsaa havde lovet ham Godtgørelse i saa Henseende for de sidste Rejser, før han fraaadt som Hovmester.

Sø- og Handelsretten fandt det ikke godtgjort, at der var tilsagt ham Erstatning i videre Omfang, end han allerede havde faaet, og da han iøvrigt ved sin Fratrædelse havde godkendt Regnskabets Rigtighed, blev Rederiet fri-fundet, medens Hovmesteren dømtes til at betale Rederiet 75 Kr. i Sagsomkostninger.

Kalundborg som Paket-Knudepunkt

Paa Initiativ af Skibsmægler Schultz i Kalundborg aabnes en af de nærmeste Dage en Paket-Rute mellem Kalundborg og Horsens. Det er Hensigten, at der skal sejles en Tur ugentlig i hver Retning med en 100 Tons Motorskon-nert. Turen er beregnet til otte Timer.

Det er iøvrigt Hensigten at oprette Paketfart mellem Kalundborg og forskellige østjydske Havne.

Nyt Rederiaktieselskab i Odense

En Kreds af Interesserede har stiftet et nyt Rederiaktieselskab med Hjemsted i Odense. Rederiet faar Navnet »Fionia« og har en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 180.000 Kr. Til Selskabets Bestyrelse valgtes Konsul Hastrup, Speditør H. P. Hansen, Direktør Borgesen, Direktør Jacob Møller, Direktør Jespersen, Grosserer Paul Wilhjelm og Direktør Hans Møller. Bestyrelsen har konstitueret sig med Konsul Hastrup som Formand og Speditør H. P. Hansen som Næstformand. Som korresponderende Reder er ansat Fuldmægtig Kaj Backhausen hos Mæglerfirmaet Friis & Frederiksen. Generalforsamlingen vedtog at købe en tremastet Motorskon-nert »Furø«, der er hjemmehørende i Graasten.

40 Aar ved D. S. B.-Overfarterne

Kaptajn i D.S.B., C. S. *Kiersgaard* ved Kalundborg—Aarhus-Overfarten kunde i Gaar — Fredag — fejre sit 25 Aars Jubilæum i Statsbanernes Tjeneste.

Kaptajn Kiersgaard begyndte som Matros, men søgte senere ind paa Navigationskole. Han er en dygtig Sømand, der er meget afholdt af sin Besætning. Han er for Tiden Fører af Motorskibet »Jylland«.

Svensk Søsætning

Ved Lindholmen Værft er der blevet søsat en Damp-er for Rederiet And. Smith i Stockholm. Damperen, der fik Navnet *Rosa Smith*, er paa 3780 Tons d.w.

Prøvetur paa Götaverken

Tankskibet *Juno*, som er bygget paa Götaverken for Rederi A/B Concordia i Göteborg, har været paa Prøvetur. Tankskibet er paa 12.700 Tons d.w. Farten ventes at blive 13 Knob paa fuld Last.

Norsk Bjergnings Co.

Norsk Bjergnings Co. A/S har ifølge »N.H.S.T.« haft et godt Arbejdsaar med mange og krævende Opgaver, og Regnskabet tillader Uddeling af 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne foruden betydelige Henlæggelser med Henblik paa Fremtiden.

Sammenslutning indenfor engelsk Skibsbygning

Burntisland Shipbuilding Co., Ltd. i Edinburgh, som indtager en betydelig Stilling i den skotske Skibsbygnings-industri, har overtaget hele Kapitalen i Skibsværftet Hall, Russel & Co., Ltd., Aberdeen. Dette Selskabs Anlæg gaar samtidig over til Burntisland Shipbuilding Co.

Japanernes Overtagelse af de østasiatiske Værfter

For saa hurtigt som muligt at faa Tonnagen udvidet har Japanerne straks overtaget de Skibsværfter, der ligger i de erobrede sydlige Egne. For kort Tid siden overtog Mitsui-Værftet Taikoo-Værftet i Hongkong, og nu er Mollerværftet i Shanghai forvaltningsmæssigt overgaaet til Mitsubishi-Koncernen. Værfterne i Shanghai er overtaget af Mitsui-bishi-Værftet og Kovloon Dockyard er blevet lagt ind under Osaka Jernværk.

Bevæbning af japanske Handelsskibe

Til Beskyttelse af den japanske Handelsskibs-fart mod fjendtlige Luftangreb har den japanske Regering udstedt en Forordning, der traadte i Kraft 1. Maj, og som giver Hjemmel til en Bevæbning af Handelsskibe samt til et snævert Samarbejde mellem Skibe i rum Sø og Hærens og Flaadens Luftforsvar.

»Normandie«-Undersøgelsen sluttet

Den amerikanske Flaadekomité, som efter Afslutningen af den civile Undersøgelse i Anledning af Branden paa Atlanterhavsdampere »Normandie« i New Yorks Havn foretog en ny, grundig Undersøgelse af de nærmere Omstændigheder ved Branden, har nu sluttet sit Arbejde. Komitéen bekræfter den oprindelige Antagelse, at »Normandie«s Ødelæggelse skyldes grov Uagtsomhed fra en Arbejders Side.

I den afsluttende Rapport hedder det, at Branden udbrød kun fem Dage før den til Troppetransportskib ombyggede Kæmpeliner skulde foretage sin første Rejse med amerikanske Tropper om Bord.

Det meddeles senere, at en ny Brand var opstaaet i »Normandie«. Efter hvad der oplyses, skyldes Branden Kortslutning i det elektriske Anlæg. Nærmere Enkeltheder foreligger ikke.

Manchukuo opstiller eget Skibsbygningsprogram

Regeringen i Manchukuo har besluttet at gaa i Gang med sit eget Skibsbygningsprogram for at gøre sig uafhængig af den japanske Skibsbygning. Planen er tilrettelagt som en Femårsplan, og Hovedvægten vil blive lagt paa Bygning af Standardskibe paa 2000 Tons. Den nødvendige Udvidelse af Værfterne er allerede i Gang. Paa Værftet i Dairen skal der bygges Skibe paa 5000 Tons.

Statshjælp til Bygning af portugisiske Fiskefartøjer

For at forøge Portugals Selvforsyning med Klipfisk har den portugisiske Regering givet Sparekasserne Fuldmagt til at yde Laan i nye Fiskefartøjer. Nybygninger inden for denne Kategori kan belaaes med indtil 75 pCt. Regeringen mener ved denne Støtte at kunne fremme Dybhavsfiskeriet i særlig Grad, bl. a. Fiskeriet efter Stortorsk ved New Foundland. Klipfisken, som udgør en meget betydelig Del af den portugisiske Folkeernæring, blev indtil for faa Aar siden for største Delens Vedkommende indført for Beløb, der laa omkring 130 Mill. Escudos aarlig.

Argentinas Tonnage-Vanskeligheder

Den argentinske Regering beskæftiger sig for Tiden indgaende med Spørgsmaalet om Fremskaffelse af Tonnage, men Stillingen er meget vanskelig. Der er udarbejdet en Plan, som tilrettelægger Tonnagetildelingen til de enkelte Eksportproduktionsgrene ud fra det Synspunkt, at det mest paatrængende Behov skal tilfredsstilles først af samfundsmæssige Grunde.

Det oplyses i denne Sammenhæng, at Argentina for Tiden kun har sin egen Statsflaade paa 22 Skibe til Disposition for Trafikken paa Nordamerika.

Stabelafløbning i Budapest

Paa det ungarske Skibs- og Maskinbyggeri Ganz & Co. i Budapest er der sat et 4000 Tons Skib i Vandet, som ved Stabelafløbningen fik Navnet »Magyar Vitez«. Skibet skal udstyres med Dieselmotorer som Drivkraft.

Skibssalg

Kaptajn H. Friis, Marstal, har mod Bundbesigtigelse solgt M.-Gl. »Bien« til Styrmand V. Jørgensen, Fjellebroen.

»Bien«, der laster 105 t dw., er bygget i Marstal og forsynet med en 45 HK »Skandia«-Motor.

Lodsforeningen

Dansk Lodsforening afholder sin aarlige Generalforsamling Søndag den 31. Maj.

Dødsfald

Skipper Mogens Mogensen, Bagenkop, er død, 80 Aar gammel.

Afdøde havde i omkring 40 Aar udført Fragtfart mellem Svendborg og Bagenkop, men lagde op for nogle Aar siden.

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



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa. | D/S »Jyden«, Esbjerg. |
| D/S »Active«, Korsør. | A/S »Molotramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi. |
| D/S »Als«. | D/S »Nautic«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Orion«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Haderslev. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dannebrog«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Draco«. | D/S »Samsø«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Svendborg«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Oluf Svendsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Svitzers Bugserafdeling. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Hafnia«. | Odense. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Hetland«. | 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 »Øresund«. |

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 30. April 1942.

Nr. 17.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer 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. Østersøen.

577. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Torhamn Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 17/703. Stockholm 1942.)

Torhamn Fyr paa c. 56° 06' N. 15° 50' E., ved Indsejlingen til *Torhamn*, er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 5/329 1942.)

578. Sverige. Kalmarsund. Oskarshamn Indsejling. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 17/652 og 17/653. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Ovådersudden c. 57° 16' N. 16° 29' E. *Oskarshamn övre* og *nedre*. *Grimskallen västra övre*. *Grimskallen nedre*.

(E. f. S. Nr. 7/370 og 7/371 1942.)

579. Sverige. Sejløbet Idö—Blackan. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 17/651. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Mannen c. 57° 33' N. 16° 42' E. *Mellanhäll*. *Lilla Bergö*. *Tunnholmen*. *Eknö övre* og *nedre*. *Alhällan* c. 57° 36' N. 16° 45' E.

(E. f. S. Nr. 4/284 1942.)

580. Sverige. Västervik Indsejling. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 17/650. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Tallskärshålet gröna övre og *nedre* c. 57° 44' N. 16° 44' E. *Tallskärshålet röda övre* og *nedre*. *Korphällan övre* og *nedre*. *Borgö*. *Vitudden*. *Lilla Blockholmsundet Nr. 1*, *Nr. 2*, *Nr. 3* og *Nr. 4*. *Västervik* c. 57° 46' N. 16° 39' E.

(E. f. S. Nr. 7/374 1942.)

581. Sverige. Storklappen—Häradskär. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 17/649. Stookholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Olsklabb c. 58° 00' N. 16° 49' E. *Torrö Stickskär*. *Torrö övre* og *nedre*. *Svart-bådan*. *Ljusklabb* c. 58° 05' N. 16° 51' E.
(E. f. S. Nr. 5/331 1942.)
582. Sverige. Arkö—Häradskär. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 17/702. Stookholm 1942.)
Fyrene *Horvelsö* c. 58° 24' N. 16° 57' E. samt *Lammskär övre* og *nedre* er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 3/214 1941.)
583. Sverige. Utlången—Landsort. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 17/648. Stookholm 1942.)
Nedennævnte Fyr ved Sejløbet: *Södertälje—Femörehuvud* er atter tændt:
Regarn c. 58° 58' N. 17° 44' E. *Egelsholm*. *Fläsklösa*. *Igelsta* c. 59° 10' N. 17° 40' E.
(E. f. S. Nr. 7/377 og 9/421 1942.)
584. Finland. Bottniske Bugt. Brahestad Indsejling. Kello Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 11/203. Helsingfors 1942.)
Kello Fyr paa 64° 41' 05" N. 24° 24' 44" E. viser nu hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
Iøvrigt er Fyret uforandret.
585. Finland. Bottniske Bugt. Brahestad Indsejling. Äijä Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 11/204. Helsingfors 1942.)
Äijä Fyr paa 64° 41' 19" N. 24° 26' 02" E. viser nu hvidt Lys med Formørkelser, En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s.
Iøvrigt er Fyret uforandret.
586. Finland. Skärgårdshavet. Ålands skärgård. Signilskär—Eckerö. Dybde i Sejløb forandret. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 11/205. Helsingfors 1942.)
Det tidligere 2,7 m Løb fra Søen mellem *Signilskär* og *Heligman* til *Eckerö* kan nu besejles af Skibe med indtil 4,9 m Dybgaende ved Middelvandstand.
Følgende Forandringer er foretaget ved Løbets Afmærkning.
1. Nye Sømærker udlagt:
En hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost og med et sort Bælte er udlagt paa hver af Pladserne:
 - a) 60° 12' 14" N. 19° 18' 38" E.
 - b) 60° 12' 29" N. 19° 19' 10" E.
 - c) 60° 12' 23" N. 19° 20' 17" E.
 2. Følgende Sømærker er flyttet, som følger:
 - a) En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er flyttet fra 60° 12' 20" N. 19° 18' 46" E. til 60° 12' 25" N. 19° 18' 45" E.
 - b) En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er flyttet fra 60° 12' 33" N. 19° 19' 01" N. til 60° 12' 31" N. 19° 19' 00" E.
 - c) En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er flyttet fra 60° 12' 31" N. 19° 20' 55" E. til 60° 12' 30" N. 19° 20' 50" E.
 - d) En hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost og med et sort Bælte er flyttet fra 60° 11' 56" N. 19° 21' 31" E. til 60° 11' 59" N. 19° 21' 29" E.

- e) En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er flyttet fra $60^{\circ} 12' 29''$ N. $19^{\circ} 23' 01''$ E. til $60^{\circ} 12' 14''$ N. $19^{\circ} 23' 50''$ E.
 f) En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er flyttet fra $60^{\circ} 12' 50''$ N. $19^{\circ} 26' 00''$ E. til $60^{\circ} 12' 45''$ N. $19^{\circ} 25' 59''$ E.
 g) En sort Stage med 1 sort, nedadvendt Kost og med et hvidt Bælte er flyttet fra $60^{\circ} 11' 38''$ N. $19^{\circ} 25' 02''$ E. til $60^{\circ} 11' 32''$ N. $19^{\circ} 25' 01''$ E.

3. Inddraget Sømærke:

Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $60^{\circ} 12' 30''$ N. $19^{\circ} 22' 58''$ E.

587. Finland. Skärgårdshavet. Åbo Indsejling. Runsala (Ruissalo) Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 11/206. Helsingfors 1942.)

Runsala Fyr paa $60^{\circ} 25' 30''$ N. $22^{\circ} 11' 38''$ E. viser nu hvidt Hurtigblink, 40 Blink hvert 1^m.

Iøvrigt er Fyret uforandret.

588. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 18/635. Berlin 1942.)

Den 6. Maj 1942 Kl. 0800—1300 foretages Skarpskydningsøvelser W. for Kolberg. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

mod V e s t af en Linie, der fra *Allwerder* Kirke gaar i Retning 299° til Punktet $54^{\circ} 11',_4$ N. $15^{\circ} 22',_4$ E.

mod N o r d af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet $54^{\circ} 13',_4$ N. $15^{\circ} 29',_5$ E.

mod Ø s t af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagen vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Vindsemaforen 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 førnævnte Fareomraade forbudt.

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

589. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW t. S. Skibsfartshindring forandret Plads.

Skibsfartshindringen paa $55^{\circ} 30' 49''$ N. $12^{\circ} 41' 32''$ E. er i Vinterens Løb drevet c. 175 m i Retning 353° og ligger nu paa $55^{\circ} 30' 54''$ N. $12^{\circ} 41' 30''$ E.

(E. f. S. Nr. 19/765 1941.)

590. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 24. April 1942 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $4,0$ m i E.-Siden af Renden, $5,0$ m i Midten af Renden og $3,5$ m i W.-Siden af Renden.

Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med $5,5$ m Vand, der kun kan benyttes, om Dagen med Lodsvejledning.

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

(E. f. S. Nr. 4/301 1942.)

591. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kalvehave—Masnedø. Afmærkning atter i Orden.
Afmærkningen paa Strækningen: *Kalvehave—Masnedø* er atter paa Plads og i Orden.
Kalvehave: c. 55° 00' N. 12° 10' E.
592. Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 12',₅ N. 11° 05',₈ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.
(E. f. S. Nr. 51/1682 1941.)
593. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb. Afmærkning atter i Orden.
Afmærkningen ved Løbene ved *Rudkøbing* paa c. 54° 56' N. 10° 42' E. er atter paa Plads og i Orden.
594. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Søby NW. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.
Det i E. f. S. Nr. 15/526 1942 omhandlede Vrag paa 54° 56' (57") N. 10° 15' (12") E., c. 0,₅ Sm NW. for *Søby* Havn, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 15/526 1942.)
595. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Indsejling. Afmærkning atter i Orden.
Afmærkningen ved Indsejlingen til *Aabenraa* paa c. 55° 02' N. 9° 26' E. er atter paa Plads og i Orden.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

596. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib genudlagt.
Gilleleje Flak N. Fyrskib paa c. 56° 10',₃ N. 12° 18',₀ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/240 1942.)
597. Danmark. Kattegat. Leveret NW. Lys- og Klokketønde genudlagt.
Leveret NW. Lys- og Klokketønde paa c. 55° 53',₇ N. 10° 58',₁ E. er atter udlagt paa Plads.
598. Danmark. Kattegat. Hatterrev S. Fløjtetønde genudlagt.
Hatterrev S. Fløjtetønde paa c. 55° 54',₀ N. 10° 49',₇ E. er atter udlagt paa Plads.
599. Danmark. Kattegat. Hatter Barn. Hatterrev. Lystønder genudlagt.
Lystønderne *Hatter Barn N.* paa c. 55° 53',₈ N. 10° 51',₃ E. og *Hatterrev S.* paa c. 55° 53',₈ N. 10° 48',₇ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.
(E. f. S. Nr. 3/241 1942.)
600. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Afmærkning atter paa Plads.
Afmærkningen i *Odense Fjord* er atter paa Plads og i Orden.
c. 55° 31' N. 10° 34' E.
(E. f. S. Nr. 14/504 1942.)

601. Danmark. Kattegat. Frederikshavn S. Vragafmærkning inddraget. Dybde over Vrag.
Vragafmærkningen ved Vraget paa $57^{\circ} 24' 21''$ N. $10^{\circ} 32' 32''$ E., c. 3000 m 197° fra Fyret paa *Frederikshavn S.*-lige Molehoved, er inddraget. Mindste Dybde over Vraget er nu $4,5$ m.
(E. f. S. Nr. 19/779 1941.)
602. Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Afmærkning i Orden.
Afmærkningen udfør *Frederikshavn* paa c. $57^{\circ} 26' N.$ $10^{\circ} 33' E.$ er atter paa Plads og i Orden.
603. Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Valö Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 17/704. Stookholm 1942.)
Valö Fyr paa c. $57^{\circ} 33' N.$ $11^{\circ} 48' E.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 14/505 1942.)
604. Danmark. Limfjorden. Nykøbing M. Indsejling. Nyt Sømærke udlagt.
E. f. S. Nr. 16/554 1942 udgaar og erstattes med:
En rød Stage med 2 opadvendte Koste er udlagt paa $56^{\circ} 47' (03'') N.$ $8^{\circ} 52' (41'')$ E. ved den gravede Rende til *Nykøbing M.*, 140 m 226° fra *Ørodde Fyr.*
(E. f. S. Nr. 16/554 1942. Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 58. Havnelods, Side 162. Søm.-Fort. Side 62, Nr. 22 A.)
605. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Langholms Løb. Nye Sømærker udlagt.
Til Afmærkning af *Langholms Løb* er udlagt følgende Sømærker:
- En rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk paa $56^{\circ} 41' (39'') N.$ $8^{\circ} 14' (45'') E., S.$ for *Løbet*.
 - En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa $56^{\circ} 42' (02'') N.$ $8^{\circ} 15' (17'') E.,$ ved *Løbets E.-Side*.
 - En hvid Stage med 1 Halmvisk paa $56^{\circ} 42' (18'') N.$ $8^{\circ} 15' (30'') E.,$ ved *Løbets W.-Side*.
- (Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 47. Søm.-Fort. Side 61, Nr. 6 A—C.)
606. (T). Sverige. Skagerrak. Gullmarfjord. Fast Sømærke ødelagt.
(U. f. s. Nr. 17/705. Stookholm 1942.)
Det faste Sømærke paa *Släggådan* paa c. $58^{\circ} 16',_{11} N.$ $11^{\circ} 26',_{5} E.$ er ødelagt. Det vil blive istandsat, saasnart Forholdene tillader det.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

607. Norge. Buholmsund. Vrag fjernet.
(N. f. S. Nr. 16/696. Berlin 1942.)
Det i E. f. S. Nr. 16/558 1942 omhandlede Vrag i *Buholmsund* paa c. $65^{\circ} 28',_{3} N.$ $12^{\circ} 12',_{9} E.$ er fjernet.
(E. f. S. Nr. 16/558 1942.)
608. (T). Danmark. Tyborøn Kanal Anduvning. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt slukket.
Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. $56^{\circ} 42',_{9} N.$ $8^{\circ} 10',_{5} E.$ er midlertidigt slukket.

609. Tyskland. Nordsøkysten. Omskiftning af Vinterafmærkning til Sommerafmærkning.

(U. f. s. Nr. 17/678. Stockholm 1942.)

Omskiftning af Vinterafmærkning til Sommerafmærkning er paabegyndt og fuldføres uden yderligere Meddelelse.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**610. Island W.-Kyst. Hvalfjærdur. Forbudt Ankringsomraade.**

(N. f. S. Nr. 16/659. Berlin 1942.)

Det er forbudt at ankre i Omraadet, der begrænses

1. mod Vest af en Linie, der fra et Punkt 3,5 Sm 188° fra *Akranes Fyr* paa c. 64° 18',5 N. 22° 06',0 W. gaar 0,5 Sm i Retning 270°, herfra 4,4 Sm i Retning 346° og derfra i Retning 90° til Kysten.

2. mod Øst af en Linie, der gaar fra *Krossvik Fyr* paa c. 64° 18',9 N. 22° 03',5 W. i Retning 165° langs W.-Kysten af *Akurey* til det overfor liggende Fastland.

E. f. S. Nr. 3/213 1941 udgaar.

XI. Bekendtgørelser m. m.**611. Sverige. Østersøen. Sundet. Falsterbokanalen. Oplysning om Togtider ved Höllviksbroen.**

(U. f. s. Nr. 17/661. Stockholm 1942.)

Höllviksbroen paa c. 55° 24',8 N. 12° 56',3 E. over *Falsterbokanalen* passerer i Tiden: 1. Maj—14. Juni 1942 af nedennævnte planmæssige Tog:

Samtlige Dage: Kl. 0740, 0858, 1239, 1330 og 2041.

Desuden Hverdage: Kl. 1732, 1826 og 1947.

— Søn- og Helligdage: Kl. 1022, 1124, 1554, 1648, 1944, 2153 og 2244.

Samtlige Klokkeslæt er *svensk Tid*.

(E. f. S. Nr. 53/1727 1941.)

Tillæg.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****612. Danmark. Store-Bælt. Sprogø E.-Rev. Sæmærke flyttet.**

Sprogø E.-Rev røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste er flyttet c. 600 m i Retning 41° og er nu udlagt paa 55° 20' (43") N. 11° 01' (35") E., c. 800 m NE. for E.-Spidsen af *Sprogø E.-Rev*.

(Kort Nr. 143, 141, 140, 125 og 180. Danske Lods III, Side 84. Søm.-Fort. Side 47, Nr. 1.)

613. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 27. April 1942 fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 2,7 m.

c. 54° 50',8 N. 10° 33',1 E.

(E. f. S. Nr. 1/88 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

614. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib NE. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.

Den i E. f. S. Nr. 16/568 1942 rapporterede Mast, der ragede c. 0,5 m op over Vandet paa c. 56° 10',₇ N. 12° 18',₇ E., c. 0,5 Sm NE. for *Gilleleje Flak N.* Fyrskibs Plads, har forgæves været eftersøgt.

Da Pladsen for *Gilleleje Flak N.* Fyrskib under dettes Inddragning har været afmærket med en Stage, der ragede c. 1 m op over Vandet, og som blev inddraget ved Fyrskibets Genudlægning den 23. April d. A., er der Sandsynlighed for, at den rapporterede Mast er identisk med denne Stage.

(E. f. S. Nr. 16/568 1942.)

615. Danmark. Kattegat. Samsø SE. Lushage Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Lushage Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 45',₃ N. 10° 38',₃ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

616. Danmark. Kattegat. Lillegrund N. Lys- og Klokketønde genudlagt.

Lillegrund N. Lys- og Klokketønde paa c. 55° 39',₇ N. 10° 37',₈ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 3/264 1942.)

617. Danmark. Kattegat. Sletterhage Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Sletterhage Lys- og Fløjtetønde paa c. 56° 05',₁ N. 10° 30',₉ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

(E. f. S. Nr. 3/242 1942.)

618. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder genudlagt.

Lystønderne *Sælhundeholm Løb Nr. 2* og *Nr. 3* samt *Sælhundeholm Løb S.* er atter udlagt paa Plads.

Sælhundeholm Løb S.: c. 56° 39',₇ N. 8° 14',₅ E.

(E. f. S. Nr. 3/247 1942.)

Ekstra-Tillæg.

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

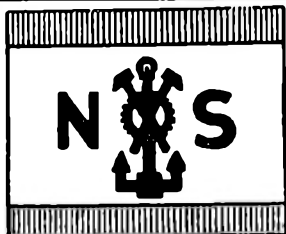
619. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Vraglystønde genudlagt.

Vraglystønden, der viser grønt Et-Blink hver 5^s. ved Skibsfartshindringen paa 55° 42' 17" N. 10° 57' 21" E., c. 3200 m 189° fra *Ulstrup* Kirke, er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 32/1144 1941.)

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.



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

... og
Pilsner
det er

HOF



DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV
Statsautoriseret Skibsmægler
Dyngarken 2
AARHUS

Telefon: 6280 Telegr.-Adr.:
Privat: 4628 „NAVIGATION“

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

ASSENS

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

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

ODENSE.

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE
CHR. CLEMMENSEN
(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)
FRIIS & FREDERIKSEN
(H. RASK-PETERSEN)
C. HOPPE

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVER: FRANZ BACH
STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER
RANDERS

Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71
Telegram-Adresse: Broker

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

CARL HASSAGER & C^o
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92 Telegr. Adr. „Hassager“
Statstelefon 17

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

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, 133, 262 Telegr.-Adr.:
Stat 2. »Hude.
Privat 1030 Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 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 —

NUMMER 18

FREDAG 8. MAJ 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

En af de vigtigste Betingelser for at gaa sejrrig ud af den Kamp om Herredømmet paa Havet, som nu er i fuld Gang, er for det første selv at disponere over de nødvendige Støttesteder, hvor der kan foretages Reparationer, indtages Forsyninger af Kul, Olie, Proviant og Ammunition o. s. v. — Men heraf følger, at det er ligesaa vigtigt, at afskære Fjenden fra at sikre sig saadanne Baser, og det er i Lysset af denne Betragtning, at den engelske Okkupation af den store franske Ø, Madagascar, Øst for Afrika maa ses. Japanernes Erobring af Singapore, og deres senere Indtagelse af Rangoon, hvorved de forskød deres Front helt til Indgangen til det indiske Ocean, hvis Betydning for de Allieredes Krigsførelse ikke kan overvurderes, var saa alvorlig en Forværring af de angelsaksiske Magters strategiske Positioner i denne Del af Verden, at det var klart, at Madagascars militære Status blev et alt mere brændende Problem. Belært af den bitre Erfaring, som Vichy-Regeringens Samarbejde med Japanerne i Fransk Indo-Kina, har givet de Allierede, har disse ikke villet overlade Initiativet til Japanerne, men selv besat Øen, hvis Betydning for Beskyttelsen af Ruterne fra Cape til hele det Omraade, der strækker sig fra Suez til den bengalske Havbugt, et enkelt Blik paa Kortet er tilstrækkeligt til at vise. Hvorledes den videre Udvikling paa denne Del af den verdensomspændende Krigs Front vil blive, og om denne Aktion fra de Allieredes Side vil medføre Konsekvenser i det politiske Forhold mellem Vichy og de Allierede, vil Fremtiden vise.

Om Tonnagesituationen foreligger der i den forløbne Uge kun faa Nyheder. Maritime Commissions Formand har gentaget, at U. S. A.'s Skibsbygningskapacitet nu beløber sig til 2 store Fragtdampere pr. Dag, og Præsident Roosevelt har udtalt, at Kampen om de Allieredes Forsyninger under alle Omstændigheder vilde blive afgjort til deres Fordel, idet U. S. A., om det var nødvendigt, vilde bygge 18 Mill. Br. Reg. Tons nyt Skibsrum pr. Aar.

Det er sikkert uden for enhver Tvivl, at der arbejdes voldsomt paa saavel de engelske som amerikanske Skibsværfter, og baseret paa Erfaringerne fra den sidste Verdenskrig, er der ingen Grund til at tro, at Roosevelt ikke skulde kunne gennemføre det af ham planlagte Skibsbygningsprogram, selv om det naturligvis ikke er nok, at Skibene bliver færdigbyggede, idet f. Eks. ogsaa Mandskabsspørgsmaalet er et Problem, det utvivlsomt vil volde Vanskeligheder at faa løst tilfredsstillende, men selv om man intel har hørt herom, kan man vel gaa ud fra, at i hvert Fald Engländerne er klar over dette Spørgsmaals Betydning.

Til Trods for den forøgede Skibsbygningsvirksomhed kan der dog paa de oversøiske Fragtmarkeder ikke mærkes nogen Lettelse i Tonnageknapheden. Neutrale Lande har stadig de største Vanskeligheder med at skaffe det nødvendige Skibsrum, og Fragttrakterne i de faa frie Trades, f. Eks. Korn fra River Plate til Spanien og Portugal, noteres uforandret i omkring \$ 70. Paa de engelsk-amerikansk kontrollerede Markeder gøres der selvfølgelig stadig en stor Mængde Forretninger, men den Del heraf, der kommer til Offentlighedens Kundskab, er overmaade

begrænset. Af den forløbne Uges Slutninger skal nævnes: Kul fra Hampton Roads til Rio til \$ 8.50, hvortil der nu er kommet et Krigstillæg paa 35 pCt. Hørfø fra River Plate til New York er sluttet til \$ 15 plus et Krigstillæg, der, efter de sidste Meddelelser, er fastsat til 22 pCt. Erts fra Durban til Baltimore har betalt \$ 10.50, og Lourenco Marques, Baltimore har betalt \$11, for begge Forretningers Vedkommende plus 30 pCt. Krigstillæg. Vestindia Markedet er stadig meget livligt til uforandrede Rater.

Paa vore hjemlige Markeder er der stadig rigelig Beskæftigelse for al disponibel Tonnage. Mange danske Skibe er nomineret for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, og der er ogsaa en Del anden Forretning saasom Rug fra Nordtyskland og Salpeter fra Norge til danske Havne. Rateniveauet er uforandret.

DEN NY FINANSMINISTER

Efter at Finansminister *Buhl* nu har overtaget Posten som Statsminister, samler Interessen sig om, hvem der rykker ind i den røde Bygning som Hr. Buhls Afløser.

Saavidt vi erfarer, vil Udnævnelsen først foreligge om en Maanedes Tid.

Der nævnes fire Emner, nemlig Departementschef *Kofoed*, Finansministeriet, Generaldirektør *Korst*, Skattedepartementet, Underdirektør i Nationalbanken *Sv. Nielsen* og Økonomidirektør i Københavns Kommune *Koed*. Departementschef *Kofoed* menes at have de største Chancer.

INDFØRSLEN IAR SAT BUNDREKORD I MARTS

Marts Maanedes Udenrigshandel, hvis Tal nu foreligger gennem Statistisk Departement, viser en sorgelig Bundrekord i mange Aars Udenrigshandel, idet Indførslen kun har været 31,2 Mill. Kr., hvorimod Eksporten laa oppe paa 81,4 Mill. Kr., saaledes at der fremkommer et Eksportoverskud paa 50,2 Mill. Et saadant Eksportoverskud har man ikke set gennem lange Tider. I Februar Maaned var Importværdien 54 Mill. Kr. og Eksportværdien 53,9 Mill., hvorved der altsaa fremkom et Importoverskud paa 0,1 Mill. I Marts Maaned i Fjor var Importen paa 104 Mill. Kr. og Eksporten paa 98,9 Mill., hvorved der fremkom et Importoverskud paa 5,1 Mill.

I Aarets første Kvartal har der været en Import paa 183,5 Mill. Kr.s Værdi overfor en Eksportværdi paa 203,8 Mill., hvilket vil sige et Eksportoverskud paa 20,3 Mill. — eller pr. Maaned gennemsnitlig lidt over 6,7 Mill. Første Kvartal i Fjor laa væsentlig mere jævnt med et Eksportoverskud paa 6—7 Mill.

Det mest overraskende Moment i Handelsbalancen for Marts er altsaa den stærke Stigning i Eksportværdien, sammenlignet med Februar, og samtidig — da Importværdien i Marts er faldet — det store Eksportoverskud.

Hvis man gaar til Bunds i Forholdene, finder man det dog sandsynligt, at Forskydningerne ikke er slet saa paafaldende, som de kan synes ved en flygtig Oversigt.

Rent bortset fra, at Marts tidsmæssigt er længere end Februar, kan man som Forklaring pege paa Isvinteren, der ogsaa i Marts totalt spærrede de danske Farvande. Og maaske i samme Retning ogsaa den

desværre næsten normale, fortsatte lille Nedgang i Importen her til Landet, baade i Raastoffer og i Færdigvarer.

STIGNING PAA NATIONALBANKENS APRIL-BALANCE

Nationalbankens Balance ved Udgangen af April viser en samlet Stigning paa 64,6 Mill. Kr. i Maanedens Løb; og Balancen var derefter ved Udgangen af April 2280,6 Mill. Kr., altsaa et godt Stykke over 2¼ Milliard Kr. Bankens Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet er i April forøget med 46,6 Mill. Kr. til 956,7 Mill. Kr., paa de forskellige Konti under Udlaan og diskonterede Veksler har der saa godt som ingen Bevægelse været i Maanedens Løb, og Statens Reguleringskonto er uændret 124,8 Mill. Kr. Paa »Forskellige Debitorer« er der derimod foregaaet en ny Stigning paa 24,8 Mill. Kr., og Kontoen er derved naaet op paa 947,1 Mill. Kr.

Seddelcirkulationen er i Maanedens Forløb øget med 19,6 Mill. Kr. og udgjorde ved Maanedes-Skiftet 834,6 Mill. Kr.

Indlaanet paa Folio-Konto viser i April en Stigning paa 74 Mill. Kr., nemlig fra 962 Mill. Kr. til 1036,3 Mill. Kr., mens Finansministeriets Tilgodehavende hos Banken er gaaet ned fra 156 Mill. Kr. til 114,5 Mill. Kr. Endelig er Bankens Forpligtelse overfor »Forskellige Kreditorer« steget med 10,8 Mill. Kr. til ialt 83 Mill. Kr. Gælden paa Clearing Konti med Udlandet er gaaet godt 1 Mill. Kr. ned til 4,8 Mill. Kr.

FRA GENERALFORSAMLINGEN I DE A. P. MØLLERSKE REDERIER

Paa den ordinære Generalforsamling i *Dampskibsselskabet af 1912* aflagde Skibsreder A. P. Møller Aarsberetningen.

Skibsrederen nævnte, at Rederiet havde haft den Lykke at slippe gennem forrige Krig uden Tab af Menneskeliv. Det samme havde desværre ikke været Tilfældet under den nuherskende Krig. Han anmodede Generalforsamlingen om at dvæle i Tanken ved disse Mænds Minde.

Skibsreder A. P. Møller henviste derefter til den tidligere omtalte Beretning og Regnskab.

En Aktionær, fhv. Veksellerer *Suhr* spurgte under Henvisning til, at det af Regnskabet for 1939 fremgik, at Selskabet havde 6 nye Skibe under Bygning, om disse Kontrakter var annulleret eller effektueret, og om der yderligere var blevet leveret Skibe, som var sat ind i Driften.

Skibsreder A. P. Møller oplyste, at der siden 1940 var sat to Skibe i Drift. De Skibe, der var solgt, var store Skibe, som man havde maattet sælge, men dette Forhold vilde blive redresseret.

Veksellerer *Suhr* fandt ikke de Oplysninger, der fremgik af Regnskabet, vejledende for Aktionærerne. Det var meget store Værdier, det drejede sig om.

Skibsreder A. P. Møller kunde ikke oplyse, for hvilke Beløb, der var solgt Skibe, da man maatte tage i Betragtning, at en Del af Købesummen var Materialer. Forsikringssummerne for de Skibe, der var gaaet tabt, kunde heller ikke oplyses. Forsikringskravene laa væsentligst i danske Selskaber.

Efter at der var givet Decharge for Regnskab og Beretning, genvalgte Direktør *Raun* som Kommitteret.

SØSÆTNING AF DEN NYE STATSBA- NE-ISBRYDER

Den nye Isbryder, som Statsbanerne faar bygget, søsættes i Morgen — Lørdag — Kl. 13. Tilstede ved Stabelafløbningen er Trafikministeren i Spidsen for en lang Række Statsbanembedsmænd. Isbryde-

ren, der faar Navnet *Holger Danske*, faar til Gudmoder Fru Trafikchef *Terkelsen*.

Med Anskaffelsen af denne nye Statsbaneisbryder vil den største af Statsisbryderne »Storebjørn«, som i de tre sidste Isvintre har været bundet til Arbejdet for Store Bælt-Overfarten, blive frigjort, saaledes at den kan udnyttes til de Opgaver, som det var Meningen den skulde løse, nemlig at holde vore store Provinshavne sejlbare under Isvintre.

»Holger Danske« er noget større end »Storebjørn«. Den har en Længde af 62 m, Bredden er 16,5 og Dybden 7,5 m mod »Storebjørn«s 59 Meter, 15 og 6,5 Meter og Maskinkraften tilsammen 6000 mod »Storebjørn«s 5000 HK.

Den nye Isbryder er en kombineret Passager- og Godsdamp, hvor hele Underrummet er optaget af tre store Dampmaskiner, der er leveret fra Frichs Fabrikker i Aarhus, og de er hver paa 2000 HK., hvoraf den ene anbringes i Forskibet, hvor der er en Skrue og 2 i Agterskibet til de to Skruer.

De tre Hovedmaskiner faar Damp fra 4 oliefyrede Kedler, og Brændselsolien opbevares dels i Bundtanke og dels i 4 Højtanke.

Det øverste Dæk omfatter foruden Kommandobro tillige Baaddæk. Paa dette Dæk er i et stort Dækshus, der gaar fra Kommandobroen til Skorstenen, lukket Styrehus, Bestiklukaf, Radiostation og Saloner og Kamre til Officererne.

»Holger Danske« er en Kombination af Isbryder, Passagerskib og Godsskib. I en stor Salon bliver der Plads til 800 Passagerer.

Selv om Isbryderen bliver bundet til Storebælt, faar det dog stor Betydning for Handelsskibsfarten, at den kommer i Gang, idet »Storebjørn« — vor hidtil største Isbryder — dermed frigives til Assistance for Handelsskibsfarten.

I over 2 Aar har Statsbanerne ventet paa at faa sin nye Isbryder, og Grunden hertil har været Vanskelighederne med at fremskaffe Materialer til denne store Nybygning. Nu er imidlertid alle Vanskeligheder overvundet, idet alt Materiale, som skal anvendes til Færdiggørelsen af Skibet, er til Stede, og det meste af Inventaret er klar til at sættes op. De tre Maskiner og Kedlerne er allerede ankommet, og fra Værftets Side mener man, at de forberedende Prøvesejladsere kan paabegyndes sidst i August Maaned. »Holger Danske« vil naturligvis faa alle moderne Navigationsmidler, og naar Prøvesejladserne er afsluttet og hele den faste Besætning, der skal bemande Skibet, er blevet fortrolig med Arbejdet om Bord, vil »Holger Danske« blive lagt op i Store Bælt, for under en eventuel Isvinter at være klar til straks at træde i Virksomhed.

REDERIFORENINGEN OPRETTER TUBERKULOSESTATION

Dansk Dampskibsrederiforening har af Finansudvalget faaet en Bevilling paa 40,000 Kr. til Anskaffelse af et Røntgenapparat til en Tuberkulosestation, der nu skal oprettes i København. Siden 1940 har der været tvungen Tuberkuloseundersøgelse for Søfolk om Bord i Skibene.

Der er ialt blevet undersøgt 15,000 og heraf de 9000 i København. Da det imidlertid ofte forsinkes Skibene, agter man at oprette en særlig Tuberkulosestation i København, og Dansk Dampskibsrederiforening vil selv afholde Administrationsudgifterne.

UNDERSKUD I FRIHAVNS-AKTIE- SELSKABET

Københavns Frihavns-Aktieselskab har holdt ordinær Generalforsamling, hvor Bestyrelsens Formand, Grosserer *Ernst Meyer* aflagde Beretning og Regnskab.

De Forhold, der satte Præg paa Storstedelen af 1940, var raadende gennem hele det forløbne Aar. Al oversøisk Trafik var vedblivende standset, kun Østersøtrafikken kunde fortsættes. Ruslands, Randstaternes og Finlands Inddragen i Verdenskrigen gjorde Trafikken yderligere ringere. Dertil kom, at Isvinteren i henved 2 Maaneder bevirkede fuldstændig Standsning af al Trafik. Under disse Forhold har det været umuligt at indtjene et Overskud.

Som nogen Erstatning for den svigtende normale Trafik har man haft Oplægning af ret betydelige Mængder Torv, indgaaet pr. Sejler og Banevogn, samt af Generatorbrænde.

Regnskabet udviste et Underskud paa 17.501 Kr., men det var mindre, end man havde troet.

Som Medlem af Bestyrelsen afgik Direktør Chr. Schmiegelow, der ikke ønskede Genvalg. Formanden udtalte Bestyrelsens Beklagelse af hans Fratræden og bragte ham en Tak for 30 Aars Samarbejde.

Til den ledigblevne Plads i Bestyrelsen nyvalgte Direktør C. C. Hansen, Østasiatisk Kompagni.

D. D. P. A. GIVER 4 PCT.

D. D. P. A. har afholdt sin aarlige Generalforsamling, hvor Bestyrelsens Formand, Direktør F. W. Kraft aflagde Beretning og Regnskab, som godkendes.

Det vedtoges paa Bestyrelsens Indstilling at udbetale et Udbytte til Aktionærerne paa 4 pCt. Til Revisorer genvalgte forhenværende Departementschef Fr. V. Petersen og Kommandør Poul Ipsen. Endvi-

dere genvalgte til Bestyrelsen, Formanden, Direktør F. W. Kraft, Generalkonsul Chr. Holm, Hofjægermester, Greve Kai Ahlefeldt-Laurvig, Direktør Ernst Müller og Direktør, Civilingeniør Erik Frandsen. Til Direktionen genvalgte ligeledes Direktør F. W. Kraft, Direktør Ernst Müller og Direktør, Civilingeniør Erik Frandsen.

NORSKE SKIBE I ENGELSK-AMERIKANSK FART

Den norske Minister i De Forenede Stater, *Wilhelm Morgenstjerne* har for nylig i et Radioforedrag meddelt, at ialt 1830 norske Lastskibe med en samlet Besætning paa 25.000 Nordmænd er i de Allieredes Tjeneste.

Siden Krigsudbruddet er ca. 200 norske Skibe gaaet tabt.

FORMANDSSKIFTE I FINLANDS REDAREFÖRENING

Paa sit tiende Aarsmøde har *Finlands Redareförening* skiftet Formand.

Forhandlingerne paa Mødet blev ledet af den afgaaende Formand, Søfartsraad *Wihuri*, og Beretningen blev aflagt af den administrerende Direktør *H. Hallberg*. Den nye Formand for den næste toaarige Periode blev Konsul *Birger Krogius*, der er Direktør for Finlands Sydamerika Linie.

Søfartsraad *Wihuri* bliver som Bestyrelsesmedlem siddende i Rederiforeningens Ledelse, der endvidere bestaar af Viceformanden, Kaptajn *Andersson*, Kommerceraad *Hacklin* og Kaptajn *G. W. Boxberg*.

Grønlandsskibet »Hans Egede« savnes.

Følgende officielle Meddelelse er udsendt gennem Ritzaus Bureau:

Grønlands Styrelse beklager at maatte meddele følgende:

Med Sorg har Styrelsen modtaget Meddelelse om, at der, siden Styrelsens Skib S/S »Hans Egede« afsejlede fra Grønland i Slutningen af Februar ikke foreligger yderligere Efterretninger om Skibet eller dets Besætning. Skibet maa derfor, hedder det i den modtagne Meddelelse, desværre antages at være forlist, uden at nogen af Besætningen er reddet. Yderligere Efterretninger om Enkeltheder foreligger ikke for Styrelsen.

Besætningen bestod af:

Kaptajn *N. O. C. Petersen*, Selmersvej 20, Hørsholm.

1. Styrmand *C. P. Nielsen*, Lille Strandvej 18 D, Hellerup.

2. Styrmand *M. E. Uldall-Ekman*, Fredericiagade 12 A, København.

1. Mester *Sv. Aa. P. Nielsen*, Hoffmeyersvej 3, Frederiksberg.

2. Mester *C. A. V. Mortensen*, Kronborggade 1, København.

3. Mester *A. D. Evensen*, Norge.

Baadmand *V. J. S. Lund*, Australiensvej 27, København.

Tømmermand *O. A. Brogaard Carslund*, Australiensvej 21, København.

Matros *A. S. Madsen*, Tagensvej 254, København.

Matros *H. K. Drejer Nielsen*, Strandvej, Rødvig.

Letmatros *B. W. Pedersen*, Amagerbrogade 167, København.

Donkeymand *E. O. Jensen*, Valby Langgade 68, København.

Fyrbøder *K. V. Johansen*, Bregnerødgade 18, København.

Fyrbøder *S. S. Bjørn*, Borgergade 84, København.

Hovmester *N. T. Dam*, Ny Møllegade 6, Marstal.

Kok *H. A. D. Ollerup*, Smedegade, Ærøskøbing.

Desuden følgende, hvis Adresse og Personalia er Styrelsen ubekendt, og som antagelig er paamonstret i Amerika:

Sømand *Erik Hansen*, Sømand *A. H. B. Deikmahn* og Fyrbøder *G. H. Jensen*.

Endelig fire Grønlandere, nemlig:

C. O. Heilmann, *Lars Olsen*, *Kristian Petersen* og *Otto Kristiansen*.

Styrelsen beklager dybt Tabet af disse gode og dygtige Sømand, der er omkommet under Udførelsen af deres Kalds Pligter.

De Paarørende er underrettet, saa vidt det har staaet i Styrelsens Magt.

Til Direktør *Knud Oldendow*, Grønlands Styrelse, er der indløbet følgende Telegram fra Kongen:

Vi bevidner vor hjertelige Deltagelse i Anledning af »Hans Egede«s Forlis.

Christian Rex.

»Hans Egede« var det første Staatskib, der blev bygget til Grønlandsfarten. I 1905 blev det afleveret fra Burmeister & Wain og straks sat i Fart. Det har en Bruttotonnage paa 900 Tons og en Nettotonnage paa 506 Tons. Det har i de svundne 37 Aar foretaget en lang Række Ture til den grønlandske Vestkyst og bragt utallige Ekspeditioner ud og hjem, og talrige af Styrelsens Folk og deres Familier har i Aarenes Løb sejlet med dette Skib.

»Hans Egede« har i sin lange Funktionstid sejlet mange navnkundige Ture. Ældre Københavnerne vil huske, hvorledes *Cook* i sin Tid om Bord i dette Skib kom til København, blev hyldet af tusindtallige Menneskemængder og gjort til Æresdoktor ved Kø-

benhavns Universitet for sin paastaede og senere bestredne Opdagelse af Nordpolen. Da Sigurd Berg foretog sin saa velkendte Rejse til Grønland, var det om Bord i »Hans Egede«, der iøvrigt ved en senere Lejlighed ogsaa har været Ministerskib, nemlig da Hauge besøgte Grønland.

Kun en Uge før den 9. April 1940 sejlede »Hans Egede« for sidste Gang ud af Trangraven, og siden har man kun haft sparsom Forbindelse med Skibet, der ligesom Kryolith- og Mineselskabets Damper »Julius Thomsen« og den nu forliste »Gertrud Rask« blev anvendt til at skaffe Forsyninger fra De forenede Stater til Grønland.

Kaptajn N. O. Petersen, hvis Navn staar overst paa Tabslisten, har siden 1901 været ansat i Grønlands Styrelse. Kaptajn Petersen blev 66 Aar gammel og vilde saaledes — hvis Forholdene havde udviklet sig normalt — i Dag have været Pensionist.

I sin Ungdom sejlede Kaptajnen som Styrmand i de gamle Grønlandssejlere og lærte paa disse haarde Ture den vanskelige Issejlad paa Kysten og i Fjordene deroppe. I 1916 — midt under den sidste Verdenskrig — blev han udnævnt til Overstyrmand, og han blev Skibsfører i 1925. Han har ført den gamle Grønlandsbark »Ceres«, Damperen »Gertrud Rask« og i de sidste 11 Aar Damperen »Hans Egede«.

Da Grønland blev afskaaret fra Forbindelsen med Danmark, og det ikke var muligt for Styrelsens Skibsinspektører at foretage den aarlige Inspektions-

rejse, blev Kaptajn Petersen — foruden at være Fører af »Hans Egede« — Skibsinspektør for de mange smaa Skonnerter, der besørger Trafiken mellem Kolonierne.

Kaptajn Petersen var Æresmedlem af Dansk Styrmandsforening, hvis Formand han havde været i en Aarrække. Han var Formand for Navigatørernes Hus og Bestyrelsesmedlem i Københavns Skipperforening.

Kaptajnen, der var Ridder af Dannebrog, efterlader sig sin Hustru og en voksen Søn.

Overstyrmand C. P. Nielsen var 48 Aar. Han havde siden 1922 sejlet som Styrmand i Styrelsens Skibe og blev i 1931 udnævnt til Overstyrmand. Overstyrmanden efterlader sig sin Hustru, to voksne Børn og et ukonfirmeret Barn.

Styrmand M. E. Uldall-Ekman, der blev 33 Aar, mønstrede første Gang som Styrmand i Styrelsen i 1934, og 1. April 1940 fik han fast Ansættelse. Dagen efter sejlede han med »Hans Egede« til Grønland.

»Hans Egede«s Maskinchef, 1. Mester S. A. P. Nielsen var 48 Aar gammel. Han blev Mester i Styrelsen i 1919 og Maskinmester af 2. Grad Aaret efter. Han efterlader sig foruden sin Hustru to voksne Døtre, hvoraf den ene lige har holdt Bryllup.

2. Mester C. A. V. Mortensen var 43 Aar gammel og har gjort Tjeneste i Styrelsens Skibe siden 1926.

De omkomne Grønlændere var mønstret paa Grønland. Den ene af dem — Heilmann — var Søn af en indfødt Præst.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Godt Aar for Danske Lloyd

Forsikrings-Aktieselskabet *Danske Lloyd* har afholdt sin aarlige Generalforsamling, hvor Beretning og Regnskab blev fremlagt af Direktør Thiele.

Under Beretningen oplystes det bl. a., at Isvinteren ikke havde haft stor Indflydelse paa Søskadeforsikringen paa Grund af den særlige Isordning, der er truffet mellem Rederne og Forsikringsselskaberne, men samtidig ramtes Branchen af en Række Totalforlis, der direkte kan henføres til den af Krigsforholdene medførte Forøgelse af Risikoen. Dette i Forbindelse med Reparationsprisernes Stigning gjorde denne Del af Forretningen urentabel.

Aarets Overskud udgør, inklusive Overførslen fra forrige Aar, 203,782 Kr. 25 Øre, som foreslaas fordelt saaledes: Henlæggelse til Ekstra Reservefonden 50,000 Kr. og til Afskrivningsfonden for Aktionærernes Forskrivninger 50,000 Kr., Udbytte til Aktionærerne 38,400 Kr., svarende til 6 pCt. af den indbetalte Aktiekapital, Tantième til Bestyrelsen 11,358 Kr. 10 Øre, Afskrivning paa Selskabets Ejendom i Aarhus 22,720 Kr. 67 Øre, hvorved Ejendommen optages til Ejendomsskyldværdien, Overførsel til næste Aar 31,303 Kr. 48 Øre.

I Løbet af Aaret 1941 har Bestyrelsen benyttet den i Vedtægternes Prgf. 3 givne Bemyndigelse til at overføre et Beløb paa 40,000 Kr. fra Afskrivningsfonden for Aktionærernes Forskrivninger til den indbetalte Aktiekapital.

Selskabets Kursreservefond er i Aarets Løb steget med ca. 90,000 Kr. til 390,170 Kr. 23 Øre. Værdipapirernes bogførte Kurs overskrider i intel Tilfælde Køberkursen pr. 31. December 1941.

Om den til Dato forløbne Del af indeværende Aar kan siges, at Forretningen stadig viser Tendens til Stigning.

Nyt Rederi

Den københavnske Shippingmand Rich. Brünnich har i disse Dage oprettet et nyt Rederi, som har faaet Navnet »Nordisk Shipping« med København som Hjemsted.

Skibsreder Brünnich har som første Skib købt den i Egersund hjemmehørende Motorsejler »Familiens Lykke«, der tilhørte Skibsreder P. Richelsen, Egersund. Skibet, der er bygget 1902 i Holland, og som laster 160 Tons d.w., vil bibeholde Navn og Hjemsted.

Det ventes, at »Familiens Lykke« vil blive sat ind i Skibsreder Brünnichs tidligere gamle Ruteafart mellem København og svenske Østkysthavne. Rederiet ligger forøvrigt for Tiden i Underhandling om yderligere Køb af Tonnage af lignende Størrelse paa fra 150 til 200 Tons d.w.

Skoleskibet »Georg Stage«

Skoleskibet *Georg Stage* har nu faaet sine 80 Elever om Bord. Med Udgangen af denne Uge gaar Skibet for egen Motor til Isefjorden, hvor det — ligesom i Fjor — skal ligge hele Sommeren, indtil Togtet sluttes sidst i August Maaned.

Der manglede Konnossement

Fyns Import ved Grosserer C. Thøgersen, Odense, havde ved Sø- og Handelsretten krævet Hovedstadens Brændselsforsyning ved Fru K. J. Jørgensen, Grosserer Jac. Sigurdson og Skibsreder Hans Svenningsen, København, dømt til at betale 14,160 Kr.

Beløbet krævedes som Betaling for et Parti renharpede danske Brunkul, der var solgt Brændselsforsyningen og Grosserer Sigurdson og sejlet fra Vejle til København med Skibsreder Svenningsens Damper »Hans«.

Brændselsforsyningen havde ikke indløst Konnossementet i Banken, men fik ved Henvendelse til Skibet ved en Fejl Ladningen løst og udleveret uden at præsentere Konnossement, saaledes at 37½ Tons kortes ud til Kunder og Resten til Lagerplads. Saa snart Skibsreder Svenningsen blev klar over den begaaede Fejl, lod han nedlægge Fogedforbud mod at sælge eller disponere over Brunkullene paa Lagerpladsen.

Sø- og Handelsrettens Dom gik ud paa, at Modtageren Grosserer Sigurdson skal betale 3919 Kr. plus 200 Kr. i Sagsomkostninger, og Hovedstadens Brændselsforsyning 9995 Kr. plus 600 Kr. i Omkostninger til Fyns Import, og kun for saa vidt Hovedstadens Brændselsforsyning ikke opfylder sin Del af Dommen fuldt ud, blev Skibsreder Hans Svenningsen dømt til at betale Fyns Import 3000 Kr. plus 200 Kr. i Sagsomkostninger, idet Retten gav Hr. Svenningsen Medhold i, at han kun kunde være ansvarlig for den Del af Ladningen, der allerede var bortsolgt paa det Tidspunkt, da han nedlagde Fogedforbudet.

Mange Ejere af et lille Skib

Motortjalken »Linda« af Egersund — et lille Skib paa 94 Brutto Tons, 150 Tons d.w., bygget i Hoogezaand 1892 — er ifølge de sidste Ændringer i Skibsregistret blevet solgt til et Partrederi, der bestaar af ikke færre end 57 Personer. Blandt de nye Ejere finder man Kommunaldirektør C. F. G. Andersen, Frederiksberg, Bankdirektør M. Bager, Overlæge Johannes Olrik, Dommer Svend Peytz og Apoteker J. D. Friderichsen, Ærøskøbing. I øvrigt repræsenterer Ejerne alle Lag af Befolkningen — man finder en Landsretssagfører, Gaardejer, et Par Skibsredere, en Skibs-

mægler, mange Købmænd og Haandværkere, en Boghandlermedhjælper o. s. v., og de er bosat mange forskellige Steder i Landet, skønt de fleste hører hjemme paa Æro.

Skibets bestyrende Reder bliver Skibsfører A. M. Espensen, Æroskøbing. Her kommer Skibet fremtidig til at høre hjemme, og det har faaet Navnet »Arre«.

Underholdningsaftenerne for Søfolk

Der er udsendt en Beretning om de Underholdningsaftener, som Søfartens Bibliotek i Forening med Søfartsklubben sidste Vinter, ligesom den foregaende, har arrangeret for hjemmeværende Søfolk og Besætninger paa de Skibe, der kommer til København. Fra Slutningen af Oktober til Udgangen af Marts har der i Søfartsklubbens Lokaler været afholdt 9 saadanne Underholdningsaftener med Foredrag og liddels med Filmsforevisning. Alle Aftenerne er sluttet med fælles Kaffebord med Fællessang. Ialt har der ved Underholdningsaftenerne deltaget 528 Gæster, eller gennemsnitligt 52 pr. Gang. Af disse var de fleste danske Søfolk, men der har ogsaa været nogle Nordmænd, Finner, Svenskere og Islændinge mellem Gæsterne.

De samlede Udgifter ved disse Arrangementer har beløbet sig til 754 Kr., der er dækket af Dansk Dampskibsrederiforening.

Maskinistundervisningen

Maskinisteksamen i Aarhus og Odense er nu afsluttet. I Aarhus var der til den almindelige Maskinisteksamen indstillet 18 Eksaminander, hvoraf 17 bestod. Motorpasserprøven blev bestaaet af 23 af de 25 indstillede Eksaminander og Maskinpasserprøven blev bestaaet af 30 af de 32 indstillede.

Til den almindelige Maskinisteksamen i Odense havde der indstillet sig 49 Eksaminander, hvoraf de 44 bestod. Alle 14 til Motorpasserprøven indstillede Eksaminander bestod, og Maskinpasserprøven blev bestaaet af 10 af de 11 indstillede Eksaminander.

En Bog om »Georg Stage«

Paa H. Hirschsprungs Forlag har en gammel Sømand, *Borup Svendsen*, der nu har lagt op, udsendt en Bog, der former sig som en Hyldest til hans gamle Lærested, Skoleskibet »Georg Stage«.

Der er Saltvands- og Tjærelugt i Borup Sørensen Beskrivelser af de sortkvastede smaa Sømands Liv paa »Georg Stage«. Vi lever med om Bord i Storm og Stille, paa Banjerne naar der skaffes eller soves, paa Broen i sludfyldte Hundedagter eller i Rigningen, naar Sejlene sættes. Vi er med paa den traditionelle Englandstur, der afslutter Uddannelsen, men derfor slipper vi ikke »Georg Stage«; vi genoplever Skibets Forlis i 1905 og moder det, efter at det er blevet hævet og repareret, og da Stiftelsen i 1934 bygger et nyt »Georg Stage«, følger vi den gamle Baad, efter at den er blevet forvandlet til amerikansk Millionær-Lystyacht, paa Kapsejads med »The seven Seas« i et to Gange 10 Dages Dysløb, hvor »Joseph Conrad«, som den er blevet døbt om til, sejler Prisen hjem. Under Stjernebanneret trues det med Forlis under en Storm og faar svedet Takkelagen under en Havnebrand, men gamle »Georg Stage« stikker hverken op for Ild eller Vand »still he is going strong over the seas«.

Ikke blot om »Georg Stage« og Livet om Bord hører vi. Vi faar ogsaa fortalt Stiftelsens Historie og faar en Karakteristik af de Mænd, hvis Aand har præget »Georg Stage«. Smukt staar Billedet af den gamle Skibsfører C. F. G. Stage i nu afdøde Sygehushæge Johan Stages Skildring. Men andre end Johan Stage og Borup Sørensen har ydet Bidrag til Bogen. I Afsnittet »Gamle Georg-Stage-Førere fortæller« har Viceadmiral Andrup og Kommandørerne Hartlung og Malthe-Bruun spundet en Ende om Livet om Bord i Skoleskibet, der paa en god og fornuftig Maade supplerer den tidligere Elevers Beretning.

Bogen, der er rigt illustreret, indledes med et Forord af Formanden for »Stiftelsen Georg Stages Minde«, Kommandørkaptajn, Baron *Niels Juel-Brockdorff*.

Søofficersskolen udsmykkes

Aulaen paa den nye Søofficersskole paa Orlogsværftet skal udsmykkes. Skolens Chef, Kommandør C. V. Evers har hos Direktør Otto Andrup paa Frederiksborg fundet et halvglemmt Fond til Støtte af dansk Historiemaleri, og for en Bevilling herfra skal Arbejdet udføres. Det er

Maleren og Tegneren Anton Hansen, der skal male et stort Vægfelt efter Udkast af Maleren, Fyrdirektor Paul Sinding.

Motivet bliver Slaget i Køge Bugt paa det Tidspunkt, hvor »Niels Juel« bryder igennem.

Dansk Maskinmester død i Udlandet

Maskinmester i Rederiet A. P. Møller, *Georg Larsen*, Svendborg, er ifølge indløben Meddelelse til Udenrigsministeriet er afgaaet ved Døden i Kalifornien d. 7. Marts som Følge af en Automobilulykke.

Mester Larsen blev kun 26 Aar gammel. Han lærte Faget paa Svendborg Skibsværft og tog sin Eksamen i 1935. Efter nogle Aar at have sejlet i Rederiet A. P. Møller tog *Georg Larsen* Haandværkerprøven, hvorefter han atter mønstrede ud i samme Rederi.

»Gripsholm« skal til Japan med Diplomater

Ifølge Telegram fra New York har den amerikanske Stat besluttet at leje »Gripsholm« til Udveksling af Diplomater med Japan. Direktør Axel Jonsson i Svenska Amerika-Linien bekræfter denne Meddelelse overfor »Gøteborg Tidningen«. Direktør Jonsson meddeler endvidere, at Forhandlingerne nylig er tilendebragt, og at »Gripsholm« menes at afgaa den 23. Maj fra Göteborg til New York.

Stockholms Rederiforening

Stockholms Rederiforening, der i Aar kan fejre 40 Aars Jubilæum, idet Foreningen stiftedes den 4. November 1902, har afholdt Generalforsamling og genvalgt Formanden, Generalkonsul Axel Ax:son Johnson.

Nyt svensk Motorskib

Tankmotorskibet »Zelosa«, der blev søsat den 3. November i Fjor, har været paa Prøvetur fra Göteborg. Skibet, som er bygget til Rederiet Transoil, er paa 12,730 Tons d.w. Farten er beregnet til 13 Knob paa fuld Last.

Søfurts-Museum i Malmö

Malmö Sjöfartsförening og Sjöfartsmuseet har rettet en Henvendelse til Myndighederne om snarest muligt at stille hele Kommandanthuset til Museets Disposition og paany optage Spørgsmaalet om dets Indretning til Søfartsmuseum. Det fremhæves, at der er en alvorlig Risiko for Samlingerne, der nu findes i Huset, idet der i Ejendommen tillige er Lejligheder med aabne Ildsteder og Snedkeri. Da Samlingen omfatter den største Del af, hvad der i Malmö er fundet af søfarts- og sømandskulturelle Ting, vilde det være en Katastrophe, hvis disse gik tabt.

Et italiensk Rederiudbytte

Rederiet Tripeovich & Co. i Triest, der er et af Italiens største private Rederier, har sluttet Regnskabsaaret 1941 med et Nettooverskud paa 2,88 Mill. Lire mod 4,08 Mill. det foregaende Aar. Der udbetales et Udbytte paa 12,25 pCt. Det fremgaar af Aarsberetningen, at Selskabets Flaade har kunnet opretholde fuld Virksomhed i det forløbne Aar.

Norsk Tankskib sunket i Atlanterhavet

Den portugisiske Damp »Cunene«, som er ankommet til Lissabon, havde ombord 12 Skibbrudne fra det i engelsk Tjeneste sejlene norske Tankskib »Koll«, som er sunket i Atlanterhavet. Det portugisiske Skib havde fundet de Skibbrudne den 11. April og taget dem ombord. To Redningsbaade fra det sunke norske Tankskib med 22 Mand af Besætningen savnes stadig.

PERSONALIA

40 Aars Jubilæum

I Morgen — Lørdag — fejrer Kasserer i Dampskibsselskabet »Heimdal« *Julius Christensen* sin 60 Aars Fødselsdag. Kasserer Christensen har været ansat i Dampskibsselskabet i 44 Aar — deraf de 40 som Kasserer.

Fødseladag

Paa Mandag — den 13. Maj — kan tidligere Skibsfører i Siam Steam Navigation Co., Kaptajn *H. Halling* fejre sin 50 Aars Fødselsdag. Kaptajn Halling kom i 1936 hjem fra Østen og bor nu i Korsør.

Lørdag den 16. Maj fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet *Hetland*, Kaptajn *J. Fage Petersen* 50 Aar. Kaptajn Fage Petersen er Fører af Damperen »Storaa«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. 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
K Ø B E N H A V N

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.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

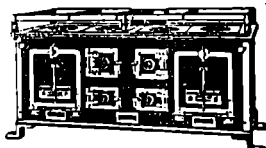
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

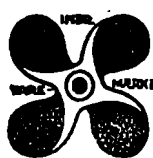
HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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 Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mønje Graa 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.

58. Aargang.

København 7. Maj 1942.

Nr. 18.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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. Kvartalsabonnement 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, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

620. Finland. Bottniske Bugt. Isokari (Enskär) Fyr atter tændt.

(Telegram fra Lodskontoret i Åbo, 29. April 1942.)

Isokari Fyr paa c. $60^{\circ} 43' N.$ $21^{\circ} 01' E.$ er atter tændt.

621. Tyskland. Kolberg E. og W. Spærret Omraade.

(N. f. S. Nr. 17/698. Berlin 1942.)

Hver Nat fra Kl. 2100 til Kl. 0400 imellem den 5. og den 10. Maj 1942 er et Omraade i Nærheden af *Kolberg* spærret for Sejlads.

Omraadet begrænses som følger:

- 1) Mod Nord af en Linie fra Punktet $54^{\circ} 19',4 N.$ $15^{\circ} 39',5 E.$ til Punktet $54^{\circ} 26',2 N.$ $16^{\circ} 14',5 E.$ og videre til Punktet $54^{\circ} 26',4 N.$ $16^{\circ} 22',0 E.$
- 2) Mod Sydøst og Syd af en Linie, der fra Punktet $54^{\circ} 26',4 N.$ $16^{\circ} 22',0 E.$ gaar parallelt med Kysten i en Afstand af 500 m fra denne til Punktet $54^{\circ} 13',8 N.$ $15^{\circ} 43',5 E.$
- 3) Mod Vest af en Linie fra Punktet $54^{\circ} 13',8 N.$ $15^{\circ} 43',5 E.$ til Punktet $54^{\circ} 19',4 N.$ $15^{\circ} 39',5 E.$

622. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 17/699. Berlin 1942.)

Den 8. og 9. Maj 1942 foretages fra Kl. 2200 til Kl. 1300 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 $54^{\circ} 11',4 N.$ $15^{\circ} 22',4 E.$

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.

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 Vindsemaforen 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 førnævnte Fareomraade forbudt.

(Se Tillæg.)

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

623. (T). Danmark. Sundet. Kastrup Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget. Dybden i Baakelinien i Indsejlingsrenden til *Kastrup Havn* paa c. $55^{\circ} 38',_2$ N. $12^{\circ} 39',_6$ E. er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til under $2,8$ m.

624. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Bundundersøgelser afsluttet. Baaker fjernet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/79 1942 meddeles, at de deri nævnte Bundundersøgelser i Forbindelse med Brobygningsarbejdet i *Guldborg Sund* paa c. $54^{\circ} 51'$ N. $11^{\circ} 45'$ E., c. 1 Sm S. for *Guldborg*, er afsluttet. De i Anledning af Undersøgelserne opførte Ledebaaker paa *Falster* og *Lolland* er atter fjernet.

(E. f. S. Nr. 1/79 1942. Kort Nr. 163, 160 og 140. Danske Lods III, Side 219.)

625. Danmark. Store-Bælt. Sprogø E.-Rev. Oplysning om Sømærkes Plads.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 17/612 1942 meddeles, at den nøjagtige Plads for *Sprogø E.-Rev* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste efter Flytningen er $55^{\circ} 20' 43''$ N. $11^{\circ} 01' 33''$ E.

(E. f. S. Nr. 17/612 1942. Kort Nr. 143, 141, 142, 140, 125 og 180. Søm.-Fort. Side 47, Nr. 1.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

626. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmålingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 30. April 1942 fandtes mindste Dybde at være $6,3$ m.

c. $55^{\circ} 56'$ N. $11^{\circ} 50'$ E.

(E. f. S. Nr. 13/484 1942.)

627. Danmark. Kattogat SW.-lige Del. Falske Bolsaks Lys- og Klokketønde genudlagt.

Falske Bolsaks Lys- og Klokketønde paa c. $55^{\circ} 43',_2$ N. $10^{\circ} 43',_6$ E. er atter udlagt paa Plads.

628. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Nye Baakelinier opført.

For at lette Sejladsen S. om *Havnø Hage* i *Mariager Fjord* er der paa Fjordens S.-Side opført 2 nye Sæt Ledebaaker, som følger:

1. Baakelinie IX.

a) Bagbaaken paa $56^{\circ} 41'$ ($35''$) N. $10^{\circ} 11'$ ($02''$) E., E. for *Havkær Skov*. En 7 m høj Stang, der foroven bærer en Trekant med nedadvendt Spids.

b) Forbaaken paa $56^{\circ} 41'$ ($37''$) N. $10^{\circ} 11'$ ($09''$) E. En 6 m høj Stang, der foroven bærer en Trekant med opadvendt Spids.

Baakerne, der begge er mærket IX, er overet i Pejling c. 243° .

2. Baakelinie X.

a) Bagbaaken paa $56^{\circ} 41'$ ($49''$) N. $10^{\circ} 10'$ ($39''$) E., N. for *Havkær Skov*. En 7 m høj Stang, der foroven bærer en Trekant med nedadvendt Spids.

b) Forbaaken paa $56^{\circ} 41' (47'') N. 10^{\circ} 10' (51'') E.$ En 6 m høj Stang, der foroven bærer en Trekant med opadvendt Spids.

Baakerne, der begge er mærket X, er overet i Pejling c. 288° .
(Kort Nr. 110. Søm.-Fort., Side 26, Nr. 9 A og 9 B.)

629. Danmark. Limfjorden. Løgstør. Lystønder genudlagt.

Løgstør Lystønde paa c. $56^{\circ} 57',6 N. 9^{\circ} 09',5 E.$ samt Klokketønden Løgstør Grunde N. er atter udlagt paa Plads.

630. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Lystønde genudlagt.

Lystønden Sælhundeholm Løb C paa c. $56^{\circ} 40' N. 8^{\circ} 14' E.$ er atter udlagt paa Plads.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

631. (T). Sverige. Opmaalingsarbejder 1942. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 18/706. Stockholm 1942.)

I Tiden Maj—September 1942 vil der blive foretaget Opmaalingsarbejder i nedenævnte Omraader, hvor der i den Anledning midlertidig dels vil blive opført Mærker af Træ eller Sten, i Reglen hvidmalede, paa Kysterne og dels i aaben Sø udlagt Stager med eet eller flere Flag.

1. I *Bohusläns* Skærgaard.
2. Ved *Ölands* S.-Spids.
3. I *Smålands* og *Östergötlands* Skærgaarde.
4. I *Stockholms* Skærgaard.
5. I *Norrland* i *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.

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. 1300 Swinemünde, Einfahrt und Hafen.

N Nautisches Jahrbuch 1943.

N Ostsee-Handbuch, mittlerer Teil, 7. Auflage 1942.

N Nautischer Funk-Sprechdienst, 1942.

Tillæg.

I. Østersøen.

632. Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
(U. f. s. Nr. 18/714. Stockholm 1942.)
I Sejllobet gennem *Kalmarsund*, fra *Krongrundet* paa c. 56° 41' N. 16° 24' E. til c. 3,4 Sm S. derfor, skal alle Skibe, der passerer Uddybningsmaskiner eller Flaader, i saa god Tid forinden sætte Farten ned, at denne paa en Strækning af 150 m paa hver Side af Uddybningsmaskinen eller Flaaden ikke overstiger 4 Knob, hvilket vil sige, at de nævnte 300 m tilbagelægges paa en Tid, der ikke er under 2½^m. Vedrørende Signaler fra Uddybningsmaskiner eller Flaader henvises til Den danske Lods I, Tillæg Nr. 2, Side 11.
Overtrædelse af Sejladsbestemmelserne vil blive straffet.
633. Sverige. Mönsteråsleden. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 18/713. Stockholm 1942.)
Fyrene *Oknö övre* og *nedre* samt *Mönsteråsredde* *övre* og *nedre* paa c. 57° 00' N. 16° 32' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 2/169 1942.)
634. Sverige. Mönsterås Indsejling. Lodsstation atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 18/712. Stockholm 1942.)
Lodsstationen paa *St. Oknö* (*Mönsterås* Lodsplads) paa c. 57° 00',₂ N. 16° 32',₁ E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 2/170 1942.)
635. Sverige. Häradskär—Arkö. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 18/711. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Kättilö c. 58° 12' N. 16° 54' E. *Kvarnholmen*. *Espskärsgrund*. *Bergholmen*.
Stora Bockholm övre og *nedre*. *Snuggolmen* c. 58° 17' N. 16° 56' E.
636. Sverige. Arkö og Mem Indsejling. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 18/710. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Kuggviksskär c. 58° 29' N. 16° 58' E. *Kopparholmen*. *Lönshuvud*. *Björkskär*.
Färholmen. *Ettersundet östra* og *västra*. *Stegeborg* c. 58° 27' N. 16° 36' E.
637. Sverige. Kungshamn—Arkö. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 18/709. Stockholm 1942.)
Fyrene *Trollholmshällan* c. 58° 32' N. 16° 53' E., *Norra Gränsö*, *Gränsösund övre* og *nedre* samt *Liss Lindö* er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 3/217 1942.)
638. Sverige. Södertälje—Sävösund. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 18/708. Stockholm 1942.)
Fyrene *Viad övre* og *nedre* paa c. 59° 06' N. 17° 42' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 8/401 1942.)
639. Sverige. Stockholms Skærgaard. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 18/707. Stockholm 1942.)
Bo Fyr paa c. 59° 18',₆ N. 18° 18',₀ E., ved Indsejlingen til *Baggenstaket*, er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 5/334 1942.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1942
1/1 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.
3/253 Advarsel vedrørende Afmærkningen i danske Gennemsejlingsfarvande.
1/2 Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.
1/3 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.

I. Østersøen.

- 1942
8/396 Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.
1/6 Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn. Dybde i Indsejling aftaget.
1/7 Danmark. Gedser Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.
1/8 Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
14/494 Danmark. Mon. Klintholm Havn. Fyr ødelagt af Isen.
1/9 Danmark. Mon S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aftaget.
12/465 Danmark. Mon Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
7/395 Danmark. Bornholm. Ronne. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.
12/466 Danmark. Bornholm. Hammerodde Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
1/11 Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.
1/13 Sverige. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/14 Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/15 Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/16 Sverige. Öland E. Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.
1/17 Sverige. Öland E. Miner udlagt.
1/19 Sverige. Arholm og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.
1/20 Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
16/546 Sverige. Ozelösund. Skydeøvelser.
16/547 Sverige. Ozelösund. Marsviken. Bombekastningsøvelser.
1/21 } Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Miner udlagt. Advarsel.
3/213 }
1/22 Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.
1/23 Sverige. Utlängan—Landsort. Hävringe. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
1/24 Sverige. Stockholm Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
1/25 Sverige. Stockholm Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
1/26 Sverige. Stockholm Skærgaard. Vazholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
1/27 Sverige. Södra Kvarnen. Minespærring. Advarsel.
1/28 Sverige. Öregrundsskærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
1/30 Finland. Sejlplanvisning.
1/31 Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
1/32 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
5/336 Tyskland. Advarsel vedrørende Afmærkningen i tyske Farvande.
1/33 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.
1/34 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.
1/35 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.
1/36 Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.
1/37 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/38 }
1/39 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/40 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/41 Tyskland. Danzig Bugt. Spangsbjerg Omraade. Sejladsforskrift.

- 1942
 1/42 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
 1/43 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 11/448 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
 5/338 Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.
 14/496 Tyskland. Nest. Skydeøvelser.
 1/45 Tyskland. Kolberg Anduvning. Advarsel.
 1/46 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
 1/47 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/48 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/49 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
 1/50 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/51 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
 1/52 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
 1/53 Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/54 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
 1/56 Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

- 1942
 16/564 Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Fyr i Uorden.
 1/68 Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
 18/648 Danmark. Sundet. Helsingør Nordhavn. Fyr midlertidigt i Uorden.
 12/459 Danmark. Sundet. Helsingør. Mast paa Lodshus nedblæst. Signaler midlertidigt indstillet.
 1/58 Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/59 Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/60 Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejlløb forandret.
 1/61 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
 4/318 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn Fyr midlertidigt slukket.
 1/62 Danmark. Sundet. Middelfgrund. Lyspram udlagt. Grænser for Loaseplads forandret.
 1/63 } Danmark. Sundet. København. Tre Kroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
 3/233 }
 1/64 Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
 1/65 Danmark. Sundet. København. Søndre-Havn. Havnearbejder. Advarsel.
 1/67 Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignalet ved Nordre-Røse Fyr midlertidigt forandret.
 18/623 Danmark. Sundet. Kastrup Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/69 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
 3/276 Sverige. Sundet. Sejlrende for Vinteren.
 1/71 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 1/72 Sverige. Sundet. Helsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
 1/73 Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsartøj midlertidigt udlagt.
 2/187 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom. Vandstandsbræt forsvundet.
 1/74 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rønde. Mindre Sandforskydning. Sømærke flyttet.
 16/576 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.
 17/590 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rønde over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 15/509 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Baake fjernet af Isen.
 1/77 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/78 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/80 Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.
 1/81 Danmark. Store-Bælt. Kertemünde Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget. Ledefyr midlertidigt slukket.
 1/82 Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
 1/83 Danmark. Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
 1/84 Danmark. Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærker midlertidigt inddraget.
 1/85 Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 17/613 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 1/89 Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder midlertidigt inddraget. Sømærker udlagt.
 1/86 Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
 1/90 Danmark. Lille-Bælt. Assens—Aarøsund. Sømærker midlertidigt inddraget.
 1/91 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/87 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1942
12/470 Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret Omraade.
4/320 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Fyr midlertidigt slukket.
18/626 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
10/441 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
14/503 Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
1/95 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
6/367 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
11/456 Danmark. Kattegat. Samsø. Lushage Fyr. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
7/387 Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller. Taagesignal og Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
1/96 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Dybde midlertidigt aftaget.
1/98 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sandbjerg Vig. Juelsminde Havn. Dybde aftaget.
16/671 Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund. Ledebaake væltet af Isen.
1/97 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.
3/277 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Spærret Omraade.
1/99 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.
15/527 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.
1/100 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
4/303 Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
18/644 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Spidstønde.
2/202 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
15/539 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
2/192 }
3/244 } Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.
3/245 }
2/193 Danmark. Kattegat. Hals Barre. Dybde aftaget.
1/105 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.
1/107 Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.
15/520 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev Fyrbaake ødelagt. Oplysning om Afmærkning.
1/109 Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner Baake forsvundet.
1/113 Sverige. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
1/112 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
1/110 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
1/111 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
16/574 Danmark. Limfjorden. Nibe. Dybde aftaget.
1/114 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Lob. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
1/115 Danmark. Limfjorden. Logster Grunde. Gravede Rende. Tilsanding.
12/462 Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.
15/514 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Læmole ødelagt af Is. Advarsel.
1/117 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
15/535 Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Havnearbejder iværksættes.
16/557 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
1/119 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
1/120 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
3/275 Norge. Skagerrak. Advarsel vedrørende Afmærkning og Fyrbelysning.
1/121 Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942
5/348 Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
1/122 }
4/310 } Norge. Vest-Finnmark. Farlige Omraader. Advarsel.
8/411 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
5/349 Norge. Tromsø og Sandesund. Forbud mod Ankring.
4/311 Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.
13/487 Norge. Frohavel og Hustadviken. Mineomraader.
1/123 Norge. Trondheimsfjorden. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
8/412 Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.;
10/438 Norge. Stadlandet. Mineomraade.
10/440 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader.
5/350 Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
1/124 Danmark. Esbjerg Havn. Tilsandinger.
1/125 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
1/126 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1942 *Danmark.*
- 1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
- 1/128 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
- 1/129 Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 1/130 Nødmeldinger fra Skibe.
- 1/131 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
- 1/132 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.
- 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
- 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
- 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets S.-lige Del*.
- 1/136 *Limfjorden*. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
- 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
- 1/138 *Kattegat. Skagerrak*. Advarsel for Fiskere.
- 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
- 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende *Vejbro* over *Aggersund*.
- Norge.*
- 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
- 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
- 8/414 *Hordaland. Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.
- 8/415 *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
- Sverige.*
- 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
- 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.
- 1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
- 1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
- 1/147 Midlertidige Lodsfarvande.
- 1/148 *Göteborg, Bohus* samt *Holland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
- 1/149 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
- 5/351 *Sverige S.-Kyst. Hanö Bugt. Kristianstads Len*. Mærklægning.
- 1/151 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
- 1/152 } *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
- 4/317 }
- 17/611 *Falsterbokanalen*. Oplysning om Togtider ved *Höllviksbroen*.
- 18/631 Opmaalingarbejder 1942. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
- Tyskland.*
- 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
- 1/154 Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
- 1/155 Afstandssignal. Advarsel.
- 1/156 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
- 1/157 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.

640. Sverige. Öregrund's Skærgaard. Sejløbet Svartklubben—Öregrund. Öregrund og Gräsö Færgelejer. Nye Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 18/764. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er tændt ved Færgelejerne ved den nye Færgerute Öregrund—Gräsö.
1. Öregrund Færgeleje paa $60^{\circ} 20'_{53}$ N. $18^{\circ} 27'_{00}$ E.:
 - a) Ved Færgelejets S.-lige Yderende er tændt et Fyr, der viser rødt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m.
 - b) Ved Færgelejets N.-lige Yderende er tændt et Fyr, der viser grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m.
 Fyrene benævnes *Öregrund's färjläge södra og norra*.
 2. Gräsö Færgeleje paa $60^{\circ} 20'_{80}$ N. $18^{\circ} 27'_{90}$ E.:
 - a) Ved Færgelejets S.-lige Yderende er tændt et Fyr, der viser grønt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m.
 - b) Ved Færgelejets N.-lige Yderende er tændt et Fyr, der viser rødt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m.
 Fyrene benævnes *Gräsö färjläge södra og norra*.
(E. f. S. Nr. 53/1705 1941.)

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

641. (P). Sverige. Sundet. Afmærkning af Sejløb forandres.
(U. f. s. Nr. 18/722. Stockholm 1942.)
Ved Foraarsudlægningen af Sømærker vil Afmærkningen af de forskellige Sejløb paa Strækningen *Kullen—Smygehuk* blive forandret.
642. (P). Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Gisseløre W. Palle dannet.
Fra et strandet, mindre Sejlskib er udkastet 100 Sække Cement paa 2,5 m Vanddybde paa $55^{\circ} 40'$ ($20''$) N. $11^{\circ} 04'$ ($30''$) E., c. 0,3 Sm 289° fra *Gisseløre Fyr*, hvorved der har dannet sig en mindre Palle paa Stedet.
(Kort Nr. 140, 103, 141 og 125.)
643. Danmark. Store-Bælt. Tranekær ENE. Vraglystønde genudlagt.
Vraglystønden ved Skibsfartshindringen paa $55^{\circ} 00' 09''$ N. $10^{\circ} 57' 46''$ E., c. 2,6 Sm 70° fra *Tranekær Fyr*, er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 2/190 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

644. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Spidstønde.
Mariager Fjord Fløjtetønde paa $56^{\circ} 41'$ ($40''$) N. $10^{\circ} 30'$ ($12''$) E. er midlertidigt ombyttet med en rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste.
645. Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde. Gravede Rende. Oplysning om Dybde. Rettelse til Danske Lods II.
Den i Danske Lods II, Side 60, anførte normale Dybde i den gravede Rende over *Løgstør Grunde* paa c. $56^{\circ} 57'_{8}$ N. $9^{\circ} 12'$ E. ændres til 4_{11} m.
Opmærksomheden henledes paa, at den nuværende Vanddybde i Renden paa Grund af Tilsanding er rapporteret til at være 3_{8} m.
(E. f. S. Nr. 1/115 1942. Danske Lods II, Side 60, L. 43.)

646. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Sælhundeholm Løb. Oplysning om normal Dybde.
Den normale Dybde i *Sælhundeholm Løb* paa c. $56^{\circ} 42' N.$ $8^{\circ} 14' E.$ er 4,0 m.
Med Hensyn til den øjeblikkelige Vanddybde i Løbet henvises til E. f. S. Nr. 16/557 1942.
(E. f. S. Nr. 16/557 1942. Danske Lods II, Side 46.)
647. (T). Sverige. Skagerrak. Gulmarfjord. Fast Sømærke midlertidigt erstattet af Stage.
(U. f. s. Nr. 18/766. Stockholm 1942.)
I Stedet for det ødelagte, faste Sømærke paa *Släggåden* paa c. $58^{\circ} 16',_1 N.$ $11^{\circ} 26',_5 E.$ er midlertidigt udlagt en Stage med Kost S. for Grunden.
(E. f. S. Nr. 17/606 1942.)

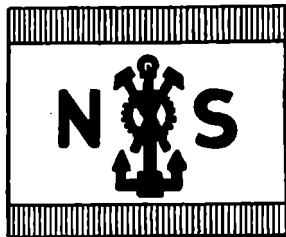
Ekstra-Tillæg.

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

648. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Nordhavn. Fyr midlertidigt i Uorden.
Fyret paa *Helsingør Nordhavn N.-Moles Hoved* paa c. $56^{\circ} 02',_6 N.$ $12^{\circ} 37',_2 E.$ er midlertidigt i Uorden.
649. Danmark. Store-Bælt. Romsø Tue E. Sømærke flyttet.
Romsø Tue E. røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er hyttet c. 250 m. E. efter og er nu udlagt i $14,5$ m Vand paa $55^{\circ} 33' 31'' N.$ $10^{\circ} 49' 35'' E.$
(E. f. S. Nr. 31/1913 1940. Kort Nr. 141, 140, 125 og 180.)
650. Danmark. Lille-Bælt. Baagø E. Skibsfartshindring rapporteret.
En Skibsfartshindring, der rager 2 m op over Vandet, rapporteres paa c. $55^{\circ} 17',_8 N.$ $9^{\circ} 51',_8 E.$, c. 400 m SSW. for *Remmen E.* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost. Hindringen vil blive afmærket.

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.



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

5/-, post free

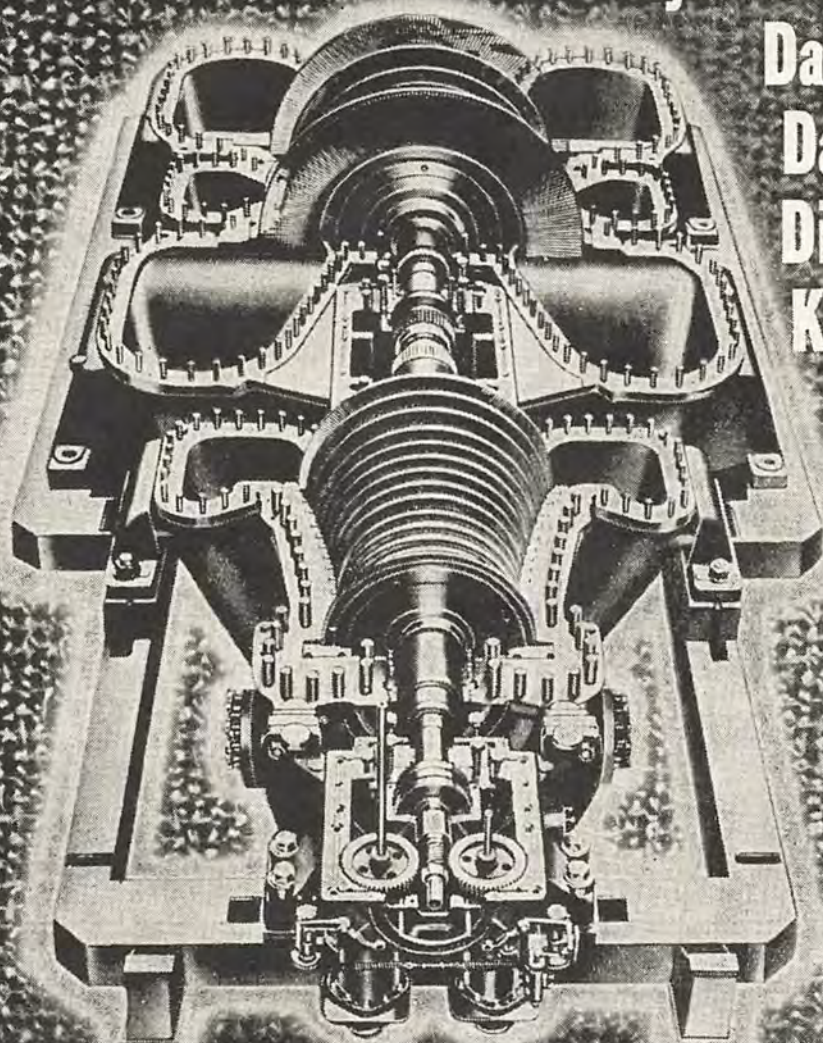
NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK



WUMAG

Hydrauliske Presser
Dampmaskiner
Dampmaskiner
Dampmaskiner
Dieselmotorer
Kølemaskiner



Dampmaskiner, indtil største Ydeevne og for højeste
Tryk, baade stationære og til Skibsbrug
M a n g e A a r s E r f a r i n g

WAGGON- UND MASCHINENBAU
AKTIENGESELLSCHAFT · GÖRLITZ
ABT. MASCHINENBAU · GEGRÜNDET 1853

Repræsentant i Danmark:

SV. DYHR, Ingeniørfirma · Øresundsvej 140, København S · Telefon Central 8901 · Telegram-Adr.: Kaydyhr

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 19

FREDAG 15. MAJ 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

KONGENS JUBILÆUM

I Dag er det 30 Aar siden Kongen tiltraadte Regeringen.

Kongen har ønsket, at Trediveaarsdagen for hans Regeringstiltraedelse fejres stille og uden officiel Højtidelighed.

De 30 Aar, i hvilke Kong Christian den Tiende har været Danmarks Konge, har været rige paa Begivenheder. Store Storme er gaaet over Verden og har berørt Danmark paa den føleligste Maade. Den indre Politik har været rig paa bratte Omskiftelser.

Kong Christian har paa en ganske særlig Maade evnet at samle sit Folk om sig. Og mange dybt taknemmelige Tanker vil paa Jubilæumsdagen gaa til Kongen i Haabet om, at han endnu i en Aarrække maa blive paa den høje Post, som han forvalter saa vel til Danmarks Gavn.

FRAGTBERETNING

Kampen imod den engelsk-amerikanske Skibsfart føres over en bred Front, og betegnende for den Bitterhed, med hvilken denne Kamp føres, er den Maade paa hvilken ogsaa andre materielle Midler end netop saadanne, der kan henføres til den militære Kategori, benyttes. Det vil erindres, at der i Slutningen paa Marts Maaned blev rettet en Opfordring til Besætningerne paa alle norske Skibe, der befandt sig i Stillehavet, om at begive sig til en japansk eller en japansk-kontrolleret Havn for at stille deres Skibe til Japans Disposition. Nu foreligger der fra norsk Side en ny Opfordring af denne Slags, men denne Gang drejer det sig ikke alene om, at alle norske Skibe opfordres til at begive sig til en Havn, der kontrolleres af Aksemagterne, men enhver norsk Sømand, der forlader et Skib, som gaar i de Allieredes Tjeneste og vender tilbage til Norge, faar udbetalt 5000 norske Kroner samt et Beløb svarende til det, han har til Gode i tilbageholdt Hyre i England eller U.S.A. Hvilke Resultater den norske Regering opnaaede med sin første Opfordring til den norske Sømandsstand foreligger der ingen Oplysninger om, og det vil derfor være saa meget mere interessant at se, i hvor udstrakt Grad den nu af Norsk Rederforbund udsendte Opfordring efterkommes af de enkelte Sømænd.

Fra Søfronten foreligger der iøvrigt kun faa Nyheder. Tyske Undervandsbaade opererer stadig med Held i de østamerikanske Farvande, og paa den fransk-vestindiske Ø, Martinique, forhandler en amerikansk Admiral nu med den franske Guvernør om en begrænset amerikansk Kontrol med denne strategisk betydningsfulde Ø's militære Status. Resultatet af det store kombinerede Sø- og Luftslog i Koralhavet er endnu omgivet af Dunkelhed, men Frygten i Australien for en nærforestaaende japansk Landgang paa det australske Fastland synes at være afløst af en mere tillidsfuld Stemning, hvilket kunde tyde paa, at den, maaske kun foreløbige Afslutning, har været Australien gunstig.

Om Tonnagesituationen har Nyhederne ogsaa kun været sparsomme. Den engelske Transportminister

har udtalt sig om Søtransporternes vitale Betydning for de Allieredes Krigsførelse og lagde især Vægt paa, at det civile Behov maatte vige for Krigens ubønhørlige Krav. Ogsaa i England er Valget mellem »Smør eller Kanoner« afgjort til Kanonernes Fordel.

Paa de oversøiske Markeder er jo praktisk talt al Forretning underkastet enten engelsk eller amerikansk Kontrol, og til Trods for den udprægede Mangel paa Tonnage, der gør sig gældende, synes Rateniveauet at være uforandret. I interamerikansk Fart rapporteres sluttet forskellige Skibe, saavel for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, som for Hørfro og Erts fra sydamerikanske Havne til U.S. Atlantic paa Basis af Maritime Commission's Rater. Vestindia Markedet var ligeledes uforandret. Iøvrigt noteres stadig Erts fra Sydafrika til Baltimore til uforandrede Rater. Portugiserne kan ligeledes stadig placere Tonnage for Korn River Plate/Lissabon, men det er tilsyneladende overordentlig vanskeligt at finde Skibsrum. Svensk Tonnage skal udføre forskellige Transporter fra U.S.A. til Grækenland under Røde Kors' Auspicier. Hvad der betales for disse Forretninger kendes ikke.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene stort set uforandrede. Der er stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, ligesom mindre Tonnage er sluttet for Korn fra nordtyske Havne til Danmark. Iøvrigt circulerer der utallige Ordre for saavel Erts og Træ fra svenske og finske Østersøhavne til Tyskland og Holland, men fra de nordligste Havne er Forretningerne endnu ikke rigtig kommet i Gang paa Grund af Isforholdene. Rateniveauet er uforandret.

SMUKKE MINDEORD OM »HANS EGEDE«S BESÆTNING

Ved et Møde i Rigsdagens Grønlandsudvalg udtalte Formanden, Professor Ellinger følgende smukke Mindeord om Hans Egedes Besætning:

— For faa Dage siden blev det bekendt, at det andet af de Skibe er forlist, der — før Krigen greb lammende ind i Forbindelsen imellem Grønland og Danmark hernede — var sejlet derop og senere ikke kunde vende tilbage, men udførte en vigtig Funktion deroppe. De Tab af Værdier og Menneskeliv, der her blev lidt, udgør kun en lille Brøkdelen af de enorme Værdier og af de Titusinder og atter Titusinder af Menneskeliv, som i en ond Tid er kommet til at hvile paa Havets Bund; men det er for os smertelige Tab og da særligt »Hans Egede«, fordi det maa antages, at hele Besætningen har mistet Livet.

Vendt mod Direktør Knud Oldendow udtalte Professor en videre:

De, Hr. Direktør, har kendt mange af disse Mennesker personligt; og Tabet af Skib og af dygtige, samvittighedsfulde Mænd — Styrelsen har altid sat en Ære i at have en fortræffelig Besætning fra øverst til nederst om Bord — er ganske naturligt gaaet Dem nær til Hjerte. Vi her i Grønlandsudvalget tager levende Del i denne Sorg. Vore varme medfølelse Tanker gaar ud til de mange haardt ramte Hjem, hvor en Plads er blevet tom, Savnet knuger og mangt et Haab er bristet.

SKIBSREGISTERET

Til Skibsregisteret er der for sidste Halvdel af April bl. a. foretaget følgende tilmeldte Ændringer:

S/S »Axel Carl« af København (OZFW) er udsløjet som forlist.

A/S Carl Nielsen, Sand-, Grus- og Singelsforretning, København, er Ejer af nybygget S/S (Sandpumper) »Carl Nielsen« af København (OZKQ). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 639 og 283 Tons.

DEN ØKONOMISKE SITUATION EFTER KRIGEN

Naar man tænker paa den økonomiske Situation efter Krigen, er der to farlige Faldgruber, som bør undgaaes, skriver Professor *Gustav Cassel* i Skandinaviske Bankens Review. Den ene er den Formodning, at det, saa snart Vaabnene er nedlagt, vil være muligt at gaa tilbage til Førkrigstidens Økonomi. Den anden er at give sig hen i ørkesløse Forestillinger om et fuldstændig nyt Samfund, hvor alle tidligere Vanskeligheder straks vil være overvundne. Ingen af disse Yderligheder fører til nogen virkelig Løsning af det store Problem, vi er stillet overfor. Ej heller kan en saadan naas ved et Kompromis mellem disse to Muligheder. Det er nødvendigt klart at definere den tilsigtede Økonomis Beskaffenhed og de Grundlinjer, man har i Sinds at følge i det økonomiske Samkvem. Desuden maa man analysere de vigtigste Mangler ved Førkrigstidens Økonomi, saa at man undgaar at gentage de samme Fejl. Men man bør ogsaa rette Blikket mod Fremtiden og prøve at finde de Muligheder for Fremgang, som bydes.

Frem for alt maa man undgaa de Fejl, som blev begaaet i Slutningen af den forrige Verdenskrig. Dengang havde man lært saa lidt af Krigstidens Inflation, at man i flere Aar efter blev ved at paatage sig Statsudgifter, som kun kunde bestrides ved Hjælp af Trykning af Pengesedler eller ved Tilvejebringelse af et eller andet kunstigt Betalingsmiddel, med det Resultat, at Inflationen i de første Fredsaar langt overgik Krigsperiodens. Dette var Tilfældet ikke blot i de haardest ramte Lande, men ogsaa i De Forenede Stater og neutrale Lande, som f. Eks. Sverige. Saa meget burde man visselig have lært af dette alvorlige Fejlgreb, at der ikke kan blive Tale om en Gjentagelse heraf. Desværre kan man ikke være helt sikker paa det. Det erklæres der Dag i Dag, at Staten kan trygte til den seddeludstedende Bank, naar det ikke længere er muligt at bestride Statsudgifterne ved Hjælp af Skatteudskrivninger og Laan.

Efter Krigen maa de fleste af dem, som har været beskæftiget med Krigsarbejde, enten militært eller industrielt, bringes tilbage til Fredstidsbeskæftigelse. Det er klart, at en saadan Reorganisation af Arbejdskraften maa være forbundet med uhyre Vanskeligheder. Det vil være at stille ganske urimelige Krav til Privatindustrien, hvis man venter, den skal være i Stand til at løse Problemet straks. Men man maa ikke lægge Skylden paa Industrien for hvad der maatte mangle i denne Henseende, ej heller betragte det som et Tegn paa det private Initiativs Utilstrækkelighed. Da det i hvert enkelt Tilfælde er Staten, der har koncentreret Arbejdskraften om Krigsarbejdet, er det kun rimeligt, at Statsmyndighederne hjælper med til at føre Arbejdskraften tilbage til Fredstidsbeskæftigelse. Det Statsindgreb, der saaledes bliver nødvendigt, burde imidlertid organiseres saaledes, at det opfylder sit Formaal saa snart som muligt og derefter ophører automatisk. Det er af største Vigtighed, at man gør sig dette klart paa Forhaand, da man ellers meget let risikerer, at det foreløbige Statsindgreb bliver permanent og udvikler sig til en hæmmende Statskontrol med hele Samfundets Økonomi.

I vide Kredse næres der store Forventninger til den kommende Fredstids Økonomi. Folk i Almindelighed ser hvilke fantastiske Summer, der Dag efter Dag anvendes paa Krig og Krigsforberedelser, og er tilbøjelige til at forestille sig, at det efter Fredsslutningen vil være muligt at anvende lige saa store Summer paa at hæve den almindelige Levestandard. En saadan Opfattelse bidrager til at fostre Forhaabninger, som ikke kan opfyldes. De første Efterkrigsaar vil blive præget af Fattigdom. Hvis man da stadig klynger sig til den Tro, at det vil være muligt at paatage sig Statsudgifter i omtrent samme Grad som under Krigen, vil man blive drevet ind i samme hensynsløse Tilvejebringelse af Betalingsmidler som efter den forrige Krig. Hvis denne Fejl ikke skal gentages, maa man være rede til at konstruere Fredstidens Samfundsøkonomi paa en virkelig sund Basis, d. v. s. paa en Opbygning, idet der saaledes gradvis skabes virkelige Midler til fortsat Bygning.

Derfor er det nødvendigt, at man allerede nu gør sig klart, i hvilken Grad Krigens Finanssystem er baseret paa Metoder, som ikke kan anvendes paa en normal Fredsøkonomi. Først og fremmest udnytter Krigsøkonomien Arbejdskraften i en Grad, som ikke er mulig i Fredstid. Krigsproduktionen slider paa den menneskelige Arbejdskraft paa en Maade, som ikke kan taales i det lange Løb. En Tilbagevenden til en mere normal Arbejdsdag efter Fredsslutningen vil sikkert blive betraget som nødvendig i mange Lande. Der gaar ogsaa Slid paa den bundne Kapital. Vedligeholdelsen af Bygninger forsømmes, Maskiner, Jernbanskiner, Skibe og Automobileer udsættes for urimelig stor Slitage. Fredstidsøkonomien maa begynde med at udfylde, hvad der er forbrugt. Ikke før dette Arbejde er fuldenet, vil det være muligt at naa til en ny Bedring i Levevilkaarene. Under normale Forhold samles der store Mængder af opsparede Midler, som umiddelbart tjener til at øge Nationalformuen. Krigsfinansieringen har opslugt Størsteparten af disse Opsparinger. Muligheden for normal Forøgelse af Kapitalen er dermed forsvundet. En saadan Fremgangsmaade kan naturligvis ikke benyttes i en Fredsøkonomi, som tilstræber at hæve de almindelige Levevilkaar og som dertil nødvendigvis behøver den stadige Tilstømning af opsparede Midler til Forøgelse af Realkapitalen.

Man bør ogsaa erindre, at Krigsøkonomien i høj Grad er baseret paa en haardhændet Nedskæring af Befolkningens Forsyninger, noget man ikke kan regne med i Fredstid. Den særlige Merindtægt, som Krigsfinansieringen opnaar gennem en Inflation vindes paa Bekostning af store Dele af Befolkningen. Noget saadant kan der naturligvis ikke være Tale om i et økonomisk System, som tilsigter at blive varigt.

Den Tanke, at Krigsfinansieringen skulde have vist, at Samfundet ejer store frie Reserver, som i Fredstid kunde bruges til at højne den almindelige Levestandard, er saaledes ganske ubegrundet. Kun ved en fortsat Bedring af hele Økonomien, baseret paa videnskabelige og tekniske Fremskridt og bedre Organisation, kan man naa til en stadig Højnelse af Levestandarden. Saa snart man vender Blikket i den Retning, vil det i Virkeligheden staa klart, at man i det væsentlige maa bibeholde den frie Barter-Økonomi, baseret paa fri Udveksling af Varer og Tjenesteydelser, hvor de byttende Parter er paa lige Fod og begge opnaar Fordel. Man maa indrømme det private Initiativ det Raaderum, det kræver for at opfylde sin Mission i Samfundets Tjeneste. Et realistisk Syn paa Fremskridtets Beskaffenhed skulde i Virkeligheden straks gøre det klart, at ethvert økonomisk Fremskridt forudsætter en tilsvarende Opsparing af Kapital, og at Opsparing derfor maa være en væsentlig Faktor i Fredstidens Økonomi. Den Tro, at vor Civilisation har naaet et Stadium, hvor fortsat Opsparing af Ka-

pital vil være unødvendig, vil blive grundigt gendrevet. Selve Genopbygningen af den ovennævnte Kapitalformue vil i adskillige Aar sluge en uhyre Mængde Opsparing. Denne Opsparing maa saa fortsættes i stadig stigende Grad, hvis fortsat Fremskridt skal være muligt. Den videnskabelige og tekniske Basis for et saadant Fremskridt er (i Sverige) yderst tilfredsstillende. Bevidstheden herom skulde kunne opretholde Modet og give Styrke til de utrættelige Bestræbelser, som kræves, hvis Drømmen om en lysere Fremtid skal omsættes i Virkelighed.

STOR RIFT OM SØFOLK I U. S. A.

For Tiden er der Højkonjunkturer for skandinaviske Søfolk i De Forenede Staters Havnebyer. De amerikanske Rederier har ansat Agenter, der skal søge de skandinaviske Søfolk op. Agenterne er i Stand til at love Søfolkene større Hyrer, end f. Eks. de svenske Kaptajner kan byde paa. Denne Kamp om Søfolk medfører store Vanskeligheder for Kaptajnerne, naar det gælder om at faa fat i virkelig brugbare Folk.

SKIBSPRISER I AMERIKA

New York Journal of Commerce« skriver, at Skibspriserne holdes indenfor bestemte Grænser, og at næsten alle Lande — U. S. A. inklusive — har ind-

ført Kontrol med Handel med Skibe. Specielt er det forbudt uden videre at omsætte fri Tonnage. Ogsaa Fragtrater, der er fastsat af Staten, og Begrænsning af Fortjenesten virker i samme Retning. Som Følge heraf indvirker Tonnagemanglen ikke i den Grad paa Skibspriserne, som Tilfældet ellers vilde have været.

Mærkeligt er det, at der gentagne Gange er blevet betalt høje Priser for den ældre Tonnage. Bladet mener, at Aarsagen hertil maa søges i den Omstændighed, at ældre Skibe i stor Udstrækning er solgt til Lande, som ellers ikke havde nogen Skibsfart, og som derfor har haft vanskeligt ved at skaffe Skibsrum. Det drejer sig f. Eks. om Schweiz og Eire, som i tredje Kvartal af 1941 har betalt helt op til 82 Dollars pr. d.w Ton for Skibe med en Gennemsnitsalder paa 46 Aar.

ET NYT SINGAPORE

En Udsendelse over den amerikanske Radio »National Broadcasting Company« oplyses det, at Flaadehavnen Diego Suarez paa Madagascar kun i ringe Grad er blevet beskadiget under Kampene mellem de britiske og franske Styrker.

Speakereren sagde videre:

— Amerikanske og sydamerikanske Tropper strømmer allerede i stort Tal til den, som vil blive udbygget som et stærkt allieret Flaadestøttepunkt til Erstatning for Singapore.

Sidste Kapitel af Sejlskibsfartens Historie.

De store Sejlskibes Dage er nu forbi. Med denne Krig afsluttedes et af de stolteste Kapitler i Skibsfartens Historie, og paa Verdenshavene vil man i Fremtiden kun finde Skoleskibene som de sidste Sejlere, der minder om en svunden Storhedstid.

Lige siden forrige Verdenskrig lykkedes det hvert Aar nogle faa Sejlere at blive fragtet med Korn fra Australien til Europa. Grunden var simpelthen den, at en meget stor Del af den australske Hvedehøst bliver udskibet i smaa Havne i Sydaustralien, hvor Lastningen tager fra fire til seks Uger, og saalænge har Dampene ikke Raad til at ligge med Dampen oppe.

Eftersom alle Sejlerne forlod Australien paa samme Tid, blev deres Sejlads hjemover ofte betegnet som Væddeløb. Det var ikke ganske korrekt. Man stod ikke overfor de gamle Teclipperes vilde Jag hjemover fra Kina med Aarets første Tehøst til London. De australske Kornbaade var ikke stolte Clippere, bygget til at suse af for Storm eller til at holde Kursen i de stille Bælter omkring Ækvator. Det var store lastslæbende, bredbovede Staalskibe.

I 1922 sejlede endnu 36 store Sejlere i denne Kornfart paa Australien, i 1934 var Antallet svundet ind til 21 og 1938 til 14. Da Krigen brød ud i 1939 fandtes der kun 11 af disse store Skibe tilbage, og Krigen har kostet tre Forlis, nemlig *Olivebank*, *Killoran* og *Penang*.

Disse Skibe er samlet paa en enkelt Haand, nemlig Søfartsraad *Gustav Erikson* paa Ålandsøerne. Deres Hjemhavn er Mariehamn — et ejendommeligt Hjemsted for de sidste Storsejlere, næsten saa langt fra Australien, som det kan være.

Efter i en Aarrække at have sejlet paa alle Ruter, begyndte Søfartsraad Erikson for sig selv i 1913 med en lille Raasejler — altsaa paa et Tidspunkt, hvor Sejlskibenes Dage allerede var talte. Senere begyndte han at købe de store Skibe. Han betalte Ophugningsprisen — ca. 4.000 Pund — for en firmastet Bark, udrustede den og sendte den afsted, ligegyldigt hvorhen, blot der var en Chance for Fragt.

Eriksons Skibe er altid blevet udrustet med Økonomi og ført af ganske unge Kaptajner. Som Eksempel kan nævnes, at Nevøen Sven Erikson kun var 26 Aar, da han blev Fører af den nu forliste *Herzogin Cecilie*. Dette Skib, der — da det sejlede for Norddeutscher Lloyd — havde en Besætning paa 90 Kadetter, blev sejlet rundt Kap Horn, fuldstødt med Korn, med kun 19 Mand foran Masten.

Gustav Erikson er ogsaa sin egen Assurandør. Præmierne for Sejlskibe er saa høje, at det overhovedet ikke kan betale sig at assurere. Forliser Skibet, er Tabet hans.

Tab af Skibe og den dyre Udrustning er ikke de eneste Udgifter. Eksempelvis kan nævnes, at den nu forliste *Killoran* med Ankeret sprængte Kablet mellem Danmark og Sverige. Erikson dømtes senere til at betale den danske Regering 50.000 Kroner i Erstatning — et Tal, der taler for sig selv, naar man hører, at han samme Aar fik ialt 45.000 Kroner for Barken *Grace Harbour*, der solgtes til Ophugning.

I 1939 — kun en Maaned efter Krigsudbrudet — minesprængtes den firmastede Bark *Olivebank* i Nordsoen, *Killoran* forliste Aaret efter og samme Aar forsvandt *Penang*. Beslaglagt af Udlandet er de to firmastede Barker *Lawhill* og *Pamir* og Tremasteren *Archibald Russel*, saaledes at Erikson kun har fem af sine 11 Skibe i Behold, og om de nogensinde igen kommer ud paa Jordomsejlingen til Australien og hjem igen, staar hen i det uvisse.

Erikson-Baadene var velkendt i København, hvor de altid provianterede, inden de lagde ud til Australien. Mange danske Søfolk har faaet deres Sejlskibsuddannelse kompletteret paa disse Baade. Det gælder ikke mindst Rederiet Lauritzens Folk, der efter endt Uddannelse i et af Rederiets smaa Skoleskibe, kom om Bord i Erikson-Sejlerne paa en Tur til Australien.

Det vil blive vanskeligere og vanskeligere for vore unge Søfolk at skaffe sig den paakrævede Sejlskibsuddannelse. Hertil var Mariehamn-Sejlerne en god Hjælp.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

D. F. D. S.s Dampner »Margrethe« beskadiget

I Sø- og Handelsretten er der afgivet Forklaring af Besætningen paa D. F. D. S.s Dampner »Margrethe« i Anledning af, at denne Dampner i Østersøen har været i Kollision med en fremmed Dampner den 23. Januar d. A.

Føreren af »Margrethe«, Kaptajn F. W. Jacobsen, forklarede, at »Margrethe« sad fast i Isen sammen med flere andre Dampere, da Isbryderen »Tarmo« kom til Assistance. Da Isbryderen havde passeret »Margrethe« blev der givet Ordre til, at denne Dampner skulde følge efter »Tarmo«, men af uforstaaelige Grunde søgte den fremmede Dampner at overløbe »Margrethe« for at komme lige i Kølvanet efter Isbryderen. Der var stærk Isdrift og dette bevirkede, at den fremmede Dampner førtes over mod »Margrethe«, og at de to Skibe tørnede med Siderne mod hinanden, hvorved den fremmede Dampner ødelagde »Margrethe«s Lønning og Skanseklædning.

De nye Sømmandshjem

I Anledning af Indsamlingen til Fordel for Sømmandshjemmene i Hvide Sande og Hirtshals i Dagene 21.—23. Maj skriver Sekretæren i Indenlandsk Sømmandsmission, Pastor Fr. V. Eilschou-Holm til *Dansk Søfarts Tidende*:

At være Fisker er saa at sige altid at være villig til at sætte Livet ind i Kampen for at fravriste Havet dets Rigdomme. Vi har oplevet i dette Foraar, at Havet har givet af sig rige Forraandskammer, men vi har ogsaa oplevet, at Havet kræver. Mange Menneskeliv er gaaet tabt. »Det er en uafslædig Krig paa Livet løs og med dyre Mandefald«. Jeg beundrer vore Fiskere, der trods Miner, Storm og mange andre Farer i Dag rolige og beslutsomme gør deres Pligt. Vi skylder at takke dem paa en værdig Maade.

Naar der nu i Maj Maaned er Tale om Indsamling til de to Sømmandshjem i Hirtshals og Hvide Sande, har vi allerede oplevet, at Fiskerne er gaaet i Spidsen. Tjener Fiskeren Penge, er han heller ikke bange for at give en god Gave. Men vi andre maa være med.

Vi maa ikke nøjes med at takke — det er saa let. Men vi maa i Handling vise, at vi værdsætter vore Søfolks og Fiskeres Indsats. Vi vil derfor hjælpe vore Fiskere til at faa Sømmandshjem, der kan opfylde deres Mission: at være Samlingssteder for Søens Folk. De to Sømmandshjem besøges aarligt af ca. 75,000 Fiskere. Saa enhver vil kunne forstaa, at de Lokaler, der skal bygges, maa have et vist Format.

Der er rundt om i vort Land kommet en øget Forstaaelse af Sømmandsmissionens Gerning. De to Hjem skal ledes paa Folkekirkens Grund og i »Indenlandsk Sømmandsmission«s Navn, og som paa vore øvrige 45 Sømmandshjem i Danmark vil der ogsaa i Hirtshals og Hvide Sande blive holdt Møder, Foredrag, Andagter, Hyggeaftener og hvad det hedder altsammen.

Derfor giv en god Gave, naar Indsamlingen begynder Torsdag før Pinse. Der skal mange Penge til, men vi er ogsaa mange, der gerne vil være med. Bidrag kan ogsaa sendes direkte til de to Sømmandshjem.

Ung dansk Styrmand død i England

Hotelejer Dahler, Ruths Hotel i Gammel Skagen, har faaet Meddelelse om, at hans Søn, den 28-aarige Hans Jørgen Dahler, er død paa et Hospital i England af Bughindebetændelse.

Hans Jørgen Dahler, der var 2. Styrmand i D. F. D. S.s, sejlede med s.s. »Tennessee« ved Besættelsen af Danmark. Siden den 9. April 1940 har han med »Tennessee« sejlet paa Amerika, ogsaa efter at Skibet overgik til fremmed Flag. Han efterlader sig Hustru, men ingen Børn.

»Hans Egede«

Mange har sikkert undret sig over, at det nu tabte Grønlandsskib »Hans Egede« er blevet nfbildet og omtalt baade som tremastet og tomastet Dampskib med Sejlrejsning.

Grunden er, at »Hans Egede«, der indtil m.s. »Disko« kom i Fart, var Grønlands Styrelses Flagskib, oprindeligt var tremastet med Skonnertsejl paa alle tre Master, men for 6—7 Aar siden udtoges Stormasten ved et Hovedeftersyn, og i sine seneste Aar havde Skibet kun to Master med Støttesejl.

Ringkøbing-Kutter forlist i Nordsøen.

Fiskekutteren »R. I. 179 Skjold« af Ringkøbing, tilhørende Skipper A. Jensen, er forlist i Nordsøen. Motoren løb løbsk og slog Kutteren læk, saa at den straks gik tilbunds. Kutterens Besætning, tre Mænd, blev reddet af en anden Kutter, der befandt sig i Nærheden, og er indbragt til Hvide Sande.

Fredericia-Strib-Ruten genoprettes

Der er stiftet et nyt Færageselskab for Fredericia—Strib-Ruten med en fuldttegnet Aktiekapital paa 50,000 Kr.

Til Formand for Bestyrelsen er valgt Direktør A. Olesen,

Købestævnel. Det er Hensigten hurtigst muligt at faa genoprettet Færgefarten.

Det gamle Selskab er — som tidligere meddelt — traadt i Likvidation, og der forhandles i disse Dage om Salg af Færge og Motorbaad. Det kan betragtes som givet, at Selskabets Aktiekapital paa 165,000 Kr. er gaaet tabt.

Det nye Selskab har faaet Navnet A/S Fredericia—Strib Overfarten.

Redningsbaad fra forlist dansk Dampner fundet

En Fiskerbaad har bjærget en dansk Skibsredningsbaad 7 Distanceminuter Sydøst for Skillinge. Den er udrustet med en 5 HK Benzinmotor og forsynet med seks Kobbertanke. Paa dens Navneplade staar: »Væring«, Aabenraa.

Den fundne Redningsbaad maa hidrøre fra Aabenraa-Dampneren »Væring«, der i December i Fjor forliste ved Ålandøerne. Hele Besætningen blev reddet.

Tre Skibe til Hasle

Skibsflaaden i Hasle vil faa en efter Byens Størrelse betydelig Forøgelse, idet de tre Skibe, m.s. »Elisabeth« af Sønderborg, m.g. »Bølgen« af Rønne og m.g. »Riborg« af Svendborg vil blive indregistreret som hjemmehørende i Hasle.

Sømmandshøjskolen i Svendborg

Sømmandshøjskolen i Svendborg har sluttet sit Vinterkursus, som har haft to Hold, det ene sendt af Rederiet J. Lauritzen, det andet privat tilmeldte Elever. Til Skolen har Staten bevilget et rente- og afdragsfrit Laan paa 12,000 Kr. i Skolens Øvelsesskib »Arken«, og to Privatmænd og en Institution har hver skænket Skolen en Gave paa 5000 Kroner.

Franske Statslaan til Skibsgeneratorer

»Journal officiel« bringer en officiel Bekendtgørelse om, at den franske Stat ved Ombygning af Motorer til Generatordrift i Fartøjer, der benyttes i indenrigsk Fart, yder et Tilskud paa 75 pCt. Loven bestemmer endvidere, at der for den resterende Del af Summen kan ydes Laan.

Sejladsen paa Refsø

I et Telegram til Danish Maritime Service, dateret 11. Maj, meddeler Firmaet Hacklin, at Sejladsen paa Refsø er aabnet den 11. Maj.

s.s. »Rise« genopstaar som Motorsejler

Fra Marstal Skibsværft har Skibsreder Thv. Larsen, Høllertup, modtaget et nyt Motorskib. Det nye Skib er identisk med den lille Dampner »Rise« af Ærøskøbing, som for to Aar siden sank, men som blev bjærget og nu er ombygget til Motorsejler.

Skibet, der har faaet Navnet »Mary Ann«, har faaet indsat en 120 HK. Vølund Motor, og desuden er det blevet forsynet med 2 Master og et Sejlareal paa 125 Kvadratmeter. For Motor alene vil Skibet gøre en Fart paa Last af 9 til 10 Knob. Lasteevnen er 150 Tons d.w. Det bliver Kaptajn E. Quist, der skal føre Skibet med København som Hjemsted.

Den tredobbelte Kollision i Isen

I Søretten blev der forleden afgivet Forklaring af Besætningen paa Dampskibsselskabet Progress' Dampner »Kejserinde Dagmar« i Anledning af dette Skibs Kollision i Isen den 2. April d. A. med D. F. D. S. Dampner »Tula« og Rederiet A. P. Møllers Dampner »Effie Mærsk«.

Føreren af »Kejserinde Dagmar«, Kaptajn Carl Peter Callisen forklarede, at han selv var paa Broen, da Uheldene skele. Han lod straks slaa Stop og kort derefter Bak, da der blev givet Signal herom fra Isbryderen »Isbjørn«. Ved det første Signal havde »Kejserinde Dagmar« saa megen

HORN

MAALEAPPARATER

gennem

DYHR

C. 8901

Fart, at det ikke lykkedes at faa stoppet Skibet, inden dette med B. B. Bov tørnede »Tulus« Hæk, hvorved begge Skibe tog Skade.

Skibene kom derefter fri af hinanden, men uagtet han havde gentaget Signalerne for Bakning flere Gange da »Effie Mærsk« nærmede sig, tørnede »Effie Mærsk« kort efter med sin B. B. Bov »Kejserinde Dagmar«s Hæk, hvorved der ogsaa opstod Skade. Kaptajn Callisen havde flere Gange raabt til »Tula«, om det ikke var muligt for dette Skib at gaa lidt længere frem, men »Tula« var formentlig stoppet af Is.

De svenske Skibsklarere og Mæglere

Sveriges Skibsklarere- og Skibsmæglerforening har indkaldt til Aarsmøde. Det vigtigste Spørgsmaal paa Mødet bliver Behandlingen af Kravet om Skærpelse af Fordringerne for at faa Autorisation som Skibsklarere, hvorom Foreningen har rettet Henvendelse til Kommerskollegium. Man haaber derved at faa nedsat et særligt Centralnævn, der skal prøve alle Kompetencespørgsmaal, bestaaende af Repræsentanter valgt af Handelskammerens Nævn, Rederiforeningen og Skibsklarerforeningen.

Dødsfald

Tidligere Skibsfører i Det forenede Dampskibsselskab, Kaptajn *Thomas Gjerløff*, er død, 81 Aar gammel.

Kaptajn Gjerløff, der var Præsteson fra Vestjylland, gik — efter at have gaaet i Viborg Latinskole — til Søs i 1877 med en Skonnerbrig. Efter at have været med forskellige danske Sejlere paa Langfarten, gik han om Bord i engelske, amerikanske og tyske Skibe. 1882 tog han Styrmandsekskens 1. og 2. Del fra Københavns Navigations-skole, og efter at have været Reserveløjtnant i Marinen, traadte han ind i Det Forenedes Tjeneste. I 1890 blev han 1. Styrmand og 1901 Kaptajn. Gjerløff sejlede navnlig som Fører af Turistskibene, saaledes var han bl. a. Kaptajn om Bord i *Dronning Maud* og *Kong Haakon*, men iøvrigt har han været Fører af henved 50 af det store Selskabs Skibe.

I 1925 gik Kaptajn Gjerløff i Land paa Grund af Svagelighed, men endnu i 10 Aar virkede han som Besigtigelsesmand indenfor Selskabet.

Fiskeriet i fuld Gang

Den lange, strenge Isvinter lammede Fiskeriet i de danske Farvande saa længe, at megen kostbar Tid for vore Fiskere dermed gik tabt. Og selv om Isen ved Indgangen til April begyndte at brække op i Bælter og Fjorde, kom der først i Midten af April rigtig Gang i Fiskeriet.

Et Lyspunkt havde det dog været, at Vejrforholdene tillod Havfiskeri i det Omfang, Brændselsolien kunde slaa til. I Tiden fra 25. Marts til 25. April fik man saaledes 20 Fiskedage fra Esbjerg og 22 fra Thyborøn. Fangsterne her var gode.

Skibsfarten mellem Mexico og Spanien

Efter hvad der meddeles fra Guatemala, har Mexicos Præsident meddelt Repræsentanterne for Rederierne i Tampico og Vera Cruz, at Skibsfarten mellem Spanien og Mexico vil blive genoptaget i Løbet af denne Maaned af »Compania Trasatlantica Espagnola«. Efter hvad det hedder videre i Meddelelsen, er denne Oplysning blevet modtaget med stor Glæde i Mexico, da de mexicanske Havne har ligget ganske øde hen, siden Amerika traadte ind i Krigen.

Færge ligger paa 28 Meter Vand

Den afsluttende Dykkerundersøgelse af Godsfærgen »Starke«, der under Isvinteren sank efter en Eksplosion paa Trälleborg—Sassnitz-Ruten, er nu tilendebragt.

Undersøgelsen, der er foretaget af det tyske Bjærgnings-selskab Poscidon, har givet til Resultat, at »Starke« ligger paa 28 Meter Vand med gode Bundforhold.

Skibet ligger paa Styrbordssiden, og paa denne har Skaderne ikke kunnet undersøges nærmere, men man har konstateret, at »Starke« iøvrigt er hel. Eksplosionen skete Agter paa Styrbordsside. Der kan endnu intet siges om en eventuel Maskinskade.

Norsk kvindelig Skibsreder død

Landets første kvindelige Skibsreder, Frk. *Hanna Brommenæs*, er afgaaet ved Døden. Hun var født i Haugesund i 1860 og har oparbejdet og drevet et af Haugesunds største Rederier.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Norsk Dumper krigsforlist

Et af de svenske Lejdeskibe — *Temnaren* — er ankommet til Göteborg med tolv norske Søfolk, der er reddet fra den forliste Bergen-Damper *Gunny*. De norske Søfolk drev om paa en Tømmerflaade i Nærheden af Bermuda. Her blev de reddet og ført til mexikansk Havn, hvor en af dem døde. Fra Mexico sejlede de til Sverige med *Temnaren*.

13 Mand af *Gunny's* Besætning savnes.

Finske Planer om Bygning af Standardskibe

Efter at den finske Handelsflaade har mistet omtrent 40 pCt. af sin Tonnage, foreslaas det nu fra skibsfarts-interesseret Side, for at faa Tonnagen forøget igen, at de finske Værfter indstiller sig paa Serieproduktion, eventuelt en delvis Standardisering.

Det fremhæves stærkt, at Statens Deltagelse er nødvendig i Udvidelsen af Handelsflaaden og Nybygningen samt i Fremskaffelse af Skibe, der er forstærkede til Sejlads i Is.

Cammel Laird & Co.

Det engelske Skibsværft *Cammel Laird & Co.* udbetaler atter i Aar 10 pCt. i Udbytte af en Stamaktiekapital paa 1,78 Millioner Pd. St., skønt Indtægterne paa Grund af Skatteforhøjelser var 53,000 Pd. St. mindre end Aaret forud.

Lancashire Shipping Co.

Lancashire Shipping Co., hvis Flaade væsentligst bestaar af moderne Skibe, der er chartrt for den engelske Regerings Regning, har afsluttet Regnskabet for Driftsaaret 1941 med et Nettooverskud paa 106.000 Pd. St. mod 151.000 Pd. St. Aaret forud.

Stor Udvidelse af Marseilles Havn

Handelskammeret i Marseille er blevet bemyndiget til at oplage et Laan paa 132,500,000 Francs til Finansiering af en betydelig Udvidelse af Havnen.

PERSONALIA

Gammel Redningsmand fylder 80 Aar

En kendt, gammel Redningsmand, forhenværende Opsynsmand og Sognefoged i Lønstrup *Lauritz Simonsen*, fyldte i Tirsdags 80 Aar.

Simonsen blev ansat i Redningsvæsenets Tjeneste i 1891 og blev i 1915 Opsynsmand og Leder af Stationen i Lønstrup. I 1929 trak han sig tilbage paa Grund af Svagelighed. I de forløbne 38 Aar har han deltaget i Bjærgningen af 115 Skibbrudne og er for sine Fortjenester dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Foruden at være Sognefoged og Redningsmand har Simonsen beklædt en lang Række Tillidshverv. Han er kendt af de mange Badegæster, der hvert Aar fra København, Aalborg og Hjørring kommer til Lønstrup.

60 Aar

Fuldmægtig i D. F. D. S. *Oscar Petersen* fyldte i Tirsdags 60 Aar. Fuldmægtig Petersen, der har sit Virkefelt i Selskabets Proviantafdeling, har fra sine unge Aar været ansat i Selskabet, hvor han begyndte som Kok i Skibene og avancerede til Hovmester. Indtil 1927 gjorde han Tjeneste som Overhovmester i Amerikadamperen »Frederik VIII«, hvorefter han blev ansat i Proviantafdelingen, hvor han har et stort Arbejde at bestride med den store Flaades Proviantering. Fuldmægtig Petersen er meget afholdt, baade paa Kontorerne og blandt Skibenes Restaurationspersonale.

Fyr og Vagervæsenet

Marineminiesteriet har ansat Styrmands-Aspirant P. L. M. Iversen som Styrmand af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet fra den 1. Maj.

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
KØBENHAVN

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
 KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

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.

HOVEDKONTOR: HAMMERENGÅDE 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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

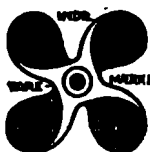
PACIFIC A/S

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.



Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 13. Maj 1942.

Nr. 19.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 Kvarterals Begyndelse. Kvarterabonnementer 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. Østersøen.

651. Finland. Skärgårdshavet. Ålands skärgård. Signilskär—Eckerö. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 12/212. Helsingfors 1942.)

I E. f. S. Nr. 17/586 1942 forandres Punkt 2 e til:

En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er flyttet fra 60° 12' 36" N. 19° 25' 00" E. til 60° 12' 14" N. 19° 23' 50" E.

(E. f. S. Nr. 17/586 1942.)

652. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 18/794. Berlin 1942.)

Den 20. og 21. Maj 1942 foretages fra Kl. 0700 til Kl. 1300 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.

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 Vindsemaforen 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 førnævnte Fareomraade forbudt.

(Se Tillæg.)

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

653. Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib genudlagt.
Lappegrund Fyrskib paa c. $56^{\circ} 03'_{,7}$ N. $12^{\circ} 37'_{,5}$ E. er atter udlagt paa Plads.
 (E. f. S. Nr. 3/232 1942.)
654. Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Lystønder genudlagt.
 Lystønderne *Smorstakken* c. $55^{\circ} 08'_{,2}$ N. $10^{\circ} 53'_{,5}$ E. og *Lohals Hage* c. $55^{\circ} 08'_{,6}$ N. $10^{\circ} 54'_{,2}$ E. er atter udlagt paa Plads.
655. Danmark. Store-Bælt. Tranekær E. t. N. Undervandshindring forgæves eftersøgt.
 Den i E. f. S. Nr. 16/567 1942 rapporterede Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 00'_{,2}$ N. $11^{\circ} 03'_{,1}$ E., c. 5,5 Sm 80° fra *Tranekær* Fyr, har forgæves været eftersøgt.
 (E. f. S. Nr. 16/567 1942.)
656. Danmark. Store-Bælt. Albuen SW. Vrag rapporteret.
 En Ponton rapporteres at være sunket paa c. $54^{\circ} 47'_{,2}$ N. $10^{\circ} 53'_{,8}$ E., c. 3,8 Sm 218° fra *Albuen* Fyr.
657. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker midlertidigt inddraget.
 De paa Pladserne for Lys- og Klokketønden *Knastegrund* paa c. $55^{\circ} 02'_{,7}$ N. $10^{\circ} 14'_{,2}$ E. og Lystønden *Knoldkjørne E.* paa c. $55^{\circ} 03'_{,6}$ N. $10^{\circ} 14'_{,0}$ E. midlertidigt udlagte Sømærker, henholdsvis en hvidmalet Klokketønde og en hvidmalet Stumptønde, er inddraget for Reparation.
 (E. f. S. Nr. 34/1186 1941.)
658. Danmark. Lille-Bælt N.-lige Indgang. Lystønder genudlagt.
 (N. f. S. Nr. 18/747. Berlin 1942.)
 Nedennævnte Lystønder ved Gennemsejlingsruten i det spærrede Omraade i *Lille-Bælt* N.-lige Del er atter udlagt paa Plads:
 a) N.-lige rødmaalede Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8^s , paa c. $55^{\circ} 34'_{,0}$ N. $9^{\circ} 49'_{,1}$ E.
 b) S.-lige sortmaalede Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 18^s , paa c. $55^{\circ} 33'_{,8}$ N. $9^{\circ} 49'_{,3}$ E.
659. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Forbudt Omraade.
 Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser den 3. Juni 1942. Angaaende Skydefeltets Grænser henvises til E. f. S. Nr. 1/91 1942.
 Paa Skydedagene er det Skibe og Fartøjer forbudt i det anførte Tidsrum at færdes eller opholde sig paa Skydefeltet. Advarselssignal (Ballon eller Flag) vil være hejst paa en Signalmast i Skydeterrænets NE.-lige Del paa c. $55^{\circ} 10'_{,6}$ N. $9^{\circ} 38'_{,8}$ E.
 (E. f. S. Nr. 1/91 1942.)
 (So Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

660. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Bolsaks NE. Oplysning om Grund.
 En lille Stenpulle ned $5,8$ m Vanddybde er fundet paa $55^{\circ} 42' 14''$ N. $10^{\circ} 41' 55''$ E., hvor der i Kortet er anført $6,3$ m, c. 500 m N. t. E. for Pladsen for *Bolsaks E.* røde Spids-tønde med 2 opadvendte Koste.
 (Kort Nr. 141, 140, 103, 100 og 125.)
 (So Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

661. Spitsbergen NW. Amsterdamøya N. Oplysning om Grunde.

(E. f. S. Nr. 8/201. Oslo 1942.)

Nedennævnte Grunde rapporteres i vedføjede Afstande og Retninger fra *Sabine Point (Norskøylene)* paa c. $79^{\circ} 49',_8$ N. $11^{\circ} 32',_7$ E.:

1. 16 m-Grund $7',_1$ Sm 285° .
2. 18 m-Grund $7',_9$ Sm 285° .
3. 18 m-Grund $8',_3$ Sm 285° .
4. 22 m-Grund $9',_3$ Sm $265^{\circ},_5$.
5. 22 m-Grund $9',_8$ Sm $266^{\circ},_5$.

662. Norge. Senja. Finnsnesrenna. Oplysning om Vrag. Nye Somærker udlagt.

(E. f. S. Nr. 8/190. Oslo 1942.)

1. Et Vrag, hvoraf de to Master og Skorstenen er synlige over Vandet, ligger sunket i *Finnsnesrennas* W.-lige Løb paa c. $69^{\circ} 14',_1$ N. $17^{\circ} 57',_9$ E., c. 200 m S. for *Finnsnesskjær* og *Lokhelleholmen* Lystønder, i *Bjørnhiskjærbåen* Fyrs røde Vinkel og lige ved Fyrets hvide Vinkels E.-Grænse.

2. I Rendens E.-lige Løb er udlagt følgende 2 Stager:

- a) En sort Stage paa $69^{\circ} 14' 09''$ N. $17^{\circ} 58' 39''$ E. paa $5',_5$ m-Grunden.
- b) En rød Stage paa $69^{\circ} 14' 24''$ N. $17^{\circ} 58' 30''$ E. paa $5',_8$ m-Grunden.

663. (T). Norge. Lofoten. Svolvær. Alarmitilstand.

(E. f. S. Nr. 8/208. Oslo 1942.)

Alarmitilstand indtræder, naar der gives flere korte Stød i Alarmsirenen, eller ved Kauphandlinger, 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 aflaaes.

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.

Bestemmelserne i E. f. S. Nr. 19/790 1941 ophæves.

Svolvær: c. $68^{\circ} 13',_5$ N. $14^{\circ} 34',_5$ E.

(E. f. S. Nr. 19/790 1941.)

664. Norge. Lofoten. Skråva. Sjøholmsundet spærret for Trafik.

(E. f. S. Nr. 8/209. Oslo 1942.)

Sejlløbet mellem *Sjøholmen* og *Masterleiholmen* paa c. $68^{\circ} 09',_8$ N. $14^{\circ} 39',_6$ E. er spærret for al Sejlads.

Over Sundet bygges en Mole, som forventes at være færdig i Løbet af 1942.

665. Norge. Follafjord Anduvning. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 18/768. Berlin 1942.)

Man advares imod at besejle Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $64^{\circ} 24'$ N. $10^{\circ} 16',_5$ E.
- b) $64^{\circ} 41'$ N. $10^{\circ} 34'$ E.
- c) $64^{\circ} 44'$ N. $10^{\circ} 00'$ E.
- d) $64^{\circ} 27',_3$ N. $10^{\circ} 00'$ E.

666. Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.

(E. f. S. Nr. 8/207. Oslo 1942.)

Følgende Omraader er spærret for al Sejlads og Fiskeri:

1. Omraadet indenfor en Linie gennem Punkterne:

- a) $61^{\circ} 39',_0$ N. $4^{\circ} 48',_0$ E.
- b) $61^{\circ} 39',_0$ N. $4^{\circ} 40',_5$ E.
- c) $61^{\circ} 43',_1$ N. $4^{\circ} 42',_5$ E.
- d) $61^{\circ} 43',_1$ N. $4^{\circ} 48',_0$ E.

2. Omraadet indenfor en Linie gennem Punkterne:

- a) $61^{\circ} 30',_0$ N. $4^{\circ} 46',_0$ E.
- b) $61^{\circ} 30',_0$ N. $4^{\circ} 40',_0$ E.
- c) $61^{\circ} 33',_0$ N. $4^{\circ} 40',_0$ E.
- d) $61^{\circ} 33',_0$ N. $4^{\circ} 46',_0$ E.

667. Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 18/767. Berlin 1942.)

Man advares imod at besejle Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $60^{\circ} 50',_0$ N. $4^{\circ} 30',_0$ E. d) $60^{\circ} 52',_7$ N. $4^{\circ} 39',_0$ E.
 b) $60^{\circ} 58',_4$ N. $4^{\circ} 30',_0$ E. c) $60^{\circ} 50',_0$ N. $4^{\circ} 39',_5$ E.
 c) $60^{\circ} 58',_1$ N. $4^{\circ} 39',_0$ E.

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.

Finland:

N Ny Fortegnelse over *finske* Fyr (udkommet paa *Finsk*).

Norge:

N Fortegnelse over seilmerker på den *norske* kyst. 1942.

Tyskland:

T Nachtrag Nordsee, westlicher Teil, 6. Aufl. 1939.

T Nachtrag Nordsee, nördlicher Teil, 5. Aufl. 1936.

T Nachtrag Nordküste Ruslands, I. Teil, 3. Aufl. 1930.

R D. 9. Nördliche Einfahrten zum Rigaischen Meerbusen.

R. D. 107 Vortrapp Tief, Norder- und Süder Aue.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

668. Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Rønne Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 04',_6$ N. $14^{\circ} 38',_7$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 7/395 1942.)

669. Danmark. Bornholm. Rønne Havn. N.-lige Havneindløb spærret. Fyr nedlægges. Baaker fjernes.

Opfyldningen af det N.-lige Indløb til *Rønne* Havn paa c. $55^{\circ} 06'$ N. $14^{\circ} 42'$ E. er paabegyndt, og Løbet er spærret for al Sejlads.

Følgende Fyrbelysning og Baakeafmærkning, der vedrører Sejladsen gennem N.-lige Havneindløb, nedlægges og fjernes:

1. *Nordre-Løb* 2 grønne Ledefyr paa $55^{\circ} 05'$ ($35''$) N. $14^{\circ} 42'$ ($15''$) E.2. Baaken med Diamant paa Molehovedet af Bølgebryderen paa *Nordre-Rev*.3. Baaken med Kvadrat paa N.-lige Molehoved af Bølgebryderen paa *Trindelen*.4. De to røde Ledebaaker ved *Kastellet*.

(Kort Nr. 188 og 189. Dansk Lods III, Side 287 og 288. Havnelods, Side 184 og 185. Fyr-Fort. Nr. 556. Søml.-Fort. Side 59, Nr. 7, 8, 9 og 10.)

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

670. Danmark. Sundet. Kastrup Havn Indsejling. Dybde nærlig normal. E. f. S. Nr. 18/623 1942 annulleres.

E. f. S. Nr. 18/623 1942 annulleres. Mindste Dybde i Baakelinien i Indsejlingsrenden til *Kastrup* Havn paa c. $55^{\circ} 38',2$ N. $12^{\circ} 39',6$ E. er $4',6$ m.
(E. f. S. Nr. 18/623 1942.)

671. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 9. Maj 1942 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $4',0$ m i E.-Siden af Renden, $5',0$ m i Midten af Renden og $3',5$ m i W.-Siden af Renden.

Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med $5',5$ m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.

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

(E. f. S. Nr. 17/590 1942.)

672. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, og som ligger i 6—7 m Vand paa $55^{\circ} 41' (50'')$ N. $9^{\circ} 42' (42'')$ E., c. $1',6$ Sm 308° fra *Træskohage* Fyr, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 40 m SW. for Hindringen.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

673. Danmark. Kattegat. Vesborg SE. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring, hvorover mindste Dybde er $6',9$ m, ligger i 14 m Vand paa $55^{\circ} 44' (35'')$ N. $10^{\circ} 36' (30'')$ E., c. $2',4$ Sm 131° fra *Vesborg* Fyr. En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt 30 m SSW. for Hindringen.

674. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

Taagesignalet med Klokke paa *Aarhus* Havn *Vestre-Dækmoles* NW.-lige Hoved paa c. $56^{\circ} 09',6$ N. $10^{\circ} 13',6$ E. er midlertidigt ude af Virksomhed.

XI. Bekendtgørelser m. m.

675. Danmark. Bekendtgørelse om Diæter for Mønstring af Skibsmandskab udenfor Mønstringskontorenes Kontortid.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 9. Maj 1942 udstedt „Bekendtgørelse om Diæter for Mønstring af Skibsmandskab udenfor Mønstringskontorenes Kontortid“.

Bekendtgørelsen træder i Kraft den 15. Maj 1942. Samtidigt ophæves Bestemmelserne i § 13, 2. Stk. i Bekendtgørelse Nr. 232 af 25. Juni 1938 om Mønstring af Skibsmandskab.

Eksemplarer af Bekendtgørelsen kan købes paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K. og hos A/S J. H. Schultz Forlag, Niels Juelsgade 10, København K. Pris Kr. 0,15.

Ekstra-Tillæg.

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

676. (T). Danmark. Sundet. Vedbæk Havn. Fyr midlertidigt slukket.
Fyret, der viser rødt, fast Lys paa *Vedbæk* Havns Dæksmoles Hoved paa c. $55^{\circ} 51'_{,0}$ N. $12^{\circ} 34'_{,6}$ E., er midlertidigt slukket.

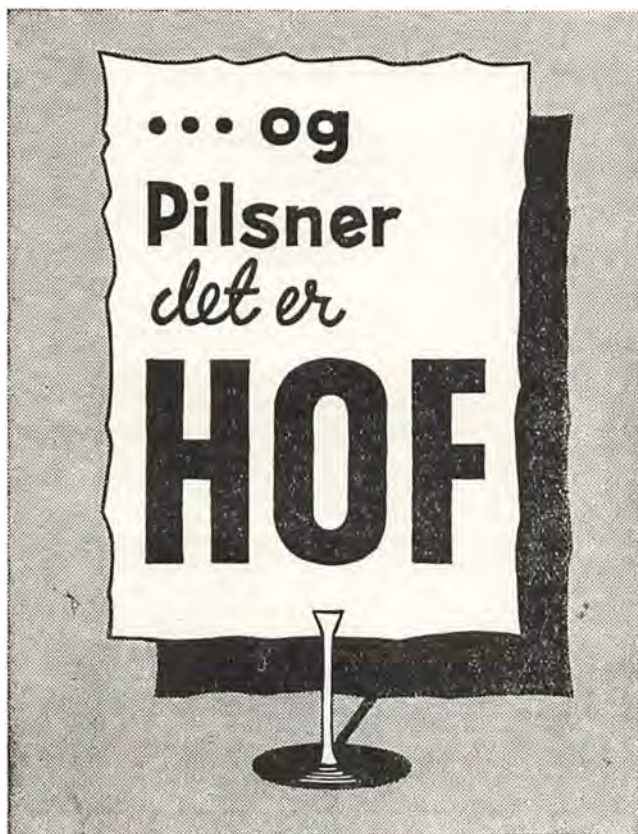
677. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Tungen. Sømærke i Uorden.
Tungen røde Stage med 1 opadvendt Krost paa $55^{\circ} 17'$ ($20''$) N. $10^{\circ} 49'$ ($06''$) E., ved *Lindholm Grund* S.-Spids, har mistet Topbetegnelsen.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

678. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr midlertidigt slukket.
Fyrene paa *Aarhus* Havns *Vestre-Dæksmoles* NW.-lige og SE.-lige Hoveder paa c. $56^{\circ} 09'_{,6}$ N. $10^{\circ} 13'_{,7}$ E. er midlertidigt slukket.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klia
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

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

Brændselsoliepumper

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 Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8—7,8 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 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 Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, 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 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. Lodspegne betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaande og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugeres.

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

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 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 8,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m. i Fiskerihavnen 8,7 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): Udenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspegne efter Dybtgaande 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. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved 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 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift: Fartøjer for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 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. 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. Lødsor ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 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 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. m³, 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. 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. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjælpskrus 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsering efter Accord. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet 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 (ac Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. E.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hvor Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmølle. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 20

FREDAG 22. MAJ 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Fra *Det Hvide Hus* udsendtes der i Mandags forskellige Oplysninger om den amerikanske Krigsproduktion, herunder ogsaa om Bygningen af Handelstonnage. Ifølge disse Oplysninger er der ved amerikanske Skibsværfter i de første 130 Dage af indeværende Aar færdigbygget ialt 120 Handelsskibe paa ialt ca. 800.000 Br. Reg. Tons. Endvidere oplystes det, at der den 10. Maj ialt var godt 1000 Beddinger disponible for Bygningen af Handelsskibe, og at dette Antal i Løbet af indeværende Aar vilde blive betydeligt forøget. Der gives yderligere en Del Oplysninger om Byggetiden for de forskellige Skibskategorier, bl. a. nævntes, at *Liberty*-Skibenes Byggetid efter Planen var beregnet til 105 Dage, men at adskillige Værfter havde været i Stand til at reducere Tiden betydeligt, saaledes at enkelte allerede var nede paa omkring 80—85 Dage. Til Slut oplystes, at fra 10. Maj til Udgangen af Juli vilde der i Gennemsnit blive søsat 2 Handelsskibe pr. Dag, og at de sidste 5 Maaneder af Aaret vilde vise endnu større Resultater.

De 800.000 Ts. ny Handelstonnage, som U. S. A. har færdigbygget i de første godt 4 Maaneder af dette Aar, repræsenterer kun en Brøkdel af den Tonnage, Aksemagterne hævder at have sænket, og selvom dertil lægges, hvad England kan præstere, hvilket ifølge svenske Kilder skulde beløbe sig til omkring 2 Mill. Br. Reg. Tons pr. Aar, eller ca. 700.000 Tons for samme Periode, som dækkes af de amerikanske Oplysninger, saaledes at den totale Tilgang af Nybygninger til den angelsaksiske Tonnage skulde andrage ialt ca. 1,5 Mill. Br. Reg. Tons, eller vel snarere en Smule mere, da Canadas Skibsbygningsindustri ikke er helt ubetydelig, tyder alt dog paa, at i Kapløbet mellem Aksemagternes Sænkninger og Angelsaksernes Nybygninger er Aksemagterne stadig et Hestehoved foran. Om denne Stilling fortsat kan holdes, er derimod et andet Spørgsmaal.

Fra de oversøiske Markeder er Oplysningerne stadig sparsonne. Ifølge svenske Rapporter skal Korn fra River Plate til Lissabon være sluttet til \$61 imod en Notering i forrige Uge paa \$70. Hvad Grunden er til denne tilsyneladende umotiverede Reduktion, er vanskelig at forklare. Fra River Plate er der iøvrigt særdeles livlig Efterspørgsel efter Tonnage. Buenos Ayres/Callao har betalt \$19, og ikke mindre end 3 Skibe skal være sluttet for en Del af det Parti paa 28.000 Ts. Hvede, som Argentina har solgt til Chile, til \$12. Hvede Buenos Ayres/Santos er sluttet til 16 Argentinske Guldpesos, og for Hørfro fra Bahia Blanca til Valparaiso noteres 90 Papirpesos.

Paa de engelsk og amerikansk kontrollerede Markeder rapporteres kun faa Forretninger. Der er stadig meget livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra saavel Syd- og Vestafrika som fra Brasilien til U. S. Atlantic til uforandrede Rater. I Farten fra Hampton Roads til Sydamerika er der sluttet enkelte Baade for Kul til saavel Rio og Santos som til Lower Plate; Raterne er uforandrede. Der er ligeledes sluttet Hørfro fra Santa Fe til New York til en Rate, der ligger omkring \$20 incl. Krigstillægget. I Vestindia-Farten er Raterne uforandrede ved jævn god Efterspørgsel efter Tonnage. For engelsk Regning noteres

Kul fra Wales til River Plate nu i 57/-, hvilket vil sige, at Raten er forhøjet med 20/- pr. Ton. Iøvrigt noteres Kul fra Durban til Port Said eller Alexandria til 90/-, og til Haifa eller Malta til 100/-. Kul fra Calcutta til Alexandria eller Port Said noteres i 90/-.

Paa vore hjemlige Markeder er Forandringerne ikke store. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark kan der ikke skaffes Sten fra Østersøhavnene, og det gaar kun trevent med Sten fra Nordsøhavnene, hvorfor adskillige danske Baade er sluttede for andre Laster, bl. a. Erts fra Sverige til Tyskland. Der er ved at komme Gang i Befragtningen af Trælast fra Finland og Sverige til Danmark. Raterne ligger omkring Kr. 120—135 pr. Std. beroende paa Laste- og Losseplads, men iøvrigt ventes det, at Forholdene i denne Trade paa den ene eller anden Maade vil blive lagt i fastere Rammer. For Juni-Lastning kan der placeres Tonnage for Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark til den uforandrede Rate af Kr. 25.

Iøvrigt er der stadig en god *all round* Efterspørgsel efter Tonnage. Svenske Baade er sluttet for Kul fra Emden til Stettin til Rmk. 12,80 for Kul og Rmk. 14 for Koks. Fra Oxelösund til tyske Østersø- og Nordsøhavne er Efterspørgslen meget stor, og det samme gælder for Ertslaster fra Luleå, hvor man venter Sejlsadsen aabnet om ca. 14 Dage. Raten fra Luleå til Østersøhavn er for 3500 Tonner sv. Kr. 9,75, tysk Nordsøhavn sv. Kr. 15,55 og til Rotterdam sv. Kr. 23,55, for de to sidste Kategoriers Vedkommende desuden et Ballastillæg paa sv. Kr. 5,30, hvis Returlast ikke kan faas. I Trælasttrafikken mellem Sverige og Tyskland er der endnu kun gjort faa Forretninger, men der noteres en lang Række Laster, saavel af savet Træ som af Pulpwood. Raterne for disse er, som bekendt, fastlagte af *Fachgruppe Reeder*. Der søges endvidere Tonnage for forskellige Træmasselaster, saasom Gælle/Sundsvall range til Lübeck til sv. Kr. 22, Örnskiöldsvik/Delfziel sv. Kr. 35, Option Rotterdam sv. Kr. 45. Papir i Baller fra Göteborg til Delfziel indikerer omkring sv. Kr. 35 à 40. Fra Tyskland til Skandinavien noteres bl. a. Salt Lübeck/Stockholm til sv. Kr. 15 med fri Losning, ligesom der søges Tonnage for Stykgods fra tyske Nordsøhavne til Norge til uforandrede Rater.

LASTE- OG LOSSEPRISER I FINLAND

I Følge Meddelelse fra Firmaet Jørgen A. Rasmussen har Stevedore Organisationen The Association of Finnish Stevedores besluttet ikke at udgive nogen ny Tarif for Lastning & Losning i de finske Havne for indeværende Aar, men lader med enkelte Forandringer Basispriserne fra 1941 være gældende.

Paa Grund af Arbejds lønningernes Forhøjelse bliver Basispriserne fra 1941 dog forhøjede som følger:

Torneå, Kemi, Ulcåborg, Trangsund, Koivisto og Makslahti med 40 pCt., hvorimod alle andre Havne kun forhøjes med 30 pCt.

Lønnen for winchmen forhøjes med sammenlagt Fmk. 2,25 pr. Time, og for Overtidsarbejde forhøjes de første 2 Timer med 50 pCt. og de derpaa følgende Timer med 100 pCt.

Samtidigt meddeler The Association of Finnish Stevedores, at Firmaet A/B Axel Björklöf er blevet optaget som Medlem i Foreningen med Virkeomraade i Makslahti.

CENTRALISERINGSTENDENSER FOR SVENSKES HAVNE

For nylig er der i Sverige offentliggjort statistiske Oplysninger vedrørende Trafikken paa svenske Havne. I Øjeblikket har Sverige ca. 600 Havne, hvoraf Størsteparten ligger langs Sveriges lange Kyststrækning ved Kattegat, Østersøen og den botniske Bugt, medens Resten ligger ved Søer og Elve. Praktisk talt hele Landets Indførsel og 75 pCt. af dets Udførsel gaar over disse Havne, og i normale Tider passerer de af 30—40 Mill. Tons Varer til en Værdi af 5—6 Milliarder Kroner. De Beløb, der er anbragt i Havnebygninger og Havneindretninger for Tiden, menes at andrage over 5 Milliarder Kroner.

Det ventes nu i svenske Skibsfartskredse, at Regeringen i den nærmeste Fremtid vil tage Stilling til den fremtidige Havnepolitik.

Tidligere faldt det naturligt, at de forskellige Byer langs Kysten bestræbte sig paa, at den størst mulige Del af Skibsfarten blev formidlet gennem dem, hvorfor de udbyggede Havnene tilsvarende, specielt da Regeringen i stor Udstrækning ydede sin Støtte til disse Arbejder. Disse Bestræbelser blev ligeledes understøttet af den Gren af Industrien, som stod i Kontakt med Udlandet, da det var en Fordel for den, at den indenrigske Transport foregik med Skib, og at de oversøiske Skibe kunde laste og losse direkte i nærmeste Havn. Efterhaanden blev Rederne derfor mere og mere tvunget til at hente Godset i flere forskellige Havne, ligesom de ogsaa maatte losse udenlandske Varer i flere Havne.

For Øjeblikket disponerer Sverige over 14 Havne for Trafikken paa Udlandet, og Trafikken paa hver af disse er aarlig ca. 1 Mill. Tons. En Del heraf falder paa Indenrigs- og Kanalskibsfart, men de rent indenlandske Havne er ikke regnet med i nævnte Tal. Paa den anden Side omfatter de nævnte 14 Havne heller ikke alle de Havne, som søger at oparbejde en Udenrigsskibsfart. Et Eksempel herpaa er Falkenberg ved Kattegat, som i Fjor besluttede at uddybe Sejløbet og Havnen fra 5 til 7 m og som fik bevilget et Tilskud paa 1,2 Mill. Kr. hertil af Staten. Af de nævnte 14 Havne har kun de otte opnaaet at overstige en aarlig Trafik paa en Million Bruttotons.

Det som først og fremmest har faaet Regeringen til at optage Spørgsmaalet nu er Tonnagemangelen, som man regner med ogsaa vil gøre sig gældende en Tid efter Krigen. Man maa økonomisere med Tonnagen, og man maa undgaa at lade Skibene sejle langs Kysten og laste og losse i flere forskellige Havne. Kun de Havne, hvor der lastes eller losses hele Skibsladninger, bør benyttes, hævdes der. Hvad den øvrige Transport angaar, maa der samarbejdes mellem Kyst- og Kanalskibsfart samt Jernbane- og Biltrafik. Dette bliver ikke billigere, men Rederierne sparer kostbar Tid, ligesom Tonnagen bliver bedre udnyttet. Enkelte mener, at Stockholm paa Østkysten og Göteborg paa Vestkysten er tilstrækkelige som Import- og Eksporthavne, og at disse for Fremtiden vil kunne formidle Hovedmængden af Udlandstrafikken.

Fra anden Side gives der Udtryk for det Synspunkt, at Stockholm og Göteborg ikke uden videre vil kunne formidle al Trafikken. Til at løse denne Opgave behøver man Lagerbygninger og Transportindretninger, som det tager lang Tid at anlægge.

SKIBSFARTEN PAA ØSTERSØEN

Det meddeles fra Stockholm, at de fleste Vintertillæg, der har været ydet Skibsfragterne, nu er ophævede. Fra den 16. Maj er ogsaa Vintertillægene for Skibsfarten paa Finland ophævede, og det samme gælder for de nordlige svenske Havne. Trollhättan-Kanalen mellem Vänerne og Ström er i disse Dage aabnet for Sejlads, efter at Isen nu er borte.

Man regner med, at Skibstrafikken inden denne Maanedes Udgang vil komme i Gang helt op til Luleå. Det er omtrent paa samme Tid som i normale Aar, hvilket maa siges at være en Rekord paa Baggrund af de vældige Ismasser som i Vinter blokerede Kysten.

SVERIGES SKIBSTAB UNDER KRIGEN

I sidst udkomne Nummer af *Svensk Sjöfartstidning* bringes der en Oversigt over de Skibstabs, som Sverige har haft siden Krigsudbruddet i September 1939 indtil 20. April 1942.

I 1939 forliste følgende svenske Skibe:

Gertrud Bratt, 1519 Bruttotons, bygget 1927, Silesia 1947 — 1923, Nyland 3526 — 1909, Gun 1222 — 1891, Vistula 1028 — 1919, Wanja 2668 — 1919, Gustav Adolf 926 — 1920, Albania 1198 — 1903, B. O. Börjesson 1585 — 1908, Gustaf E. Reuter 6294 — 1928, Rudolf 2180 — 1922, Vinga 1932 — 1923, Torö 1477 — 1924, Algol (senere bjerget) 989 — 1937, Ursus 1499 — 1902, Lister 1361 — 1928, Adolf Bratt 1312 — 1924, Vega 1300 — 1897, Mars 1875 — 1924, Mars 1474 — 1882, Carl Henckel 1378 — 1882.

Forlisene i 1940 var:

Lars Magnus Trocelli 1951 — 1920, Svartön 2469 — 1906, Fenris 484 — 1909, Sylvia 1656 — 1883, Pajala 6865 — 1924, Foxen 1308 — 1920, Flandria 1204 — 1898, Patria 1185 — 1915, Andalusia 1284 — 1916, Gothia 1550 — 1937, Fram 2760 — 1897, Wirgo (bjerget senere) 657 — 1930, Norma 1022 — 1914, Orania 1874 — 1919, Dalarö 3893 — 1911, Liana 1657 — 1898, Osmed 1545 — 1903, Santos 3877 — 1925, Nordia 1311 — 1921, Storfors 555 — 1918, Lagaholm 2858 — 1929, Sveaborg 9209 — 1930, Torne 3837 — 1913, Styrbjørn (senere bjerget) 167 — 1910, Boden 4292 — 1914, Mertainen 4665 — 1907, Haga 1300 — 1918, Monark 1769 — 1938, Oxelösund 5653 — 1923, Stråssa 5650 — 1921, Erik Frisell 5025 — 1926, Torsten 1234 — 1880, Sonja 1828 — 1923, Tilia Gorthon 1776 — 1930, Elgö 1897 — 1918, Bissen 1516 — 1920, O. A. Brodin 2119 — 1921, Sigyn 1973 — 1897, Atos 2160 — 1902, Canton 5783 — 1922, Varia 929 — 1908, Mongolia 2125 — 1909, Nils Gorthon 1809 — 1921, Hedrun 2325 — 1920, Alida Gorthon 2370 — 1902, Siljan 3060 — 1920, Gondul (bjerget senere) 1233 — 1928, Gunborg 1574 — 1930, Convallaria 1996 — 1921, Janus 9825 — 1939, Meggie 1809 — 1889, Vingaland 2720 — 1935, Veronica 1316 — 1918, Anten 5234 — 1920, Gwalia 1047 — 1907, Daphne 1513 — 1890, Mangan 1246 — 1922, Stureholm 4600 — 1919, Valparaiso 3761 — 1917.

Forlisene i 1941:

Buenos Aires 5653 — 1920, Bertha 1216 — 1906, Belgia 2076 — 1930, Rydboholm 3201 — 1933, Göteborg 821 — 1893, Murjek 5024 — 1925, Stella 1189 — 1905, Korshamn 6670 — 1920, Trolleholm 5084 — 1922, Liguria 1691 — 1914, Castor 8945 — 1928, Kexholm 3777 — 1937, Sir Ernest Cassel 7738 — 1910, Venezuela 7084 — 1930, Japan 5230 — 1911, Ossian 1796 — 1892, Taberg 1392 — 1920, Gunda 1770 — 1930, Calabria 1270 — 1916, Stig Gorthon 2262 — 1924, Aspen 1306 — 1918, Norita 1512 — 1924, Scania 1999 — 1901, Garm 1366 — 1912, Gunlög 1424 — 1917, Hilda 1364 — 1925, Sigrid 1093 — 1900, Vollrath Tham 5806 — 1909, Uno 431 — 1938, Hedda 1471 — 1920, Ningpo 6089 — 1938.

Forlisene i 1942:

Amerikaland 15337 — 1925, Yngaren 5293 — 1921, Starke 2459 — 1930, Skåne 4585 — 1921, Thyra 1798 — 1925, Ara 2208 — 1921, Scotia 1854 — 1918, Korsholm 2685 — 1925, Arete 587 — 1928, Agra 4589 — 1925.

Reders eller Befragters Agenter.

Om dette Spørgsmaal har der staaet megen Strid. Under haard, men forgæves Modstand fra Redernes og deres Organisationers Side har der efterhaanden i mange Trades udviklet sig den Kotume, at Rederen i Certepartiet tvinges til at benytte sig af de af Befragterne udpegede Agenter i Laste- og Lossehavnen. Ud fra principielle Betragtninger er denne Praxis naturligvis forkastelig, idet det grundlæggende Synspunkt naturligvis maa være det, at den Agent, Rederen betaler for at varetage hans Interesse, ikke paa nogen Maade maa staa i Afhængighedsforhold, hverken til Afskiber eller Modtager, og dette vil naturligvis altid være Tilfældet, selvom den Agent, Befragteren maatte udpege, er aldrig saa respektabel og hans Vilje til at fordele Sol og Vind lige er aldrig saa god. Endnu værre bliver Forholdet naturligvis, hvis Befragteren benytter sig af sin certepartimæssige Ret paa dette Omraade til at udpege Afskiberen eller Modtageren som Skibets Agent. I saa Tilfælde er man ude i den rene Vilkaarlighed, og det vil derfor som oftest være nødvendigt for Rederen selv at udnævne en Agent, der kan assistere Føreren og i det hele taget varetage Skibets Interesser, men en saadan Foranstaltning foraarsager naturligvis kun Ekstraudgifter.

En Agents Opgaver er mange og betydningsfulde. Et af hans vigtigste almindelige Hverv er saaledes at incassere Fragten i Lossehavnen, men desuden maa han yde Skibsføreren den nødvendige Hjælp ved Ordning af Besigtigelser, besørge Meldinger til Afskiber og Modtager om, at Skibet er klar til at laste, henholdsvis losse. Han fører Korrespondancen med Afskiber og Modtager om alle Forhold vedrørende Lasten og varetager i det hele taget Skibets Interesser overfor disse to Parter. Endvidere maa han sørge for, at Skibets Udgifter til Havne-, Told- og Lodsvæsen bliver rettidigt betalt, saaledes at Skibet kan afgaa, saasnart det er tillastet eller losset, ligesom en lang Række andre omend mindre iøjnefaldende Opgaver paahviler ham.

Af de ovenfor nævnte Opgaver som det paahviler en Agent at varetage, fremgaar det klart, hvor vigtigt det er for Rederen fuldtud at kunne stole paa, at det er hans og udelukkende hans Interesser, Agentens Onhu gælder, og dette Synspunkt træder naturligvis endnu stærkere i Forgrunden under urolige og usikre Tider med skiftende og uberegnelige Priser og Kurser. Man behøver kun at tænke tilbage til Tiden efter September 1931, da England foretog det overraskende og uventede Skridt at suspendere Guldstandarden. En Del Redere, som havde Skibe, der lossede i kontinentale Havne, hvor Kutymen med Befragternes Agent særlig florerer, og som ifølge Certepartiet var bundet til en Agent udpeget af Befragterne, havde den Gang rig Lejlighed til at erfare, hvad det betyder at maatte benytte en Agent, for hvem Rederens Interesser ikke var de afgørende. Mange var de Klager, der indløb om Agenterne i disse Havne, om, at de ikke i Tide sendte Afregning over incasseret Fragt

og derved tilføjede Rederne ikke ubetydelige Kurstab, som det paa Grund af Usikkerheden og Vanskeligheden ved at faa konstateret, hvad der virkelig var sket, viste sig umuligt at faa Dækning for. Betydelige Beløb og meget Arbejde med at trænge til Bunds i Sagerne vilde have været sparet, og mange Ærgrelser vilde have været undgaaet, saafremt Rederne ikke havde været bundet til Befragternes Agent.

Under Hensyn til de usikre Forhold, der opstaar for Rederiet som en Følge af Befragterens Ret til at udpege Skibets Agent, er dette naturligvis et af de Omraader, hvor de internationale Rederorganisationer har nedlagt et stort Arbejde for at gennemføre en tilfredsstillende Ordning, men dette Arbejde er, som saa meget andet internationalt Erhvervssamarbejde, omend ikke helt stoppet, saa dog i betydelig Grad hæmmet af Krigen. Denne har iøvrigt ogsaa paa dette Omraade fremkaldt forskellige Fænomener, der, som det maa formodes og haabes, ikke bliver af varig Art. Fra Holland meddeles det f. Eks., at *Fachgruppe Reeder og Rheinisch-Westphälisches Kohlen-Syndikat* har oprettet en Overenskomst angaaende tyske Skibe i hollandske og belgiske Havne. Ifølge denne Overenskomst skal Befragteren have Ret til at udpege Skibets Agent, men som saadanne kan kun Rederens egne Afdelingskontorer i de hollandske og belgiske Havne eller den tyske Reders egne Agenter eller tyske Agentfirmaer komme i Betragtning. Tysk Indflydelse i den hollandske og belgiske Shippingverden var jo betydelig allerede før Krigen, hvilket forsaavidt kun var naturligt, naar Hensyn tages til, hvilke betydelige Mængder af Gods der afskibedes over og udlossedes i disse Landes Havne kommende fra eller bestemt til det tyske Bagland, men foruden den Række af højt ansete tyske Mæglerfirmaer, der eksisterede før Krigen, synes det, som om et ikke ubetydeligt Antal tyske Firmaer er oprettet i disse Landes Havne i de sidste Par Aar. Den Foranstaltning, at tyske Skibe kun kan klareres af tyske Firmaer, er under de nuværende Forhold, da langt den overvejende Del af Skibsfarten paa de hollandske og belgiske Havne besørges af tyske Skibe, naturligvis en meget alvorlig Sag for de hollandske Skibsagentfirmaer, og bedre bliver det naturligvis ikke ved, at den ovenfor omtalte Overenskomst ogsaa medfører, at et, f. Eks. skandinavisk Skib, der sluttes paa *Fachgruppe Reeder-Betingelser* til eller fra en hollandsk eller belgisk Havn maa benytte en tysk Mægler, hvorved den skandinaviske Reder tvinges til at svigle en maaske i Aarevis benyttet hollandsk eller belgisk Forbindelse.

Spørgsmaalet om Reders eller Befragters Agent er iøvrigt under de stærkt kontrollerede og indskrænkede Forhold, hvorunder Skibsfarten her i Skandinavien arbejder i Øjeblikket, ikke akut, men der er vel næppe nogen Tvivl om, at naar Krigen er forbi og Redernes internationale Samarbejde igen oplages i fuldt Omfang, vil Losningen heraf igen blive sat paa Dagsordenen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Finnboda udvider

Stockholms største Værft, Finnboda Værft, har i mange Aar undergaaet en stadig og hurtig Udvikling. Foruden de mange Reparationsarbejder, Værftet har foretaget, er der ogsaa bygget en Række helt moderne Fragtmotorskibe til Sveabolaget og til den svenske Marine. Værftets Anlæg er blevet udvidet og moderniseret i meget udstrakt Grad. Ifølge Meddelelser i den svenske Presse for nylig har Finnboda Værft overtaget Aktiemajoriteten i Elektriska Svetsnings A/B i Stockholm, som er Indehavere af et andet Skibsværft i Stockholm, nemlig Hammarby Værftet. Herved bliver Finnboda i højere Grad i Stand til ogsaa at foretage Reparationer paa og Eftersyn af smaa Skibe.

To Hvedelaster til Sverige

For nylig er to Hvedelaster kommet ind til Gøteborg med Last fra Sydamerika. Det er Salen-Rederiets Motorskib »Sven Salen« paa over 9,000 Tons Dødvægt og Amerika-Mexiko-Liniens Motorskib »Stegholm« paa 7,350 Tons Dødvægt. Størstedelen af Skibenes Last bestaar af Hvede. Af de øvrige større Partier kan nævnes vegetabiliske og animalske Olier og Fedtstoffer samt Bomuld.

8 Motorskibe til Malmfarten

Det første af en Serie paa otte Motorskibe, som bygges til Malmfarten, er blevet søsat fra Gøtaverken for Regning Trafik A/B Grängesberg-Oxelösund. Skibet, som fik

Navnet *Akka*, bliver paa 8.956 Tons d.w. De otte Skibe er delt i to Klasser. Den ene Klasse omfatter fem Skibe paa 8.950 Tons d.w., og den anden Klasse tre Skibe paa hver 6.000 Tons d.w.

Salén-Rederlernes Resultater

»Salén-Rederiene« i Stockholm har afholdt Generalforsamlinger. Rederiaktiebolaget »Jamaica« havde efter Afskrivninger paa Flaaden med 2,06 Mill. Kr. et Overskud for 1941 paa 210,000 Kr., og med det overførte Beløb var der ca. 230,000 Kr. til Disposition. Af dette fik, ifølge »Nya dagl. Alleh.«, Aktionærerne 10 pCt. Udbytte med 80,000 Kr., til Skattefonden hensattes 100,000 Kr. og efter 10,000 Kr. Afskrivning paa Aktier, blev der 41,000 Kr. at overføre i ny Regning.

Efter Afskrivninger paa Flaaden med 910,000 Kr. udviste Rederiaktiebolaget »Pulp«s Regnskab et Overskud paa 340,000 Kr., og sammen med det overførte Beløb var der ca. 440,000 Kr. til Disposition. Heraf benyttes 60,000 Kr. til 10 pCt. Udbytte, og efter Bestyrelsens Forslag disponerede man over 300,000 Kr. til Gratisaktier til Aktionærerne (50 pCt. af Kapitalen). Til Reservefonden henlægges 30,000 Kr., og Resten, 45,000 Kr., overføres i ny Regning.

Rederiaktiebolaget »Strim« har efter Afskrivninger paa Flaaden med 930,000 Kr. et Overskud paa 96,000 Kr. og med overført Beløb disponeredes der over 100,000 Kr. Aktionærerne fik ogsaa her 10 pCt. Udbytte, 20,000 Kr. hensattes til Reservefond og 50,000 Kr. til Skattefond.

I Rederiaktiebolaget »Westindia« blev der ikke givet Udbytte, men det vedtoges at overføre 50,000 Kr. til Aktiekapitalen i Form af Gratisaktier til Aktionærerne. Efter Afskrivninger paa 290,000 Kr., var Overskudet 49,500 Kr., hvortil kom en Overførsel paa 29,000 Kr. Dette benyttedes til, foruden de 50,000 Kr. til Gratisaktierne, at henlægge 15,000 Kr. til Reservefonden og Resten, 13,700 Kr., blev overført i ny Regning.

Svenska Amerika Linien

Svenska Amerika Linien har afholdt Generalforsamling i Göteborg. Der blev givet Decharge for Regnskabet. Af Overskudet vedtoges 750,000 Kr. hensat til en Omkostnings-Udligningsfond, Aktionærerne faar 5 pCt. Udbytte med 1,200,000 Kr. og til næste Aars Regnskab overføres 59,000 Kr.

Det derefter følgende Valg til Bestyrelsen fik sit Præg af de store Aktiekøb, som i den seneste Tid har fundet Sted af Interessenter i »Transatlantic-Koncernen«, skriver »Svenska Dagbladet«. Bestyrelsen har hidtil bestaaet af seks Medlemmer og tre Suppleanter, men paa Forslag af Konsul Tor E. J. son Brostrøm besluttedes det, at Bestyrelsen fremtidig skal bestaa af syv Medlemmer og tre Suppleanter, samtidig med at der blev vedtaget en Ændring i Bestyrelsens Honorar. Paa Forslag af Konsul Brostrøm valgtes ved Akklamation til Bestyrelsen Bankdirektør Åke Belfrage, Major Herbert Jacobsson, Generalkonsul Gunnar Carlsson, Bankdirektør Marcus Wallenberg junr., Direktør Axel Adler, Kommandarkaptajn Erik Wetter og Assessor Niels Parkfelt. Trans-Koncernens Repræsentanter i Bestyrelsen bliver herefter Generalkonsul G. Carlsson, Direktør Adler og Assessor Parkfelt, medens Brostrøms-koncernen repræsenteres af Major H. Jacobsson og Kommandarkaptajn Wetter. Bankdirektør Marcus Wallenberg junr., som er blandt de nyvalgte, tilhører A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet. Bestyrelsens Sammensætning tyder paa, at et inlmit Samarbejde vil blive etableret mellem Göteborgs Storerier.

Den nye Formand fremsatte efter Valget en Tak fra Selskabet til de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, der havde været med i Selskabets værste Prøveaar, som begyndte med »Stockholm«s Brand i Italien og kulminerede med Spærringen mod Vest. Ved et efterfølgende Bestyrelsesmøde valgtes Bankdirektør Belfrage til Formand og Generalkonsul Carlsson til Viceformand. Iøvrigt er Ledelsen uforandret med Konsul Axel Jonsson som administrerende Direktør.

Nyt Helsingborg-Rederi

I Helsingborg er indregistreret et nyt Selskab under Navnet Erik Bancks Rederi A/B, med en Aktiekapital paa 500,000 Kr.

Andre svenske Rederiresultater

Rederi A/B Kullabergs Nettooverskud for 1941 udgjorde 157,402 Kr. Fra 1940 var der overført 11,195 Kr. Til Skatter hensattes 100,000 Kr., og der overførtes i ny Regning 1,097 Kr. Selskabet uddeler en Dividende paa 15 pCt., hvortil medgaar 67,500 Kr.

Rederi A/B Magnus Stenbock uddeler en Dividende paa 8 pCt. for 1941.

Rederi A/B Meteor udbetaler 10 pCt.'s Dividende for det afsluttede Regnskabsaar.

Efter at have anvendt 65,750 Kr. til Afskrivninger havde Rederi A/B Nordverige et Nettooverskud paa 20,352 Kr. Overførslen fra forrige Aar androg 6,664 Kr. Til Skatte-reservefond henlagdes 12,000 Kr., i ny Regning overførtes

3,497 Kr., og der uddeles en Dividende paa 10 pCt., hvortil medgaar 11,500 Kr.

Skibssalg

Damperen »Malva«, paa 715 Tons d.w., bygget i 1925, er blevet solgt af Lödöse Varv til Förnyade Angfartygs A/B Götha.

Autorisation som Skibsklarerere

Firmaet A. Graham & Co. A/B har faaet Autorisation som Skibsklarerere i Göteborg fra og med den 18. April 1942.

Finsk Damper til Sverige

Rederi A/B Iris i Stockholm har ansøgt om den svenske Regerings Tilladelse til at indføre den finske Damper »Tauri«, paa 2,517 Bruttotons, bygget i 1909. Skibet er krigsbeskadiget, men man regner med, at det kan repareres.

Svenska Amerika Mexiko Linien

Paa Svenska Amerika Mexiko Liniens Generalforsamling for nylig vedtoges det at uddele et Udbytte paa 8 pCt.

Svensk »Transatlantic« bestiller to store Skibe

Rederiaktiebolaget »Transatlantic« har afgivet Ordre til Götaaverken paa Bygning af et Skib paa 8700 Tons, som skal leveres i Løbet af 1943. Desuden har Rederiet ved Eriksberg-Værftet bestilt et Motorskib paa 6000 Tons.

De to Ordre begrundes med, at Rederiet vil have udlignet de Tab, det har haft som Følge af Krigen.

Motorskib leveret fra Eriksberg

Eriksbergs Skibsværft har leveret Motorskibet »Tritonia«, paa ca. 5,000 Tons d.w. til Soya-Bolaget i Stockholm. Skibet, som er bygget til Lloyd's højeste Klasse, drives af en to-Takts, enkeltvirkende ni-cylindret B. & W. Dieselmotor af Eriksbergs egen Fabrikation. Den udvikler 3500 IHP. Farten paa fuld Last er 13½ Knob.

Nyt norsk Bjergningsselskab

Bergens Securitas A/S har anmeldt til Bergens Firma-register, at Selskabet er ophørt med at drive Forsikringsvirksomhed. Dets Formaal er nu Bjergning og Assistance samt Rederivirksomhed. Aktiekapitalen er forhøjet fra 5000 Kr. til 200,000 Kr. fuldt indbetalt. Selskabet ledes af Skibsleder August Kjerland. Der skal anskaffes Tonnage og moderne Bjergningsmateriel i den Hensigt at yde konkurrencedygtig Service paa særlige Felter inden for Bjergningsområdet.

A/S Fredrikstad mek. Verksted

Regnskabet for A/S Fredrikstad mek. Verksted for det afsluttede Regnskabsaar udviste et Overskud paa ca. 93,000 Kr., som det besluttedes at anvende til Reservefond og Skattefond.

Dampskibstrafik i Østersøen

Det meddeles, at tyske Rederier har oprettet en regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Bremen—Hamburg og Riga. Der sejles fra nu af to Gange ugentligt i begge Retninger.

Nyt Selskab i Basel

Et nyt Aktieselskab er for nylig dannet i Basel under Navnet Gondrand Maritime A.S. Aktiekapitalen er paa 100,000 Schweizer-Francs. Selskabet har til Formaal at drive Rederivirksomhed og at gennemføre Transporter til Oppeholdelse af Landets Forsyninger og dermed beslaglet Virksomhed. I U.S.A. har man købt Damperen »Atlantico« for \$260,000. Selskabets Kontorer er Viaduktstrasse 8, Basel, i samme Bygning som det bekendte Speditions-koncern Gebrüder Gondrand.

Mexikansk Handelsskib sunket

Et mexikansk Handelsskib »Potrero del Llano« er sunket udfør Miamis Kyst. 22 Overlevende landsattes i en Ilavn paa den amerikanske Østkyst.

Argentinsk Skibskøb i U. S. A.

Efter hvad der meddeles fra Buenos Aires, har Argentina overtaget Udvekslingen af de engelske og japanske Diplomater. Den argentinske Regering agter at købe en Damper af den amerikanske Grace-Linie til dette Formaal.

Argentinske Skibsbygningsplaner

I Buenos Aires har Flaadeministeren fremsat en Udtalelse om, at Argentina for Tiden planlægger Grundlæggelsen af sin egen Skibsbygningsindustri, idet det er Regeringens Ønske, at den argentinske Handelsflaade efter Krigen kan deltage i Konkurrencen paa Verdenshavene.

Cunard Steamship Co. fordoblet Bruttooverskud

Cunard Steamship Co. i Liverpool, som er et Holdingselskab for det engelske Linjerederi The Cunard White Star Line og andre engelske Skibsfartsselskaber, har sidste Aar haft et Bruttooverskud paa 1,002 Millioner Pund Sterling mod 505,000 Pund Aare før. Efter Fradrag fremkommer der et Nettooverskud paa 230,000 Pund Sterling.

Landsindsamling af Jern og Metaller

Der er nu iværksat en systematisk Landsindsamling af Jern og Metaller — i Lighed med den, der allerede i et Aars Tid har fundet Sted for Gummi. Der er oprettet en særlig Organisation, Danske Erhvervs Jern- og Metalindsamling, der ledes af et Forretningsudvalg, bestaaende af Repræsentanter for Industri og Handel, og som skal lede Landsindsamlingen i Praksis.

Lavere Porto mellem Danmark og Tyskland

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet meddeler, at der mellem Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet og Repræsentanter for det tyske Rigspostministerium er blevet forhandlet om Postudvekslingen og Telegraf-tjenesten mellem Danmark og Tyskland.

Disse Forhandlinger er resulteret i Simplificering af nogle interne tjenstlige Forhold, navnlig Afregningsforhold, samt i en Aftale om lavere Porto for Breve og Brevkort i Postudvekslingen med Tyskland. Taksterne vil i det store og hele komme til at svare til de Takster, der paa dette Omraade gælder mellem Danmark og de nordiske Lande.

For Breve indtil 20 Gram og for Brevkort vil Taksten saaledes blive henholdsvis 20 og 15 Øre.

Aftalen træder i Kraft 1. Juni 1942, inden hvilket Tidspunkt nærmere Meddelelse vil blive udsendt.

Dansk Lodsforenings Generalforsamling

Som tidligere omtalt afholder Dansk Lodsforening ordinær Generalforsamling i København Søndag den 31. Maj. Til Behandling foreligger blandt andet Forslag til Forhøjelse af Taksterne og Ændring af de nugældende Distinktions-Bestemmelser. Ved denne Lejlighed udtræder Næstformanden, Lodsformand G. Thostrup, Aalborg, af Bestyrelsen, hvor han har haft Sæde i 25 Aar. Han indvalgtes i 1917, og blev allerede samme Aar valgt til Formand. Denne Post nedlagde han i 1921, men har siden fortsat som Bestyrelsesmedlem og udført et stort Arbejde for Standen.

Søforhør

Motorsejleren »Erna« af Vejle har den 14. Maj paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul haft en Kollision med Damperen »Marie Clausen« af Kolding. Skibsføreren S. B. Christensen fra »Erna« forklarede under et Søforhør i Sø- og Handelsretten, at Sammenstødet skete i Spærringen ved Sjællands Rev. Han troede, at »Marie Clausen« vilde passere om Bagbord, men Skibet drejede til den anden Side. Skandækkel paa »Erna« knustes, Styrbordstanken blev læk og der skete lidt anden Skade.

Fiskerihavnen i Kerteminde

Ministeriet for offentlige Arbejder har meddelt Kerteminde Byraad, at der ikke kan bevilges noget direkte Statstilskud til Udvidelsen af Fiskerihavnen. Ministeriet vil i Stedet anbefale almindeligt Beskæftigelsestilskud, hvis Projektet omarbejdes, og hvis Havnen kan skaffe Midlerne til Arbejdet, som Ministeriet anslaaer til koste 151—155,000 Kr. Havneudvalget har svaret Ministeriet, at dette Svar helt har forrykket den økonomiske Basis for Udvidelsen, og at Projektet maa opgives i den foreliggende Form. Borgmesteren oplyste i sidste Møde overfor Byraadet, at man fra Havneudvalgets Side agtede at gribe Sugan an paa en anden Maade og i flere Tempi. Havneudvalget vil senere komme med Forslag herom.

Fyrlisten 1942

Det kongelige Søkort-Arkiv har nu udsendt »Danske og islandske Fyr- og Taagesignalstationer« for 1942. Bogen er ført op til den 23. April, idet Nr. 16 af »Efterretninger for Søfarende« for 1942 er taget med. Som sædvanlig giver den nyttig Vejledning om Fyrskibe, Taagesignaler, Signalstationer, Afmærkning af Vrag og undersøiske Kabler, Radiofyr- og Undervandssignalstationer, Radiopjilstationer, etc. Bogens Pris er 6 Kr. plus en Forhøjelse paa 25 pCl.

Motorsejler forlist

Motorsejleren »Johannes« af Aabenraa, tilhørende Kaptajn Fr. Rasmussen, er forlist i Farvandet udfor Sydøstkysten af Als. Skibet var paa Rejse fra Flensborg til Rudkøbing med 45 Tons Briketter og sank i Løbet af 5 Minutter paa 35 m Vand.

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

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.		

Kaptajn Rasmussen, der selv førte Skibet, samt Jungmanden Holger Rasmussen naaede at gaa i Baaden.

Sandsynligheden taler for, at en Frostskade fra i Vinter pludselig har bevirket en Lækage. Skibet var assureret i Danske Lloyd.

Fiskernes Modelsamling

Dansk Fiskeriforening har en i sin Art enestaaende Samling af Fartøjsmodeller, Redskaber og Fisk, som nu har til Huse Nørregade 7 i København.

Der har gentagne Gange været løbet Storm mod denne værdifulde Modelsamling, der iøvrigt hver Onsdag og Lørdag Kl. 13—15 er gratis tilgængelig for Publikum. »Vestjydsk Fiskeriforening« har saaledes f. Eks. været ivrig efter at faa den til Danmarks største Fiskeriby, Esbjerg.

Kronborg-Museet har nu overfor Dansk Fiskeriforening gjort Forestillinger om at faa Samlingerne indlemmet i Søfartsmuseet paa Kronborg, hvor de efter Museets Mening »rettelig hører hjemme«. Dansk Fiskeriforenings Bestyrelse synes dog ikke tilbøjelig til at gaa ind for Ideen.

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond

»Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond« har afholdt sine Aarsmøder i København med Delegerede fra hele Landet.

Formanden, Mouritz Madsen, oplyste i sin Beretning, at Medlemstallet nu var 1537. Desuden er der et stort Antal Bidragydere, men det havde været et vanskeligt Aar at komme igennem, fordi Fondet heller ikke i det forløbne Aar havde været i Forbindelse med Afdelingerne i Udlandet og de danske Skibe i fremmede Havne. Det var alligevel lykkedes at holde Fondets Virksomhed i Gang. Saa vel Hjælpearbejdet for Søens Gamle og Syge som Driften af Alderdomshjemmet i Valdemarsgade og Rekreationshjemmene i Lillerød og Snekkersten havde været gennemført. Fondets Legatformue var steget til 62,500 Kr., og dets samlede Formue andrager 217,600 Kr.

Formanden, Mouritz Madsen, genvalgte, og til Forretningsudvalget nyvalgte Inspektør Chr. Jensen og Kaptajn N. Th. Ankersen, København.

PERSONALIA**70 Aar**

Tidligere mangeaarig Fører i Det forenede Dampskibsselskab, Kaptajn L. D. Lydersen, fylder den 28. Maj 70 Aar. Kaptajn Lydersen tog sin Afsked med Pension 1936.

50 Aar

Prokurist og Medindehaver i det kendte Skibssalgssfirma: Københavns Skibssalgsbureau v. Charles Hvilsom, John Cahnbly, fyldte den 19. Maj 50 Aar.

Skibstilsynet

Ved kgl. Resolution af 8. Maj er Ingeniør under Statens Skibstilsyn, cand. polyt. V. E. S. Lundsryd samt Skibssynsmændene sammesteds Maskinmester N. G. Bast, Ingeniør H. Bolton, Kaptajn H. E. Jacobsen, Maskinmester N. P. T. Nielsen og Kaptajn A. Winther udnævnt til Skibssynsinspektører under Statens Skibstilsyn fra 1. Maj.

Dødsfald

Den gamle vellente Redningsmand, tidligere mangeaarig Baadmand Søren Chr. Rasmussen, Anholt, er afgaaet ved Døden 77 Aar gammel. Søren Chr. Rasmussen havde været ansat ved Redningsvæsenet i 35 Aar, da han 1929 trak sig tilbage, og i de mange Aar deltaget i Redningen af ikke mindre end 188 Skibbrudne.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLERLLOYD'S AGENT
(GRUNDLAET 1876)**FREDERICA**Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Bos Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**TUBORG****GRØN**
eller
RØD

Brug

Holzappel's
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
Amager **1483**.**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVRDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 21. Maj 1942.

Nr. 20.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „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), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Danske og islandske Fyr- og Taagesignalstationer m. m. 1942. 20. Udgave. Sluttet den 23. April 1942. (Inkl. E. f. S. Nr. 16 for 1942). Pris: Kr. 6,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

Annuleret er:

Fortegnelse over danske og islandske Fyr og Taagesignalstationer (A) samt Radiofyr, Undervandssignalstationer og Kystradiostationer (B) 1938.

I. Østersøen.

679. Sverige S.-Kyst. Trelleborgs ränna. Sømærker genudlagt.

(U. f. s. Nr. 20/888. Stockholm 1942.)

Klokketønden *Trelleborgs ränna Nr. 1* og Lystønden *Trelleborgs ränna Nr. 2* paa c. $55^{\circ} 21',4$ N. $13^{\circ} 09',0$ E. er atter udlagt paa Plads.

680. Sverige. Ölands södra udde. Neutralitetsløbet. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 20/881. Stockholm 1942.)

Følgende Ændringer er foretaget ved Afmærkningen af Neutralitetsløbet:

1. Den sorte Stage med 2 Balloner paa $56^{\circ} 08',25$ N. $16^{\circ} 25',56$ E. er flyttet c. 550 m i Retning 30° til $56^{\circ} 08',50$ N. $16^{\circ} 25',86$ E.

2. Den røde Stage med 1 opadvendt Koste paa $56^{\circ} 08',41$ N. $16^{\circ} 25',65$ E. er flyttet c. 370 m i Retning 11° til $56^{\circ} 08',60$ N. $16^{\circ} 25',72$ E.

3. Den røde Stage med 3 opadvendte Koste paa $56^{\circ} 08',46$ N. $16^{\circ} 26',25$ E. er flyttet c. 610 m i Retning 4° til $56^{\circ} 08',80$ N. $16^{\circ} 26',31$ E.

(E. f. S. Nr. 4/282 1942. Kort Nr. 180 og 181.)

681. (T). Sverige. Yttre Stengrund. Lys- og Fløjtetønde flyttet.

(U. f. s. Nr. 20/883. Stockholm 1942.)

Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* paa c. $56^{\circ} 09',4$ N. $16^{\circ} 05',8$ E. er indtil videre flyttet W. paa til c. $56^{\circ} 09',6$ N. $16^{\circ} 03',4$ E.

(Kort Nr. 180 og 181.)

682. Sverige. Falsterborev—Landsort. Lys- og Fløjtetønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 20/882. Stockholm 1942.)
Lys- og Fløjtetønderne *Klotet* paa c. $56^{\circ} 00' N.$ $15^{\circ} 48' E.$ og *Yttre Stengrund* paa c. $56^{\circ} 09',6 N.$ $16^{\circ} 03',4 E.$ er atter udlagt paa Plads.
683. Sverige. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 20/880. Stockholm 1942.)
En Stage med Kost er udlagt ved Siden af Stagen uden Topbetegnelse paa $56^{\circ} 39',05 N.$ $16^{\circ} 27',68 E.$
684. Sverige. Kalmarsunds djupränna. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 20/887. Stockholm 1942.)
Lystønderne *Gillburen* og *Kalmar södra boj* paa c. $56^{\circ} 40' N.$ $16^{\circ} 23' E.$ er atter udlagt paa Plads.
685. Sverige. Kalmarsunds djupränna. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 20/879. Stockholm 1942.)
De sorte Stager med 1 Ballon paa
a) $56^{\circ} 41',17 N.$ $16^{\circ} 24',10 E.$, ved *Västra Krongrundet*,
b) $56^{\circ} 40',64 N.$ $16^{\circ} 23',77 E.$, ved Grunden *Östra Yxhammaren* og
c) $56^{\circ} 40',50 N.$ $16^{\circ} 23',66 E.$, ved Grunden *Västra Osvallen*
er ombyttet med sorte Stager uden Topbetegnelse.
(E. f. S. Nr. 8/397 1942.)
686. Sverige. Kalmarsund. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 20/878. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads:
Trädgårdsgrund c. $56^{\circ} 38' N.$ $16^{\circ} 22' E.$ *Tärnör. Mellgrund. Slottsbredan* c. $56^{\circ} 56' N.$ $16^{\circ} 36' E.$
687. Sverige. Kalmarsund. Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 20/886. Stockholm 1942.)
Utgrunden Fyrskib paa c. $56^{\circ} 20',9 N.$ $16^{\circ} 14',8 E.$ er atter udlagt paa Plads.
688. Sverige. Södertälje—Oxelösund. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 20/876. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder ved Sejllobet: *Södertälje—Oxelösund* er atter udlagt paa Plads:
Korsnäsgrundet c. $58^{\circ} 51' N.$ $17^{\circ} 36' E.$ *Algubbsgrundet. Västra Stendörren* c. $58^{\circ} 45' N.$ $17^{\circ} 24' E.$
689. Sverige. Bottniske Bugt. Öregrundsgrepen. Södra Kvarken. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 20/838. Stockholm 1942.)
Samtlige svenske Fyr og Radiofyr S. for $63^{\circ} 40' N.$ er atter i Virksomhed med Undtagelse af *Understen* Fyr, Bifyr og Radiofyr paa c. $60^{\circ} 17' N.$ $18^{\circ} 55' E.$
690. Finland. Advarsel vedrørende drivende Miner.
(U. f. s. Nr. 13/250. Helsingfors 1942.)
Paa Grund af Vinterens strenge Isforhold i den mellemste og den E.-ligste Del af *Østersoen* er der Mulighed for at møde talrige drivende Miner.
691. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa, 14. Maj 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Norrskär c. $63^{\circ} 14' N.$ $20^{\circ} 36' E.$ *Strömmingsbådan* c. $62^{\circ} 59' N.$ $20^{\circ} 45' E.$ *Sälgrund* c. $62^{\circ} 20' N.$ $21^{\circ} 11' E.$ *Yttergrund* c. $61^{\circ} 59' N.$ $21^{\circ} 18' E.$
692. Finland. Bottniske Bugt. Räsö. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/231. Helsingfors 1942.)
Fyrene *Räsö* paa c. $61^{\circ} 36',7 N.$ $21^{\circ} 27',3 E.$ og *Mänlyluoto övre* og *nedre* paa c. $61^{\circ} 35',6 N.$ $21^{\circ} 30',1 E.$ er atter tændt.

693. Finland. Bottniske Bugt. Sebbskär Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/230. Helsingfors 1942.)
Sebbskär Fyr paa c. $61^{\circ} 28',_6$ N. $21^{\circ} 20',_9$ E. er atter tændt.
694. Finland. Bottniske Bugt. Raumo Indsejling. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/235. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Nurmes c. $61^{\circ} 11',_6$ N. $21^{\circ} 20',_3$ E. *Suokari övre* og *nedre*. *Valkeakari övre* og *nedre*. *Pieni Ruohokari*. *Iso Ruohokari*. *Järviuoto* c. $61^{\circ} 07',_2$ N. $21^{\circ} 26',_6$ E.
695. Finland. Bottniske Bugt. Nystad Indsejling. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/233. Helsingfors 1942.)
Fyrene *Ristikari (Kirsta)* c. $60^{\circ} 46',_1$ N. $21^{\circ} 14',_9$ E., *Haanperänkari* og *Syvinsalmenkari* c. $60^{\circ} 46',_2$ N. $21^{\circ} 15',_7$ E. er atter tændt.
696. Finland. Bottniske Bugt. Nystad Indsejling. Keskikallio (Medelklubb). Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/232. Helsingfors 1942.)
Keskikallio Fyr paa c. $60^{\circ} 41',_6$ N. $21^{\circ} 03',_4$ E. er atter tændt.
697. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Degerby. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/241. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Degerby c. $60^{\circ} 02',_1$ N. $20^{\circ} 23',_8$ E. *Rövarör*. *Degerby övre* og *nedre*. *Tulluddens övre* og *nedre*. *Flisösvund*. *Flisö övre* og *nedre* c. $60^{\circ} 00',_7$ N. $20^{\circ} 19',_6$ E.
698. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Kökar. Karskär Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/240. Helsingfors 1942.)
Karskär Fyr paa c. $59^{\circ} 57',_2$ N. $20^{\circ} 52',_1$ E. er atter tændt.
699. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Stora Sottunga—Kökar. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/239. Helsingfors 1942.)
Fyrene *Långskär* c. $60^{\circ} 02',_4$ N. $20^{\circ} 46',_9$ E., *Gustland* og *Trännskär* c. $60^{\circ} 01',_0$ N. $20^{\circ} 47',_8$ E. er atter tændt.
700. Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/238. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Bockholm c. $60^{\circ} 28',_2$ N. $21^{\circ} 30',_1$ E. *Saviletto*. *Friisilä*. *Vikatmaa*. *Kaaskeri*. *Lypertö lotsstuga*. *Lypertö övre* og *nedre* c. $60^{\circ} 36',_5$ N. $21^{\circ} 13',_3$ E.
701. Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/236. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Aukkoluoto c. $60^{\circ} 21',_2$ N. $21^{\circ} 43',_0$ E. *Ruotsalainen*. *Kettumaa*. *Ämmänletto*. *Palva* c. $60^{\circ} 27',_8$ N. $21^{\circ} 38',_4$ E.
702. Finland. Skärgårdshavet. Loukeenkari Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/237. Helsingfors 1942.)
Loukeenkari Fyr paa c. $60^{\circ} 19',_6$ N. $21^{\circ} 50',_3$ E. er atter tændt.
703. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo—Pitkäpaasi. Järviuoto. Nyt Sømærke opført.
(U. f. s. Nr. 13/229. Helsingfors 1942.)
Et nyt, fast Sømærke, *Järviuoto Sømærke*, er opført paa $60^{\circ} 28' 20''$ N. $27^{\circ} 38' 16''$ E. Sømærket er forsynet med en hvid, rektangulær Flade med et rødt, lodret Midterfelt. Højden over Havet: 8 m.

704. Tyskland. Danzig Bugt. Koliebken E. Grund afmærket.

(N. f. S. Nr. 19/796. Berlin 1942.)

En Grund med 5,5 m Vanddybde paa $54^{\circ} 28' 26''$ N. $18^{\circ} 35' 16''$ E. er afmærket med en hvid Tønde, mærket *Koliebken*, og med rød, cylindrisk Topbetegnelse.

Tønden er udlagt paa selve Grunden, som har en Bredde af c. 100 m.
(Kort Nr. 200.)

705. Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.

(N. f. S. Nr. 19/797. Berlin 1942.)

I Tiden: 4.—27. Juni og 1. Juli—1. August 1942 foretages Skydeøvelser hver Dag Kl. 0900—1200, Kl. 1400—1700 og Kl. 2200—2400.

Skydeområdet begrænses af en Linie, der gaar fra et Punkt A paa Kysten (Skydepladsen): $54^{\circ} 26' 16''$ N. $16^{\circ} 22' 42''$ E. (400 m W. for *Rügenwalde* Havneindløb) til Punktet B: $54^{\circ} 22' 36''$ N. $16^{\circ} 05' 48''$ E., herfra af en Cirkellinie med Radius 10,8 Sm og med Punkt A som Centrum til Punktet C: $54^{\circ} 36' 45''$ N. $16^{\circ} 19' 40''$ E. og fra dette Punkt af en ret Linie til Punkt A.

Paa Skydeområdet indenfor *tysk* Højhedsomraade er paa Skydedagene Sejlads og Fiskeri forbudt.

Naar der skydes, vises om Dagen 2 internationale Signalflag *B* og om Natten 3 Lys, hejst lodret for hinanden, det øverste af Lysene rødt, de 2 nederste hvide, paa følgende Steder:

- 1) Paa Signalmasterne paa begge Sider af Skydepladsen,
- 2) paa det Orlogsfartøj, der udfører Sikkerhedstjeneste,
- 3) paa *Rügenwalde* Lodsstations Taarn.

Indtræffer om Dagen en kortere Pause mellem Skydningerne, vises samtidigt med Dagsignalet en gul Stander med blaa Bort.

706. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 19/798. Berlin 1942.)

Den 2. og 5. Juni 1942 foretages fra Kl. 0700 til Kl. 1800 Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*. Der skydes ud over Søen.

Angaaende Grænser for Fareomraade, Signaler under Skydning o. s. v. henvises til E. f. S. Nr. 19/652 1942.

c. $54^{\circ} 11'$ N. $15^{\circ} 26'$ E.

(E. f. S. Nr. 19/652 1942.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**707. Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlægges.**

I Anledning af Udvidelsesarbejder i *Helsingør* Havn paa c. $56^{\circ} 02',1$ N. $12^{\circ} 37',4$ E. udlægges i nær Fremtid et elektrisk Kabel tværs over Indsejlingen til Havnen. Kablet udlægges fra et Punkt paa E.-Siden af N.-lige Havnemole, c. 45 m fra Molehovedet, til S.-lige Havnemoles Hoved.

708. Danmark. Sundet. Vedbæk Havn. Fyr atter tændt.

Fyret, der viser rødt, fast Lys paa *Vedbæk* Havns Dækmoles Hoved paa c. $55^{\circ} 51',0$ N. $12^{\circ} 34',6$ E., er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 19/676 1942.)

709. Danmark. Sundet. Lous Flak Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Lous Flak Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 49',5$ N. $12^{\circ} 42',4$ E. er atter udlagt paa Plads.

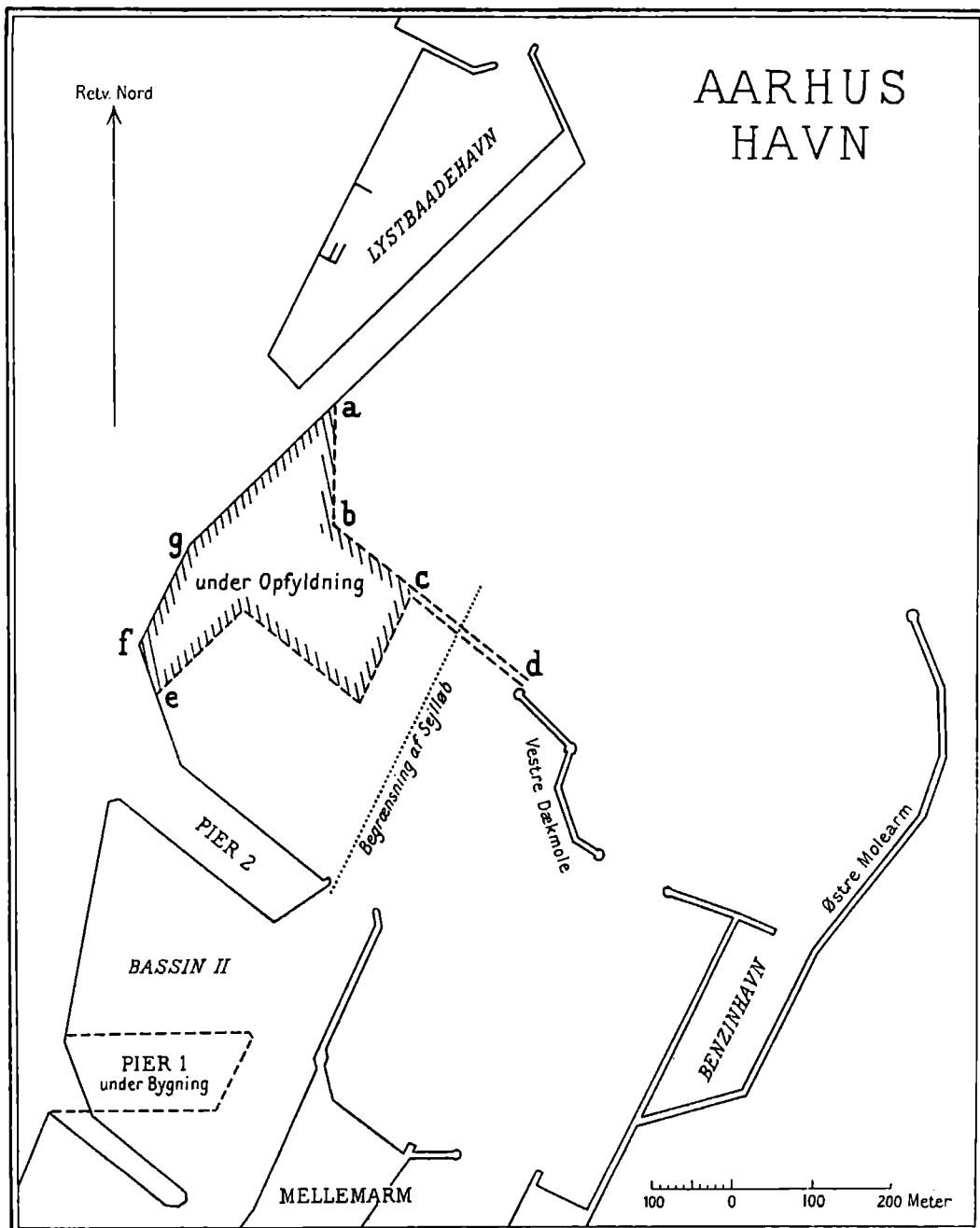
(E. f. S. Nr. 3/258 1942.)

710. **Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udlægges.**
 En sort Stage med 1 sort Flag udlægges c. 25. Maj 1942 paa $55^{\circ} 47' (17'')$ N. $12^{\circ} 36' (09'')$ E., c. 100 m E. for *Taarbæk Havn*.
711. **Danmark. Sundet. Kastrup Havn Indsejling. Afmærkning genudlagt. Dybde atter normal.**
 Afmærkningen ved den gravede Rende til *Kastrup Havn* paa c. $55^{\circ} 38',2$ N. $12^{\circ} 39',6$ E. er atter udlagt paa Plads.
 Dybden i Baakelinien i Indsejlingsrenden til Havnen er atter normal, 5,0 m.
 (E. f. S. Nr. 6/357 og 19/370 1942.)
712. **Sverige. Sundet N.-lige Del. Afmærkning forandret.**
 (U. f. s. Nr. 20/889. Stockholm 1942.)
 Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen i *Sundet*:
 1. Den rødmaledede Stage med 1 nedadvendt Kost paa $56^{\circ} 08',18$ N. $12^{\circ} 34',47$ E. er ombyttet med en rødmalet Tønde med 1 nedadvendt Kost.
 2. Den sortmalede, tynde, cylindriske Tønde uden Topbetegnelse paa $56^{\circ} 08',05$ N. $12^{\circ} 34',30$ E. er ombyttet med en sortmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s.
 3. Den rødmaledede, tynde, cylindriske Tønde paa $56^{\circ} 07',00$ N. $12^{\circ} 34',00$ E. er inddraget.
 4. En sort- og hvidmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa $56^{\circ} 06',70$ N. $12^{\circ} 34',00$ E.
 5. I Stedet for Klokketønden *Kulla Gunnarstorpsgrund* paa $56^{\circ} 06',08$ N. $12^{\circ} 36',10$ E. er udlagt en rød Stage med 1 nedadvendt Kost.
 (E. f. S. Nr. 4/299 1942. Kort Nr. 131, 130, 102, 100 og 125.)
713. **Sverige. Sundet. Landskrona. Skibsfartshindring.**
 (U. f. s. Nr. 20/847. Stockholm 1942.)
 Fra Pladsen $55^{\circ} 51' 59'',5$ N. $12^{\circ} 49' 13'',5$ E. paa Øen *Grån* udgaar 40 m i N.-lig Retning en Skibsfartshindring, som ved den N.-lige Ende om Natten vil blive afmærket med en Lanterne, der viser hvidt Lys hele Horisonten rundt.
714. **(T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Gedehave. Ledefyr midlertidigt slukket.**
Gedehave Ledefyr paa c. $55^{\circ} 14',7$ N. $11^{\circ} 14',7$ E. er midlertidigt slukket.
715. **Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn Indsejling.**
 Ved E.-Siden af den gravede Rende fra *Kalundborg Fjord* til *Kalundborg Havn* er paa nedennævnte Pladser og i vedføjede omtrentlige Afstande og Retninger fra *Gis-seløre Fyr* udlagt 3 sortmalede Tønder:
 1. $55^{\circ} 40' (27'')$ N. $11^{\circ} 05' (45'')$ E. — 910 m 66°.
 2. $55^{\circ} 40' (22'')$ N. $11^{\circ} 05' (40'')$ E. — 730 m 69°.
 3. $55^{\circ} 40' (07'')$ N. $11^{\circ} 05' (30'')$ E. — 570 m 115°.
 (Kort Nr. 140, 141 og 103. Havnelods, Side 109. Søm.-Fort. Side 46, Nr. 8 A.)
716. **Danmark. Store-Bælt. Albuen SW. Oplysning om Vrag.**
 Under Henviisning til E. f. S. Nr. 19/656 1942 meddeles, at Pladsen for den deri nævnte sunkne Ponton er $54^{\circ} 47' (02'')$ N. $10^{\circ} 53' (08'')$ E., c. 4,2 Sm 221° fra *Albuen Fyr*. Vraget er afmærket med en Bøje.
 (E. f. S. Nr. 19/656 1942.)

717. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/87 1942 meddeles, at der afholdes Skarpskydning fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa c. $54^{\circ} 58',_6$ N. $9^{\circ} 45',_9$ E. den 8., 9. og 10. Juni 1942.
(E. f. S. Nr. 1/87 1942.)
718. Danmark. Lille-Bælt. Als S. Østerhage. Lystønde genudlagt.
Østerhage Lystønde paa c. $54^{\circ} 53',_6$ N. $9^{\circ} 47',_3$ E. er atter udlagt paa Plads.
719. Danmark. Lille-Bælt. Pøls Rev. Klokketønde genudlagt.
Pøls Rev Klokketønde paa c. $54^{\circ} 51',_3$ N. $10^{\circ} 06',_0$ E. er atter udlagt paa Plads.
(So Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

720. Danmark. Kattegat. Isefjord N. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lys- og Fløjtetønden *Gronne Revle N.* paa c. $56^{\circ} 01',_4$ N. $11^{\circ} 48',_2$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 51/1663 1941.)
721. Danmark. Kattegat. Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 56',_5$ N. $11^{\circ} 02',_8$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 51/1685 1941.)
722. Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller. Taagesignal og Radiofyrtårn atter i Virksomhed.
Taagesignalet og Radiofyret ved *Røsnæs Puller Fyr* paa c. $55^{\circ} 45'$ N. $10^{\circ} 51'$ E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 7/387 1942.)
723. Danmark. Kattegat. Vesborg W. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.
Vraget, der var sunket paa $55^{\circ} 46'$ ($12''$) N. $10^{\circ} 30'$ ($28''$) E., c. 1,₆ Sm 271° fra *Vesborg Fyr*, er fjernet. Vragafmærkningen inddraget.
(E. f. S. Nr. 49/1612 1941.)
724. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
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 foreløbig blive ført ud til Begrænsningen af det gamle Sejløb. Efter at Opfyldningen er naaet til Punkt c paa medfølgende Skitse, vil Opfyldningen Syd for Linien b-c samt af Arealet a-b-c-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.)
725. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Ryes Flak. Sømærke i Uorden.
Ryes Flak røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa c. $56^{\circ} 10',_1$ N. $10^{\circ} 16',_2$ E. rapporteres at være knækket.



726. Danmark. Kattegat. Moselgrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Moselgrund Lys- og Fløjtetønde paa c. $56^{\circ} 03' N.$ $10^{\circ} 51' E.$ er atter udlagt paa Plads.

727. Danmark. Kattegat. Anholt SSE. Oplysning om Vrag.

Mindste Dybde over Vraget, der ligger paa $56^{\circ} 30' 03'' N.$ $11^{\circ} 42' 11'' E.$, er 5,6 m. En Klodsbøje er fastgjort i selve Vraget.

Vragvageren og Vraglystønden ligger henholdsvis 125 m og 200 m WSW. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 49/2759 1940. Kort Nr. 102.)

728. Danmark. Kattogat. Anholt SW. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Anholt SW. Lys- og Fløjtetønde paa c. $56^{\circ} 38',7$ N. $11^{\circ} 26',2$ E. er atter udlagt paa Plads.
729. Sverige. Kattogat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.
 (U. f. s. Nr. 20/891. Stockholm 1942.)
 Skarpskydningsøvelser foretages den 22.—30. Maj 1942 fra *Vallda Sandö* SW.-lige Pynt paa c. $57^{\circ} 29',0$ N. $11^{\circ} 54',7$ E., c. 1,4 Sm SW. for *Särö* Kirke.
 Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1600, *svensk Tid*.
 Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö* SW.-ligste Pynt. Mod Nord begrænses Sektoren af en Linie over *Yttre Tistlarna*, mod Syd af en Linie gennem *Hallands Svartskär* og mod Vest af en Linie, der gaar i 10,8 Sm Afstand fra *Vallda Sandö*.
730. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,0 m, i *Svaneholm* Fyrlinie: 6,0 m, i *Sælhundeholm Lob*: 3,8 m, i *Gaaseholm Lob*: 1,2 m, i *Svaneholm Lob*: 1,2 m og i *Kobberø Lob*: 2,3 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 5,0 m over *Havrevlen* og 6,0 m i *Svaneholm* Fyrlinie og 3,8 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
 Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:
 a. $56^{\circ} 43'$ ($16''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($08''$) E. — 3,8 m.
 b. $56^{\circ} 43'$ ($08''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($23''$) E. — 3,8 m.
 c. $56^{\circ} 42'$ ($36''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($30''$) E. — 3,0 m.
 d. $56^{\circ} 42'$ ($55''$) N. $8^{\circ} 12'$ ($50''$) E. — 3,5 m.
 (E. f. S. Nr. 16/557 1942. Kort Nr. 104.)
 (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

731. Norge. Fugløvfjord Anduvning. Mincomraade.
 (N. f. S. Nr. 19/831. Berlin 1942.)
 Omraadet indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter er spærret for Sejlad og Fiskeri:
 a) $66^{\circ} 56',0$ N. $13^{\circ} 27',5$ E. c) $67^{\circ} 03',0$ N. $13^{\circ} 17',0$ E.
 b) $66^{\circ} 56',6$ N. $13^{\circ} 17',0$ E. d) $67^{\circ} 01',6$ N. $13^{\circ} 36',5$ E.
732. Norge. Giskøsund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.
 (N. f. S. Nr. 19/852. Berlin 1942.)
 Nedennævnte Omraader er spærret for al Sejlad:
 1. *Giskøsund* mellem *Godø* og *Valderø*. c. $62^{\circ} 29'$ N. $6^{\circ} 03'$ E.
 2. *Kjerringsund* mellem *Otterø* og *Gossen*. c. $62^{\circ} 46'$ N. $6^{\circ} 55'$ E.
733. Norge. Bergen Havn. Afspærring. Advarsel.
 (Norges Handels- og Søfartstidende, 7. Maj 1942.)
 Indsejling til og Afsejling fra *Bergen* Havn indenfor nedennævnte Grænser er forbudt i Tiden: Kl. 2300—0400:
 1. Grænse i W.-lige *Byfjord*: En Linie fra *Hjelteneset* paa c. $60^{\circ} 23',3$ N. $5^{\circ} 10',8$ E. til *Tollneset* paa c. $60^{\circ} 22',6$ N. $5^{\circ} 10',9$ E.
 2. Grænser i *Herdlefjord*:
 a) I *Herdlesund* mellem *Askøy* og *Herlla*.
 b) En Linie fra *Urdneset* paa c. $60^{\circ} 34',9$ N. $4^{\circ} 57',7$ E. til *Ringholmsundet* Fyr paa c. $60^{\circ} 35',7$ N. $4^{\circ} 58',4$ E.
 3. Grænser ved *Flaløy*:
 a) Til *Fredheim* paa c. $60^{\circ} 32',7$ N.
 b) Til *Hagelsund* Fyr paa c. $60^{\circ} 32',6$ N.
 c) En Linie fra *Hagelsund* Fyr til *Tellevik* paa $60^{\circ} 31',2$ N. $5^{\circ} 17',6$ E.
 4. Grænse i *Lunegårdsvann*: Ved *Nygårdsbro*.
 Skibe og Fartøjer, der i Afspærringstiden forsøger at passere Spærregrænserne, udsætter sig for Tilintetgørelse.

734. Danmark. Lyngvig Fyr NNW. Oplysning om Vrag.
Annulleret.

735. Danmark. Graadyb. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres paa $55^{\circ} 25' 48''$ N. $8^{\circ} 14' 50''$ E., c. 215 m 255° fra Pladsen for *Graadyb* røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste og c. 150 m S. for *Sædenstrand* Fyrlinie. En Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 10^s, er udlagt henholdsvis 25 m og 75 m N. for Hindringen.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

736. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i Øresund m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.

Under 25. April 1941 har Justitsministeriet udstedt Bekendtgørelse, der omfatter dansk territorielt Farvand paa Strækningen udfor Kysten fra *Hundested* E. om *Sjælland* til *Stevns*, i *Fakse Bugt*, *Præsto Fjord*, *Smaalandsfarvandet* E. for *Storstromsbroen* samt i *Østersøen* langs *Møns* og *Falsters* Kyster indtil *Gedser*, alle de nævnte Steder indbefattet.

Enhver Person over 14 Aar, der besejler disse Farvande med Fartøjer under 20 B.R.T., skal være forsynet med et særligt Legitimationskort, der udstedes af Politiet paa det Sted, hvor man har Bopæl — undtagelsesvis kan Legitimationskortet ogsaa udstedes paa det Sted, hvor man i Øjeblikket har Ophold. Legitimationskort udstedte før 1. April 1942 skal fornyes ved Henvendelse til Politiet.

Alle Fartøjer under 20 B.R.T., som findes i de nævnte Farvande, skal anmeldes til Politiet. Fartøjer, der ikke i Forvejen er forsynet med særlige Kendetegn, vil faa tildelt et særligt Polititegn, som skal anbringes paa Fartøjet et let synligt Sted.

Alle Fartøjer under 20 B.R.T., som benyttes til Sejlads, vil derefter paa Ejerens eller Brugerens Begæring faa udstedt et særligt Baadpas, som altid skal medbringes og paa Begæring forevises Politiet eller Søværnets Skibe til Kontrol.

Fritaget for Anmeldelse er Redningsbaade, der findes om Bord paa Skibe over 20 B.R.T. Fritaget for Anmeldelse og Baadpas er endvidere Fartøjer, der kun kommer paa Gennensejling, og som kun skal have et ganske kort Ophold indenfor Omraadet. Til disse Fartøjer udstedes der af Politiet i Havnene et særligt Kontrolbevis, som skal opbevares og paa Forlangende forevises ved fornyet Kontrol.

I de omhandlede Omraader er Lystsejladss forbudt, med mindre der er givet særlig Tilladelse af Politiet. Det samme gælder Sejlads for at udøve Jagt og Fiskeri, naar denne Virksomhed ikke hidtil har været udøvet som Hovederhverv.

Tilladelse til Lystsejladss og til de nævnte Arter af Jagt og Fiskeri gives kun indenfor de særlige Omraader A til E, som er indtegnet paa hosstaaende Kort. For det paa Skitsen viste Omraade F gælder foreløbig ingen Sejladsbegrænsninger.

Sejladsen mellem *Isefjorden* og *Sundet* skal normalt foregaa inden for den paa Kortet viste fuldt optrukne Linie.

I Henhold til Justitsministeriers Cirkulære af 18. Juni 1941 skal under Skydning fra *Melby-Tollerup* Overdrev al Sejlads dog foregaa N. om den sorte Vager med 1 sort Flug, der er udlagt paa $56^{\circ} 05' 00''$ N. $11^{\circ} 55' 40''$ E., Syd for den paa Kortskitsen viste punkterede Linie.

Meddelelser om Skydning vil dels fremkomme i Efterretninger for Søfarende, dels blive bekendtgjort af Politimesteren i *Frederikssund*.

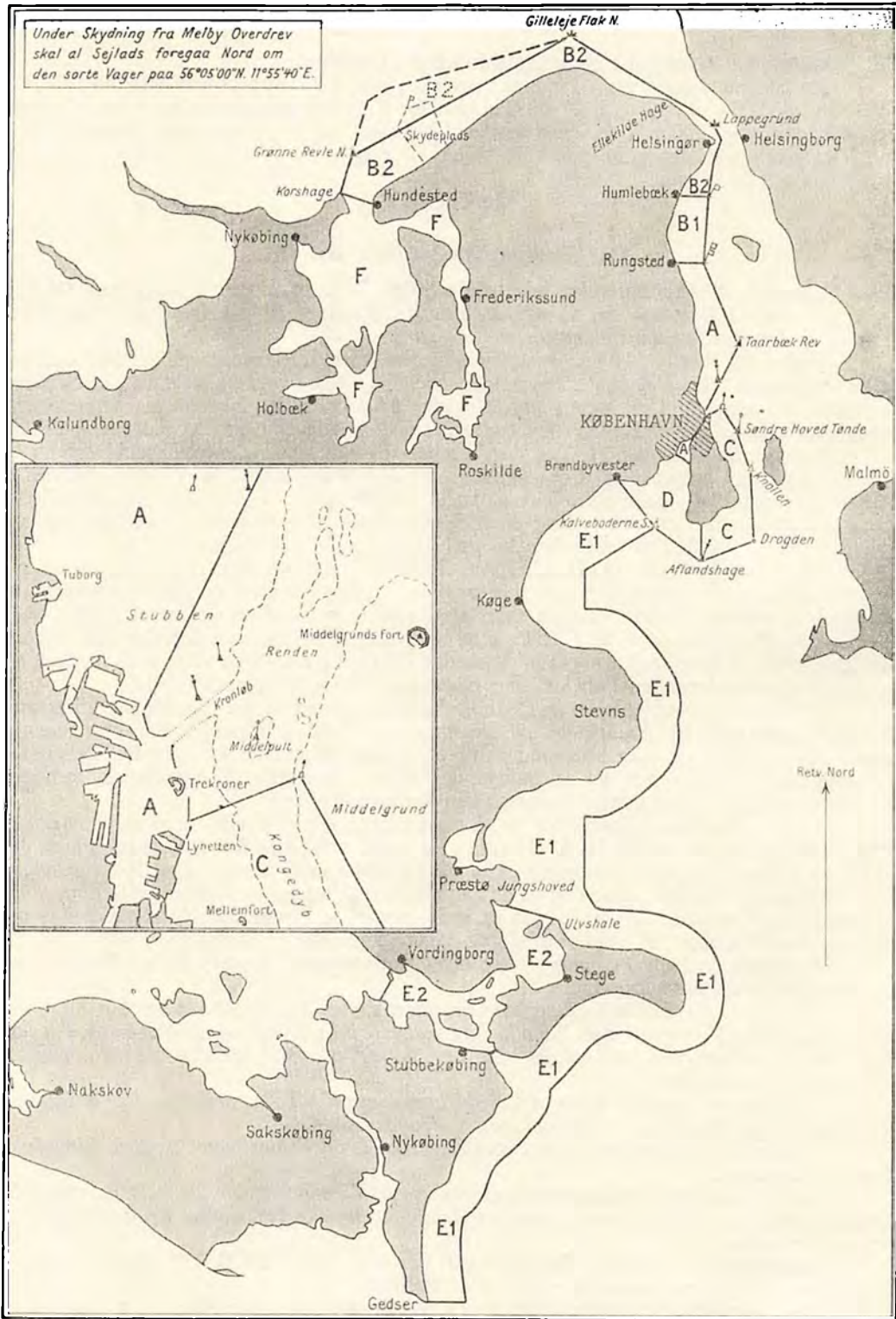
Under Skydningen vil røde Signalflag med hvid Spuns være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.

Særligt henledes Opmærksomheden paa, at Fartøjer under 20 B.R.T., som ikke er i Brug, skal være forløjjet paa en saadan Maade, at de ikke kan tages i Brug af uvedkommende Personer.

Passagerer maa ikke befordres med Fartøjer under 20 B.R.T. uden at være i Besiddelse af Legitimationskort, udstedt af Politiet.

Den, der udlaaner eller udlejer sit Fartøj til en anden, har Pligt til at forvisse sig om, at vedkommende er berettiget til at bruge Fartøjet.

Alle Førere af Fartøjer i Omraadet er iøvrigt forpligtet til at rette sig efter de Kontrolanvisninger, der gives af Politiet eller Søværnets Skibe.



O b s. : Sejlads fra *Københavns* Havn Syd paa eller omvendt skal ske gennem *Stusehavnen* og *Sorte Rende*, med mindre anden særlig Tilladelse gives.

Sejlads fra *Københavns* Havn Syd paa eller omvendt gennem *Kongedyb* og *Drogden* kan i særlige Tilfælde tillades, men skal da foregaa gennem *Lynettelet*, og Sejladsen skal foregaa i Omraade C.

Søkort med Grænser for de forskellige Omraader kan faas ved Henvendelse til Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, K.
(E. f. S. Nr. 18/731 1941.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

N *Sverige:*
Svensk Lots, del III, omfattende Bottenhavet, Bottenviken, Södra Kvarken og Ålandshav, den svenske Kyst: Simpnäsklubb—finske Grænse.

Tyskland:

R D. 90 Emsmündung.

R D. 92 IJsselmeer.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

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

737. (T). Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke atter udlagt.
Den sorte Stage med 1 sort Flag, *Humlebæk E.*, paa c. $55^{\circ} 58',_2$ N. $12^{\circ} 36',_8$ E., c. 2 Sm 92° fra *Humlebæk* Havn, er atter udlagt til Vejledning for Lystsejlere.
(E. f. S. Nr. 41/1353 1941.)

738. (T). Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke atter udlagt.
Den sorte Stage med 2 sorte Flag, *Rungsted E.*, paa c. $55^{\circ} 53',_1$ N. $12^{\circ} 36',_0$ E., c. 1,6 Sm 90° fra *Rungsted* Havn, er atter udlagt til Vejledning for Lystsejlere.
(E. f. S. Nr. 41/1354 1941.)

739. Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknude S. Vraglystønde genudlagt.
Vraglystønden ved Skibsfartshindringen paa c. $55^{\circ} 39',_7$ N. $10^{\circ} 02',_3$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/262 1942.)

740. Danmark. Lille-Bælt. Baago E. Skibsfartshindring afmærket.
Skibsfartshindringen E. for *Baago*, som ligger paa $55^{\circ} 17'$ ($54''$) N. $9^{\circ} 51'$ ($48''$) E., c. 180 m SSW. for *Remmen E.* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 40 m SW. for Hindringen.
(E. f. S. Nr. 18/650 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

741. Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Sømærke udlagt.
Til Vejledning forbi det i E. f. S. Nr. 1/93 1942 nævnte spærrede Omraade er der udlagt en sort Spidstønde med 1 sort Flag paa Pladsen $56^{\circ} 05' 00''$ N. $11^{\circ} 55' 40''$ E., c. 7 Sm $22\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Spodsbjærg* Fyr.
(E. f. S. Nr. 1/93 og 6/361 1942.)

742. Norge. Skagerrak. Fredrikstad. Kaldera Fyr slukket.
(K. f. F. Nr. 5. Oslo 1942.)
Kaldera Fyr paa c. $59^{\circ} 10',_8$ N. $10^{\circ} 57',_4$ E. paa *Krakerøy* E.-Side, er slukket indtil videre.

Ekstra-Tillæg.

XI. Bekendtgørelser m. m.

743. Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads under den under Bygning værende Vejbro over Ulvsund mellem Kalvehave og Koster.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 20. Maj 1942 udstedt følgende midlertidige Bekendtgørelse angaaende Sejlads under den under Bygning værende Vejbro over *Ulvsund* mellem *Kalvehave* og *Koster*.

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 Betyggelse af Sejladsen i indre Farvande, bekendtgøres herved efter Samraad med Marineministeriet følgende:

§ 1.

Den under Bygning værende Bro over *Ulvsund* mellem *Kalvehave* og *Koster*, der er beliggende mellem en Dæmning, der fra *Sjællands Kyst* c. 600 m Vest for *Kalvehave* Havn rækker c. 400 m ud fra Kysten, og en Dæmning, der fra *Møens Kyst* c. 300 m Vest for *Koster* Færgehavn rækker c. 200 m ud fra Kysten, er en fast Bro, der hviler paa 10 Strømpiller. Endvidere vil der under Bygningen ved Broen forefindes 3 Stilladspiller.

§ 2.

Følgende Bestemmelser gælder for Passage af Broen:

- Broen maa kun passeres af eet Skib ad Gangen.
- Skibe med et Dybgaaende af over 3 m eller med en Mastehøjde af over 17 m skal i en Afstand af mindst $\frac{1}{2}$ Sm fra Broen tilkendegive dette ved at føre det internationale Signalfag *D* paa halv Fortop og skal, naar de nærmer sig Broen, afgive 1 lang og 2 korte Toner (— . .) med Dampfløjte eller Taagehorn.
- Alle Skibe skal holde tilbage for Skibe, der viser eller afgiver de i Pkt. b omhandlede Signaler.
- Damp- og Motorskibe skal holde tilbage for Skibe og Fartøjer, der sejler for Sejl alene, jfr. dog Pkt. c.
- Skibe, der kommer fra Øst, skal holde tilbage for Skibe, der kommer fra Vest, jfr. dog Pkt. c og d.

Vedrørende Passagen iøvrigt, herunder mellem hvilke Strømpiller Passagen skal finde Sted, henvises til Bekendtgørelser i „Efterretninger for Søfarende“.

§ 3.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

§ 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(Danske Lods III, Side 232. Havnelods Side 110 og 121.)

744. Sverige. Falsterbokanalen N. og S. Miner udlagt.

(Norddeich Radio, 18. Maj 1942.)

Ved Tilgangene til *Falsterbokanalen* er udlagt Miner, som følger:

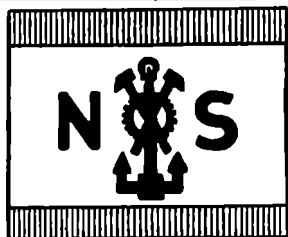
- I *Höllviken* Syd for en Linie fra *Knösen* paa $55^{\circ} 26'_{,35}$ N. $12^{\circ} 52'_{,0}$ E. til $55^{\circ} 26'_{,35}$ N. $12^{\circ} 57'_{,20}$ E.
- I *Kämpingebukten* indenfor en Linie gennem Punkterne: $55^{\circ} 23'_{,10}$ N. $12^{\circ} 55'_{,60}$ E., $55^{\circ} 22'_{,70}$ N. $12^{\circ} 55'_{,60}$ E. og $55^{\circ} 22'_{,70}$ N. $13^{\circ} 02'_{,8}$ E.

Gennemsejlingsruten gennem Spærringerne er ikke afmærket. Lodstjenesten opretholdes som tidligere.

(Kort Nr. 132 og 130.)

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.



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

... og
Pilsner
det er

HOF

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS- MASKIN- OG
 KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

**AARHUS
 STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

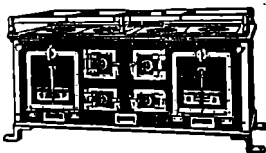
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.

*Kabys - Komfurer
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

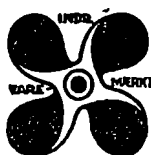
REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS 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

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 Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
 Telefon: Central 13779.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 21

FREDAG 29. MAJ 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Diskussionen i England og U. S. A. om Oprettelsen af en anden Front paa det europæiske Kontinent til Aflastning af det tyske Tryk paa Russerne er stadig særdeles livlig. Fra officielt Hold er Udtalelserne om dette Spørgsmaal, som forstaaeligt er, meget vage, idet man i Almindelighed indskrænker sig til at konstatere, at en engelsk-amerikansk Invasion paa Fastlandet vil komme, naar det rigtige Øjeblik er inde. De engelske Blades militære Medarbejdere, der har behandlet dette Spørgsmaal, kommer imidlertid Gang paa Gang tilbage til det, som synes at være Kardinalpunktet, nemlig Tonnagesituationen, og i den allersidste Tid synes Diskussionen om dette Spørgsmaal at have faaet forøget Liv, netop fordi de angelsaksiske strategiske Problemer er saa nøje forbundet med Størrelsen paa den til Raadighed staaende Tonnage.

Hvorledes den angelsaksiske Tonnagesituation virkelig er, er det for Udenforstaaende umuligt at blive klog paa. Det vides fra paalidelige neutrale Kilder, at de engelske og amerikanske Skibsværfter arbejder for fuld Kraft, og at deres Produktionskapacitet er ganske betydeligt forøget det sidste Aarstid, men lige saa givet er det, at de tyske U-Baade opererer med betydeligt Held, særlig i de østamerikanske Farvande, hvor deres Jagtterræn strækker sig lige fra St. Lawrence Floden til den mexikanske Havbugt. Hvilken Indflydelse disse Sænkninger imidlertid har paa de Allieredes Forsyningslinier, hvor bl. a. Forsendelsen af Krigsmateriel til Rusland er en af Hovedopgaverne, foreligger der ingen Oplysninger om, selv om der nu og da i Aviserne fremkommer Udtalelser, der giver et omend begrænset Indblik heri. Tyskerne har f. Eks. tidligere hævdet i Omtalen af de engelsk-amerikanske Løfter om Hjælp til Rusland, at de tyske U-Baade og det tyske Luftvaaben vilde gøre disse Løfter om materiel Hjælp illusoriske eller i hvert Fald reducere Hjælpen i en saadan Grad, at den vilde være uden Betydning. Men det maa dog alligevel være ikke helt ubetydelige Mængder Krigsmateriel, som det er lykkedes for Angelsakserne at skaffe frem til den russiske Front, for i en af de sidste tyske Kommentarer til Charkow Slaget, udtales det, at blandt de Mængder Krigsmateriel, som Marskal *Timoshenko* har til Disposition, findes betydelige Leverancer fra U. S. A. og England.

Om Udviklingen paa de oversøiske Markeder er Oplysningerne stadig sparsomme. De engelske og amerikanske kontrollerede Markeder noterer uforandrede Rater for de sædvanlige Laster, saasom Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, Høfrø Sydamerika/U. S. A., Erts fra Syd- og Vestafrika til U. S. Atlantic, Kul fra Sydafrika til Colombo og Alexandria og Salt fra Rødehavet til Calcutta. Paa de frie Markeder søges stadig Tonnage for Korn fra River Plate til Portugal og Spanien, ligesom der noteres forskellige Ordre fra River Plate til Chile og Peru. De herfor noterede Rater er uforandrede fra vor sidste Beretning.

Paa vore hjemlige Markeder har der ikke været større Forandringer. Der synes at være Mulighed for at skaffe Sten for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark for lidt senere Positioner, men for prompt Lastning kniber det mere, saa adskillige danske Baade er ogsaa i den forløbne Uge sluttet for forskellige Laster

fra Østersøen til Tyskland. Iøvrigt noteres der stadig mange Ordre, saasom Salpeter fra Norge til Danmark, Sverige og Finland, Trælast fra Sverige og Finland til Tyskland og Holland, Salt fra tyske Havne til Norge og Sverige, Erts Oxelø Sund og Umeå til Tyskland, men Rateniveauet er i de fleste af disse Trades fastlagt, og i de Trades, hvor der er nogen Mulighed for Bevægelse i Raterne, er Tendensen i det store og hele uforandret, selv om der enkelte Steder har kunnet registreres en mindre Nedgang, f. Eks. for Salpeter fra Norge til Danmark, hvor der er sluttet Tonnage til Kr. 23.

KRIGEN HAR BERØVET DANMARK 105 SKIBE

Danmarks Skibsliste for 1942 — Handelsministeriets officielle Fortegnelse over den danske Handelsflaade — bringer en Række Oplysninger om de alvorlige Tab, som Krigen har kostet Danmark i Tonnage.

Det fremgaar af »Flagbogen«, som Skibslisten almindeligvis kaldes, at Danmark ved Forlis i Løbet af 1941 har mistet 30 Dampere og 21 Motorskibe. I 1940 forliste 54 Skibe, hvilket vil sige 105 Skibe paa de to Krigsaar.

Ved Nytaarstid bestod Danmarks Handelsflaade af 392 Dampere og tilsammen 455.092 Brutto-Register-Tons og 1581 Motorskibe paa tilsammen 626.485 B.R.T. Sejlskibenes Antal svinder stedse ind. I Flagbogen findes nu 13 Sejlere paa 944 B.R.T. Det giver tilsammen 1986 Skibe paa 1.082.521 B.R.T. Kun ca. 150 af disse Skibe laa over 2000 B.R.T.

Det siger sig selv, at Tilbagegangen fra Aaret forud er meget stor. Den samlede Brutto-Register-Tonnage var ved Udgangen af 1940 1.160.565, hvilket vil sige 80.000 Tons mere end Handelsflaaden efter den nye Flagbog.

DANMARK MED I SVENSK-FINSK HANDELSOVERENSKOMST

For nogen Tid siden meddeltes det, at der mellem Sverige og Finland var afsluttet en Handelsoverenskomst, hvor i Danmark kom med som Partner, idet Sverige har indrømmet Finland en betydelig Kredit til finske Varekøb i Danmark. Det gælder i særlig Grad Levnedsmidler som Smør og Sukker.

Der er nu blevet kendt en Række Enkeltheder i denne Handelsaftale. Helheden danner et interessant og ganske karakteristisk Billede af, hvorledes man under saa vanskelige Forhold som de nuværende tilrettelægger Vareudveksling og Kreditydelse. Samtidig er Handelsaftalen et godt Eksempel paa, hvorledes man fra de andre nordiske Staters Side stiller sig imødekommende og rækker en hjælpende Haand til det finske Folk, hvis Vareforsyning og Økonomi selvsagt er stærkt præget af Krigen.

Den mellem Sverige og Finland afsluttede Overenskomst er løbende for Perioden fra den 1. Maj og 8 Maaneder frem i Tiden — altsaa Aaret ud.

Aftalen omfatter en svensk Eksport til Finland til en Værdi af 35 Mill. sv. Kr., mens der ikke for den finske Eksport til Sverige er fastsat en bestemt Ramme. Fra finsk Side har man erklæret sig villig til indtil videre at betale 35—50 pCt. af Varetilførslerne fra Sverige kontant. Det skulde, under Forudsætning

af, at denne Betalingsordning opretholdes Aaret igennem, betyde, at Finland betalte ca. 13,8 Mill. sv. Kr. kontant, men fik Kredit paa Varer til de resterende 21,2 Mill. sv. Kr. samtidig med, at den svenske Stats Eksportkreditgaranti traadte i Virksomhed for det sidstnævnte Beløb. Videre — og her er det, Danmark er direkte interesseret i Sagen — har Sverige over for Finland givet Tilsagn om en Kredit paa 35 Mill. sv. Kr. over for finske Varekøb i Danmark, dog saaledes, at der i det nævnte Beløb er indbefattet to svenske Kreditter, der tidligere i Aar er ydet Finland med samme Formaal, paa henholdsvis 12 og 14 Mill. sv. Kr.

Under Forhandlingen synes det som om, man har drøftet Muligheden for en Clearing-Ordning i Forbindelse med den finsk-svenske Samhandel, men denne Plan blev opgivet. En Del af Finlands Betaling for de svenske Varer skal — som nævnt ske kontant. For de resterende Beløbs Vedkommende skal der udsledes finske Skatkammerveksler, betalbare i svenske Kroner, til Indløsning indenfor en Periode paa to Aar.

Som man ser, har det maaske nok været vanskeligt at naa frem til det positive Resultat paa Handelsforhandlingerne. Men det lykkedes. For Finland vil utvivlsomt de Tilførselsmuligheder, der er aabnet for Varer fra baade Sverige og Danmark, være af meget stor Betydning.

MINDEGUDSTJENESTE FOR »HANS EGEDE«S BESÆTNING

Grønlands Styrelse har besluttet at højtideligholde Mindet om de danske Søfolk, der har sat Livet til ved »Hans Egede«s Forsvinden.

Der afholdes paa Søndag — den 31. Maj — Kl. 9,45 en Mindegudstjeneste i Vor Frelsers Kirke.

INTET UDBYTTET I STORE NORDISKE

Bestyrelsen for det store nordiske Telegrafskab meddeler, at Regnskabet for 1941, der er ufuldstændigt paa Grund af manglende Oplysninger fra Udlandet, udviser en Bruttoindtægt paa 4.719.600 Kr. og Driftsudgifter til et Beløb af 4.316.460 Kr.

Bestyrelsen har heller ikke i Aar fundet det forsvarlig at udbetale a conto Udbytte og mener heller ikke at kunne foreslaa Generalforsamlingen at udbetale Udbytte, men vil indstille til denne, at Regnskabets Saldo, 403.140 Kr., overføres til Konto for senere Disposition.

632 NYE SKIBSORDRER I U. S. A.

The United States Maritime Commission har i Løbet af nogen Tid placeret Ordre paa 632 Skibe, som tilsammen vil komme til at koste over en Milliard Dollars.

Der er bestilt 32 Skibe af EC-2-Typen ved Houston Shipbuilding Corporation, Houston (Texas), 109 Skibe af EC-2-Typen ved California Shipbuilding Corporation, Wilmington, 125 Skibe af EC-2-Typen ved Todd California Shipbuilding Corporation, Richmond, 15 Skibe af C-4-Typen ved Permanent Shipbuilding Corporation, Richmond (Cal.), 33 Skibe af EC-2-Typen ved South Portland Shipbuilding Corporation, South Portland, 110 Skibe af EC-2-Typen ved Bethlehem Fairfield Shipbuilding Company, Baltimore, 27 Skibe af EC-2-Typen ved Todd Bath Shipbuilding Corporation, Portland (Me.), 28 Skibe af EC-2-Typen ved Alabama Dry Dock and Shipbuilding Company, Mobile (Ala.), 88 Skibe af EC-2-Typen ved Oregon Shipbuilding Corporation, Portland (Oregon), 65 Skibe af EC-2-Typen ved Kaiser Company, Vancouver (Wash.).

The American Bureau of Shipping oplyser, at der i December Maaned 1941 er søsat 160.700 Bruttotons

(281.535 Tons d.w.) ved de amerikanske Værfter. Der ved naaede den samlede Tonnage, der løb af Stabelen i Aarets Løb, op paa 127 Skibe med 990.964 Brutto-Tons (1.435.000 Tons d.w.) mod 68 Skibe paa 534.550 Brutto-Tons (771.600 Tons d.w.) i 1940. Paa de amerikanske Værfter var der den 1. Januar 1942 ialt placeret Ordre paa 1101 Skibe paa 6.836.670 Brutto-Tons. Heraf er de 835 med 6.650.000 Brutto-Tons store Handelsskibe.

Den amerikanske Regering har iøvrigt til Hensigt at lade bygge Træskibe, der skal sættes i Fart mellem de hjemlige Havne og hovedsagelig anvendes til Transporter paa Søerne og Floderne.

SVENSKESKIBSTAB PAA EN HALV MILLION TONS

Ogsaa den svenske Handelsflaade har lidt svære Tab under Krigen. »Affärsvärlden« bringer en Oversigt over Tabene siden Krigen Udbrud og opgør dem til ialt 580.000 Dwt., heri medregnet konfiskerede Fartøjer. Udenfor Spærringen befinder sig 900.000 Dwt. hvoraf 200.000 Tons regnes at være krigsforlist.

Paa de svenske Værfter er der 900.000 Dwt. under Bygning. Disse Skibe regnes at blive færdige i Løbet af 1942—44, saafremt der kan komme Materialer nok frem, men Udsigterne hertil betegnes som meget usikre. De svenske Skibsværfter indgaar ikke Kontrakter, hvor Leveringen skal finde Sted hurtigere end i 1944, og der regnes med, at Priserne ligger mellem 60 og 65 pCt. højere end før Krigen. Iøvrigt sluttet ingen Bygningskontrakter til faste Priser, men kun til Priser, der er afhængige af Stigningerne i Arbejdsløninger og Materialepriser.

Hovedparten af den bestilte Tonnage skal erstatte krigsforliste Skibe, og denne Erstatning lettes igennem de skattefrie Afskrivninger, der gør det muligt at bruge de store Krigsfortjenester til saa store øjeblikkelige Afskrivninger, at Nybygningerne ofte kan komme ned under Førkrigspriserne i bogført Værdi. Dette staar i stærk Modsætning til forrige Krig, hvor en saadan Fremgangsmaade ikke blev brugt, saa Tonnagen var ved Krigen Afslutning bogført til Toppriser. Derfor bygger de svenske Redere i stor Udstrækning Motor-tonnage, skønt den ikke kan anvendes nu, men Synspunktet er, at den svenske Handelsflaade skal være saa konkurrencedygtig efter Krigen som mulig.

»SØFARTS-RIGSDAGEN« I STOCKHOLM

I Stockholm har den saakaldte »Søfarts-Rigsdag«, hvorunder flere Specialforeninger samles til Møde, været afholdt.

Blandt de Forbund, som traadte sammen, var Bestyrelsen i *Nordisk Skibsofficers-Kongres* under Formanden, Kaptajn *Gunnar Osvalds* Ledelse. Fra dansk Side deltog Kaptajn *H. P. Hagelberg* fra Den almindelige danske Skibsførerforening og Forretningsfører *H. Christiansen* fra Dansk Styrmandsforening. Et af de mest brændende Punkter gjaldt Officers-Uddannelsen. Desuden diskuteredes Spørgsmaalet om Redningsbaadens Forsyning med Radio under Hensyn til, at Skibe under den nuværende Krig ofte sænkes i ringe trafikerede Farvande og Besætningerne driver om i ugevis uden at kunne faa Hjælp. Kongressens Krav gaar ud paa en effektiv Radio-Udrustning i Redningsbaadene, hvilket ikke mere skulde rumme tekniske Vanskeligheder.

Denne Søfartsrigsdag holdtes i Forbindelse med 40-Aars Dagen for Stiftelsen af »Sveriges allmänna Sjöfartsförening«.

Foreningen startedes i 1902 med det Formaal at være en fælles Sammenslutning mellem forskellige Virksomhedsgrene indenfor Skibsfarten og derigennem virke for Fremme af svensk Skibsfart.

Aktuelle Ord om svensk Sømandsuddannelse.

Der har herhjemme rejst sig en livlig Diskussion om Sømandsuddannelsen. Baaede Medlemsbladet for »Den almindelige danske Skibsførerforening« og for »Dansk Styrmandsforening« har bragt forskellige Indlæg, der giver Udtryk for et ret pessimistisk Syn paa den Uddannelse, vore unge Søfolk — de vordende Skibsofficerer — faar. »Sveriges allmänna Sjöfartsförening« har — som andetsteds omtalt — i disse Dage passeret sin 40 Aars Stiftelsesdag, og det viste sig ved de store Møder, som holdtes i Forbindelse med dette Jubilæum, at Spørgsmaalet ogsaa er brændende i vort Naboland. Formanden for »Sveriges Fartygsbefälsförening«, Kaptajn *Gunnar Osvald*, holdt ved denne Lejlighed et Foredrag, hvori han belyste den Uddannelse, som bliver de unge svenske Søfolk beskaaret.

Af hans Foredrag fremgik det, at man i Sverige siden 1931, hvor man nedsatte Fordringen til Størrelsen af de Skibe, hvorpaa unge Søfolk skulde have deres Sejlskibsuuddannelse, fra 100 til 30 BRT, stadig har slækket paa Kravene til denne Gren af Uddannelsen. Der har aldrig været Tvivl om, at denne Uddannelse kunde have en opdragende Betydning. Ikke med Urette, sagde Kaptajnen, er det imidlertid blevet indvendt, at det er unødvendigt at give Skibsofficerer, som senere kun kommer til at sejle i Damp- eller Motorskibe, en Sejlskibsuuddannelse.

Det kan ikke bestrides, at Uddannelsen paa Sejlskibe har blivende Værdi som Skole for unge Søfolk, særlig de, der vil gaa videre som Dæksofficerer. Naar man i 1931 slog af paa Kravene, skyldtes det simpelthen, at der ikke fandtes store Sejlskibe nok til at dække denne Uddannelse. Men dersom en saadan Uddannelse kan skaffes ved en Indsats enten fra Statens eller Rederiernes Side, vil den altid være et Gode. Det er imidlertid tvivlsomt, om en saadan Uddannelse kan skaffes, og man maa derfor indstille saavel den teoretiske som den praktiske Uddannelse paa det Materiale, der findes. Ganske vist har *Broström-Koncernen* paa egen Haand taget Initiativet til at give unge Sømænd en Sejlskibsuuddannelse, men dette er i for ringe Stil til at indvirke paa Helheden.

Skibe, der gør hyppige Rejser med jævnlige Ophold i Havne, fandt Kaptajn Osvald ikke egnet til Elevuddannelse.

Den teoretiske Uddannelse er ikke tidsvarende.

Derpaa vendte Kaptajn Osvald sig til den teoretiske Uddannelse, som han fandt alt andet end tidsvarende. Han sammenlignede Forholdene før og nu. Sejlskibenes Tid lærte man »foran Masten« faktisk at sejle et Skib, hvorefter man kun behøvede en teoretisk Uddannelse for at blive Dæksofficer. I Dag lærer man ingen Manøvreringskunst foran Masten, og derfor maa den teoretiske Uddannelse gaa meget videre end før.

Der maa ogsaa tages Hensyn til, at en Skibsfører i vore Dage baaede skal have Indsigt i Maskinvæsen og i Handelsforhold, saasom Certeparlier og Kommossementer. Han kan ikke undvære et Indblik i Radiotelegrafi og Radiopejling. Han skal endvidere kunne varetage sit Rederis Interesse paa handelsmæssig Maade, ligesom han skal være perfekt i fremmede Sprog.

Befalingsmændene bør kunne kontrollere Skibets Teknik. Det er en Selvfølge, at Dæksofficererne hverken skal være Maskinister eller Mekanikere, men de skal være i Stand til at kontrollere, hvad der foregaar i det udviklede Maskineri, som et moderne Skib er. Ellers er det ganske umuligt for dem at bedømme, hvad Mandskabet præsterer. Dette gælder ogsaa Radiopejlingen. Her findes der saa mange Fejlkilder, at det er absolut nødvendigt, at Skibets Fører kan opdage eventuelle Fejl og rette dem.

Det er fra flere Sider hævdet, at de vordende Dæksofficerer bør have et særligt Radiokursus. Ligeledes burde der gives en Undervisning i Skibsbygning, og

rent bortset fra disse tekniske Omraader synes det indlysende, at de vordende Skibsofficerer bør lære saavel fremmede Sprog som deres Modersmaal betydelig mere indgaaende, end Tilfældet er. Der er ligeledes et Behov for en øget Undervisning i Søret og international Ret, Skibsklarering og Beregning af Mandskabets Kostregnskab.

Skibsføreren er Arbejdsleder.

Kaptajn Osvald bragte et helt nyt Emne ind i Debatten om Dæksofficerernes Uddannelse, idet han gjorde opmærksom paa, at en Skibsofficer ogsaa er Arbejdsleder, og at dette i vore Dage kræver en særlig Uddannelse. I gamle Dage var det tilstrækkeligt, at Skibsføreren var en bedre Sømænd end Mandskabet og kunde sætte Fart i Arbejdet, men nu er Betingelserne helt anderledes. Befalingsmændene skal ikke jage med et mere eller mindre veluddannet Mandskab. De skal med Retfærdighed og Menneskelighed kunne lede og overvaage alt, hvad der sker om Bord. Kun faa er født til at være en god Arbejdsleder, men mange kan lære at være det, hvis de kommer under forstandig Uddannelse. Der findes mange uholdbare disciplinære Traditioner om Bord i Skibe, som snart vil forsvinde, hvis man havde en Officersstab, som kunde lede Arbejdet paa en saadan Maade, at der baaede i Arbejdet og i den daglige Omgang skabes en Atmosfære af gensidig Agtelse mellem Mandskab og Officerer.

Kaptajn Osvald var klar over, at de Krav, han stiller til Uddannelsen, vilde medføre en væsentlig Forøgelse af Uddannelsesstiden. Han mener ikke, man kan klare sig under en treaarig Navigationsskole, men dette vilde medføre en samlet Uddannelsesetid paa syv Aar. I heldigste Tilfælde vilde en ung Sømænd saaledes blive Styrmand i 24-Aars-Alderen, hvis han gaar til Søs i 16-17 Aars Alderen. Dette er en urimelig lang Uddannelse, naar man tager i Betragtning, at den nybagte Styrmand først skal til at begynde paa sin egentlige Løbebane. Hertil kommer Værnepligten.

Man kunde imidlertid spare nogen Tid ved at sørge for, at Marinen i Værnepligtstiden lærte de vordende Dæksofficerer noget af det, de senere skal bruge som Officerer i Handelsflaaden. De Principper for Navigation, som bruges i Flaaden, er jo dog akkurat de samme, som følges i Koffardifarten, og i Marinen vil de Værnepligtige, der er vordende Skibsofficerer i Handelsmarinen, netop have rig Anledning til at sætte sig ind i Brugen af mange af de tekniske Apparater, som anvendes i den moderne Søfart.

Kaptajn Osvald fandt, at i Betragtning af den Uddannelsesetid, man kræver af Værnepligtige som Reserveofficerer til Søs, er Koffardi-Uddannelsen for lang. Hvis det er umuligt at forkorte den teoretiske Uddannelse — maa Uddannelsen til Søs kunne forkortes.

— Jeg mener, udtalte Kaptajnen, at Kravet om en lang Uddannelse til Søs skyldes en traditionsbunden Tænkemaade fra Sejlskibenes Tid, da man maatte lære ethvert Arbejde, der kunde forekomme til Søs, inden man kom paa Skole for at blive Navigator. Det er nu paa Tide, ganske uden Fordomme, at tage Spørgsmaalet om Uddannelsen op i en saadan Aand, at man ser bort fra alle Traditioner. Det er umiddelbart indlysende, at vore Dages Skibsofficerer ikke er saa all-round-Mænd som deres Forgængere. De kan meget, som Forgængerne ikke kunde, men paa mange Omraader er de mindre velfunderet.

Efter denne Krig gaar svensk Søfart en Jerntid i Møde. Det vil blive nødvendigt at rationalisere vor Skibsfart. Der vil blive krævet bedre Præstationer af saavel Skibe som Mandskab. Ingen kan lukke Øjnene for, at vi behøver et Mandskab, der er saa dygtigt som overhovedet muligt, og Befalingsmænd, som er enhver Situation voksen.

Oversigt over nordiske Søretsdomme.

Under Udgivelse af *Nordisk Skibsrederforening* har Direktør *J. Jantzen* udsendt en Oversigt over nordiske Domme i Søfartssager i Aaret 1941. Direktør Jantzen fremhæver i Indledningen en Række Domme, der har principiel Interesse for Skibsfarten.

I denne Aargang finder man en Dom, der har Krav paa Interesse, selv om Sagen ikke drejer sig om store Beløb. Et lille Motorsejlskib var fragtet til Transport af Briketter fra Flensborg til Skive. Det stod fast, at Lasten skulde bringes fra Fabrikken til Flensborg for Afskibning der. For at man kunde faa en nødvendig Vejledning om Tiden, hvornaar Skibet kunde være lastklar, var det aftalt, at Afskiberen skulde have 5 Arbejdsdages Lastenotice. Saadant Varsel blev givet den 22. April 1940, og den 25. April ankom Skibet til Flensborg. Lastningen skulde foregaa hurtigst muligt, efter at Jernbanevognene med Briketter var ankommet til Flensborg, og Lastetiden skulde begynde den første Arbejdsdag, efter at Skibet var meldt lastklar. Forsinkelser som Følge af Strejke og Lockout var undtaget. Skønt Skibet var ankommet til Lastehavnen den 25. April, var Lasten endnu ikke kommet frem den 10. Maj. Den kom ikke før den 14. Maj og blev saa indladet samme Dag. Skipperen krævede Godtgørelse for 14 Overliggedage, og da Befragteren ikke vilde betale, blev Sagen bragt for Landsretten. Landsretten kom til det Resultat, at Skibet maatte vente uden Godtgørelse, medmindre Aarsagen til Forsinkelse maatte søges i Forhold, der kunde lægges Befragteren til Last. Efter det oplyste, blev Befragteren derefter frifundet.

Sagen kom for Højesteret og her blev Afgørelsen, at Befragteren maatte betale. Højesteret udtalte, at en Bestemmelse, som vilde føre til, at Skibet skulde vente uden Godtgørelse, for at være bindende, maa have fundet utvetydig Udtryk i Certepartiet, og det var ikke Tilfældet her.

To Domme om »havarifri« Levering.

Af stor praktisk Interesse er to Domme, hvoraf den ene er afsagt af Sveriges Højesteret. Det drejer sig om en Bugserbaad, der var solgt »havarifri«, og det udtales i Dommen at efter det, der var oplyst i Sagen, maatte det forstaas saaledes, at Skibet skulde leveres frit for Havariskader, herunder ikke indbefattet saadanne mindre Skader, som »normalt kan ske paa en Bugserbaad«. Den anden omtalte Dom er afsagt af Sø- og Handelsretten. Efter Forhandlinger bekræftede Køberne Kontrakten, hvorefter Baaden skulde være havarifri ved Leveringen, men herimod protesterede Sælgerne, som vilde have Klausulen udformet saaledes: »Hvis større Havarier paaføres Baaden, er Sælgeren berettiget til at annullere Handlen, eller Køberen kan overtage Baaden med Skader og Policer«. Det vilde Køberen ikke gaa med til, men han vilde godkende en saa lydende Tilføjelse: »Løvrigt skal Skibet leveres havarifrit til Klassens Fordringer, saaledes at eventuelle ovenbords Skader ogsaa skal udbedres for Sælgerens Regning«.

Sø- og Handelsretten fandt, at trods denne Uoverensstemmelse, maatte det anlages, at en endelig Kontrakt var kommet i Stand. Endvidere, at det var betænkeligt at antage, at der foreligger en fast coutumemæssig Forstaaelse af »havarifri Levering«, idet en saadan Coutumedannelse modarbejdes af de individuelle Omstændigheder, som ofte spiller ind ved Skibssalg. Dommen gav Køberen Medhold.

Sag om Hyre under Internering.

Det er uundgaeligt, at Krig og Okkupation paa mange Maader griber forstyrrende ind i Skibsfarten, ikke blot i Forholdet mellem Reder og Lasteejer, men ogsaa indadtil i Rederiets Mellemværende med Besætningen. Flere Domme i denne Aargang angaar Sager af denne Art, deriblandt ogsaa en dansk Højeretsdom. Et dansk Skib laa i Maj 1940 i Antwerpen. Den 11. Maj kom belgiske Officerer

om Bord. Den følgende Dag blev det danske Flag strøget, og Skibet blev under militær Kommando beordret til Ostende. Her blev Besætningen interneret og over den franske Grænse ført til en Koncentrationslejr i Pyrenæerne. Den 16. August blev de løsladt og ankom den 3. September til København. Det stod klart, at Rederiet skulde betale Hjemrejsen, men Striden drejede sig om, hvad »Hyre under Rejsen« indebærer. Rederiet var villig til at betale Hyren ikke blot under Hjemrejsen, men ogsaa for de 14 Dage inden Afrejsen, der medgik til nødvendige Forberedelser, men derimod ikke for den Tid Folkene var fængslet eller interneret. Sø- og Handelsretten gav Rederiet Medhold. Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom med den Motivering, at det i Mangel af klar Lovhjemmel for det modsatte, maa anses for naturligt, at Folkene selv bærer Risikoen ved de af Myndighederne foretagne ekstraordinære Indgreb i deres personlige Frihed, som Rederiet er uden Skyld i. Tre Dommere voterede for at tage Mandskabets Krav til Følge.

Retten til at hæve en Aftale.

Sølovens Paragraf 135 om Bortfragterens og Befragterens Ret til at hæve Aftalen uden Pligt til at betale Erstatning, naar Krigens Farer truer, har igen været fremme til Afgørelse. Dette gælder saaledes en Dom ved Oslo Byret angaaende Fragtaftale om en Rejse fra Curacao til finsk Havn med Olie. Fragtaftalen var indgaaet den 1. September 1940 og den 8. trak Rederiet sig tilbage under Henvisning til Paragraf 135. Det paaberaabte sig ogsaa Certepartiets Krigsklausul, men Retten udtaler, at den kun kan anvendes, »naar Lasten er indtaget og Konnossementerne skal underskrives«. Annulleringen fandt Retten var i Orden, fordi det efter de Oplysninger, som blev dokumenteret angaaende Minesprængninger i det Farvand, Skibet skulde passere, maatte antages, at Krigsfaren var væsentligt forøget. Det er værd at bemærke, at Retten lagde Vægt paa, at Fragten ikke var nogen Krigsfragt.

Kaptajnen nægter at udføre Rejsen.

Et interessant Problem kom til Afgørelse ved svensk Ret. Det drejede sig om en Trælast som var solgt fra Sverige til Tyskland paa fob. Betingelser. Køberen fragtede Skibet den 17. August 1939 for Udførelse af Transport fra Skellefteå til Schultup ved Lübeck. Lastningen var afsluttet den 2. September. Som Følge af Englands Krigserklæring til Tyskland Dagen efter, nægtede Kaptajnen at udføre Rejsen. Det var i og for sig et vanskeligt Spørgsmaal, om denne Ophævelse af Certepartiet var stemmende med Kontrakten. Dets Besvarelse beror paa et Skøn. Det viste sig da ogsaa, at Instanserne ikke var enige. Rådhusrätten ansaa Ophævelsen for berettiget, men Hovrätten og Höiesterett kom til det modsatte Resultat. Vægringen ved at udføre Rejsen var altsaa kontraktstridig, og Rederiet følgelig forpligtet til at udføre Rejsen. Heraf maatte følge Erstatningspligt for Rederiet. Kaptajnen havde vægret sig ved at udstede Konnossement, og Sælgeren, som ikke var Part i Certepartiet, havde derefter disponeret over Lasten paa anden Maade, hvor efter han sagsøgte Rederiet for at faa Erstatning for Tab, forvoldt ved Bortfragterens Kontraktbrud. Baade Hovrätten og Höiesterett stillede sig afvisende overfor dette Krav. Höiesterett lagde Vægt paa, at Kaptajnens Nægtelse af at udstede Konnossement ikke hindrede Sælgeren i at kræve Betaling af Køberen for de solgte Varer. Under disse Omstændigheder kunde Rederiet ikke forpligtes til at erstatte Sælgeren Tabet ved at sælge Lasten til andre Købere. Saaledes endte denne Proces, men den er maaske kun 1. Akt i Udviklingen af den vanskelige Situation, Rederiet er kommet i. Det var saa at sige nærmest en Tilfældighed, at Rederiet slap fra det i denne Omgang. Hvis Køberen skulde gaa mod Rederiet, kan der ventes interessante og vanskelige Spørgsmaal afgjort.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

De store Havneudvidelser

Landstingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Havneudvidelser m. m. i Frederikshavn og Skagen har afgivet sin Betænkning og indstiller Forslaget til uforandret Vedtagelse.

Udvalget har under sit Arbejde modtaget forskellige Oplysninger fra Trafikministeriet. Det hedder deri bl. a., at det er Tanken, at selve Havneværkerne i Frederikshavn skal bygges i Løbet af 3 Aar, hvortil kommer 1 à 2 Aar til Fuldendelsesarbejder. Anlæggene vil dog kunne bruges efter 3 à 4 Aar.

Forudsat at man begynder i indeværende Aar, skulde Nyanlæggene i Skagen være færdige i Løbet af 1945, men hertil kommer ca. 1 Aar til afsluttende Arbejder.

Der regnes i Frederikshavn at ville medgaa 200 Tons Jern, svarende til $\frac{3}{4}$ Tons pr. 10.000 Kr. Arbejds løn. I Skagen skulde der medgaa 280 Tons Jern, svarende til 1,7 Ton pr. 10.000 Kr. Arbejds løn.

Vedrørende andet Havnebyggeri, som har været under Omtale under Udvalgsbehandlingen, oplyses:

1) Ministeriet har ikke godkendt Projektet for Sæby Havns Udvidelse, men iøvrigt vil Ministeriet i Hovedtrækene næppe indvende noget imod Projektet.

Overslaget fra Juli 1941 lyder paa 846.000 Kr.

2) Overslaget for Anløbsbroen ved Hou beløber sig til 437.000 Kr., hvoraf Arbejds- og Socialministeriet paaregnes at tilskyde 187.000 Kr., medens Ministeriet for offentlige Arbejder efter Finansieringsplanen skulde betale 125.000 Kr. Imidlertid har Ministeriet for offentlige Arbejder endnu ikke taget Stilling hertil. Det agtes afgjort samtidig med Spørgsmaalet om Hals Havn.

3) Fuldførelse af Hanstholm Havn: Forrige Sommer har man faaet Folketingets Finansudvalgs og Finansministeriets principielle Tilslutning til, at Arbejdet med fuld Udbygning af Havnen gennemføres indenfor et rimeligt begrænset Aaremaal, samt til, at der udarbejdes nærmere Planer for Fuldførelsen. Arbejdets Igangsættelse har man dog af forskellige Grunde maattet udskyde til efter Krigens Afslutning.

4) Et Andragende om Statstilskud til Anlægsmolen ved Klintholm er under Hensyn til Oplysninger fra Fiskeridirektoratet ikke imødekommet.

Dansk Styrmand omkommet

Pens. Stationsforstander Stoumann, Nyborg, har faaet Meddelelse om, at hans Søn, Styrmand Stoumann, der sejlede i et dansk Rederi, er omkommet under Udførelsen af sin Gerning. Den omkomne blev 39 Aar gammel og var ugift.

»Sverige« 1 Dagfart paa Bornholm

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har udsendt en lille Brochure med smukke Billeder som Propaganda for Ferielivet paa Bornholm.

Brochuren indeholder tillige Selskabets Fartplan for Sommeren. Det viser sig, at Øresundsselskabets »Sverige«, der er saa velindrettet og bekvem for Passagerer i Dagsejlsads, paany i Aar er chartret til Farten mellem København og Rønne i Tiden fra 4. Juni til 6. September.

Fartplanen mellem København og Rønne bliver derefter saaledes:

Damperen »Østersøen« gaar i Tiden fra 14. Juni til 2. September 3 ugentlige Ture frem og tilbage mellem København og Rønne. Fra København vil Skibet gaa Søndag, Onsdag og Fredag Morgen en halv Time før Mørklægnings Ophør. Fra Rønne sker Afgangen Mandag, Onsdag og Fredag Kl. 24. Prisen for denne Rejse er med Køjplads 18 Kr., uden Køje 12 Kr.

I Dagfarten gaar S/S »Sverige« i Tiden fra 4. Juni til 13. August tre Ture frem og tilbage om Ugen: fra København Søndag, Tirsdag og Torsdag Kl. 8,30, fra Rønne Mandag, Onsdag og Lørdag Kl. 9,45. Fra 14. August til 6. September indskrænkes Turenes Antal til to om Ugen i hver Retning. Prisen for Salonplads paa »Sverige« er 15 Kr.

Der gøres samtidig opmærksom paa, at Indtegning af Passagerer skal ske forud, og Billetter til Køjplads maa løses senest Kl. 15 før Afrejsen.

Rejsen forsinket 11 Maanedes

Ved Udbruddet af den tysk-russiske Krig i Juni i Fjor

laa to Svendborgskibe, Motorsejlerne »Clytia«, tilhørende Rederiet »Hansa I«, og »Johanne« af Thuro, i finsk Havn. De var netop ved at indtage den sidste Rest af den Tømmerladning, de skulde føre til Danmark, men som Følge af Krigsforholdene kunde de nu ikke komme afsted. Da der endelig var Mulighed for at gaa ud paa Hjemrejsen, kom Isen og lukkede. Skibene maatte overvintre i finsk Havn, og en Del af Besætningerne rejste hjem. De, der blev tilbage, maatte under Opholdet udstaa forskellige Strabadser, men Forventningen om snart at komme i Fart igen og se hjemlige Kyster holdt Modet oppe. Da Isen i Foraaret lettede, gjorde Skibene klar til Afrejse, og det meddeles nu, at de to Skibe lykkeligt er ankommet til dansk Havn — med 11 Manneders Forsinkelse.

»Clytia« Fører er Kaptajn Lauritsen, Ærøskøbing, og »Johanne« førtes af Skibsfører K. Jensen. Det siger sig selv, at Gensynet med Danmark efter det lange Fravær var hjerteligt.

Norsk Damper minesprængt ved Skanør

Damperen »Vestra« af Haugesund, paa ca. 2000 Tons, er minesprængt udfør Skanør. Damperen slaar nu paa Grund i Vand op til Rælingen. Hele Besætningen, 16 Mand, er reddet og bragt i Land. Tre af dem, som blev lettere saaret, førtes til Trelleborg Sygehus, medens Resten af Besætningen bragtes til Skanør. Damperen var paa Rejse til Stettin med en Ladning saltet Sild. Der var svensk Lods ombord i Ulykkesøjeblikket, og Lodserne fra Skanør var paa Vej ud til Damperen til Aflysning, da Ulykken skete. Der hørt pludselig en kraftig Eksplosion, og Skibet begyndte straks at synke. Foruden Skaden ombord blev en Redningsbaad ødelagt. Det lykkedes dog at sætte en af de tre Redningsbaade ud, ligesom der kom Fiskerbaade til Hjælp. De tre Mand af Besætningen, som alle er fra Haugesund, og som bragtes til Sygehuset i Trelleborg, er atter blevet udskrevet.

Beskadiget Motorsejler

Den aarhusianske Motorsejler »Jan«, der kom til Aarhus efter at være blevet hjerget af Grunden ved Sjællands Odde, er meget medtaget. Kaptajn Kjærsgaard, Danske Lloyd, har undersøgt Skibet i Bunden. Der ventes det en langvarig Reparation. Skibet tilhører Kaptajn O. Larsen, Aarhus Shipping Company.

»Gripsholm« gøres klar

»Gripsholm« er efterhaanden klar til sin første Diplomatrejse, forsynet med meterhøje Bogstaver og Nationalitetsmærker samt 33 Lyskastere, der vil bade Skibet i et Hav af Lys. I Sverige har 120 Personer, hovedsagelig amerikanske Statsborgere, anmeldt sig, og dertil kommer et stort Antal Amerikanere fra Nabolandene, som ønsker at komme med. Det endelige Passagerantal bliver snarere op mod 400, hvis alle Ansøgere faar deres Tilladelser i Orden.

Svensk Damper sunket

Den svenske Damper »Ruth« paa 5970 BRT. er sunket udfør den hollandske Kyst. Besætningen blev reddet og er nu ankommet til Gøteborg. Skibet var paa Rejse fra Rotterdam til Gøteborg med Kul.

Svenske Nybygninger

Eriksberg mek. Verkstad har til Rederiaktiebolaget Soya i Stockholm leveret Nybygningen, Motorskibet »Tritonia«. Skibet, der er af den moderne Shelterdæksstype, er bygget til Lloyds højeste Klasse. Det laster ca. 5000 Tons, og Farten paa fuld Last er 13,5 Knob.

Fra Kockums mek. Verkstad er søsat en Nybygning til Trelleborgs Ångfartygs Nya A/B. Skibet, der døbt »Lillöhus«, er et Motortankskib paa 13.500 Tons. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 465 Fod, Bredde 62 Fod og Dybgang 27 Fod 2 Tommer. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse, og Farten bliver 14 Knob paa fuld Last.

»Normandie« kan bringes flot

Marineminister Knox har erklæret, at det vil være muligt atter at bringe Passagerdamperen »Normandie« flot. Ministeren fremkom imidlertid ikke med nærmere Oplysninger om de Istandsættelsesarbejder, som var foretaget paa Passagerdamperen.

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



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa. | D/S »Jyden«, Esbjerg. |
| D/S »Active«, Korsør. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi. |
| D/S »Als«. | D/S »Nautic«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bea«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Orion«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Haderslev. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dannebrog«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Draco«. | D/S »Samsø«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Svendborg«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Oluf Svendsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningaen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Svitzers Bugserafdeling. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Hafnia«. | Odense. |
| D/S »Helmdal«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Hetland«. | 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 »Øresund«. |

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 28. Maj 1942.

Nr. 21.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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-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 Sæn.

I. Østersøen.

745. Østersøen. Bornholm W. Drivende Vraggods.

Et Stykke af en svær Træbro, c. 10 m lang, er den 22. Maj 1942 Kl. 1700 observeret paa c. 55° 03' N. 13° 50' E., c. 30 Sm W. 1/2 S. for *Rønne*.

746. Sverige. S.-Kyst. Sandhammaren Fyr. Lysevne forøget.

(U. f. s. Nr. 19/778. Stockholm 1942.)

Sandhammaren Fyr paa c. 55° 23' N. 14° 11' E. er blevet elektrificeret, hvorved Lysevnen er blevet forøget.

747. Sverige. Kalmarsund. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 19/777. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Borgholm c. 56° 53' N. 16° 38' E. *Borgholms inlopp övre og nedre. Borgholms hamn övre og nedre*.

748. Sverige. Furön. Lodsstation atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 19/776. Stockholm 1942.)

Furön Lodsstation paa c. 57° 17',₀ N. 16° 37',₅ E., udenfor *Oskarshamn*, er atter i Virksomhed.

749. Sverige. Utlängan—Landsort. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 19/775. Stockholm 1942.)

Fyrene *Soen* og *Ekö* paa c. 57° 30' N. 16° 45' E. er atter tændt.

750. Sverige. Kungshamn—Arkö. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 19/774. Stockholm 1942.)

Fyrene *Marö övre* og *nedre* paa c. 58° 34' N. 16° 55' E. er atter tændt.

751. Sverige. Bråviken—Arkö. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 19/773. Stockholm 1942.)

Västra Ramsholmen Fyr paa c. 58° 34' N. 16° 51' E. er atter tændt.

752. Sverige. Sävsundet—Oxelösund. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 19/771. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Epskärsklubb c. 58° 43' N. 17° 19' E. *Örnklubb. Vålarö. Stora Kampåsen. Kors-
holm* c. 58° 40' N. 17° 08' E.
753. Sverige. Södertälje—Hävringe. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 19/828. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Notholmen c. 59° 03' N. 17° 41' E. *Bokö. Bockholmen. Lysberget. Törniskär.
Kockelskär övre og nedre. Hökö Gupa. Träbådan. Sävösund. Källvik. Bromdal. Mär-
holmen. Bergö. Griskär övre og nedre. Ringsön övre og nedre. Hartsö Stångskär. Långskär.
Skepna* c. 58° 45' N. 17° 21' E.
754. Sverige. Bottniske Bugt. Härnösand Kystradiostation atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 19/825. Stockholm 1942.)
Härnösand Kystradiostation paa 62° 44' 17" N. 18° 07' 47" E. er atter aaben for
Trafik med Skib.
755. Tyskland. Pommerske Bugt. Dievenow NE. Vraglystønde genudlagt.
(N. f. S. Nr. 20/909. Berlin 1942.)
Vraglystønden c. 300 m N. for Vraget paa c. 54° 02',7 N. 14° 48',3 E. er atter
udlagt.
(E. f. S. Nr. 15/339 1942.)
(Se Tillæg.)

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

756. (T). Danmark. Sundet. Bellevue Anlægsbro E. Kapsejladsmærke udlagt.
En sort Stage med sort Flag, mærket *S. K. S.*, er udlagt i c. 6 m Vand paa c. 55° 46',6 N. 12° 38',5 E., c. 2750 m 91° fra *Bellevue Anlægsbro*.
757. Danmark. Sundet. København. Benzinhavn. Fyr nedlagt.
De hvide, faste Lys paa den N.-ligste røde Stage med opadvendt Kost paa W.-Siden og paa den N.-ligste hvide Stage med Halmvisk paa E.-Siden af Svajebassinnet udfor *Benzinhavn* paa c. 55° 43',11 N. 12° 35',9 E. er nedlagt.
(Kort Nr. 134 og 133. Havnelods, Side 123 og 132. Fyr.-Fort. Nr. 415 og 416.)
758. Sverige. Sundet. Sømærker udlægges ved Sejlruiter. Sejladsforskrifter.
(U. f. s. Nr. 18/759. Stockholm 1942.)
I. I Tilslutning til E. f. S. Nr. 18/641 1942 meddeles, at sort- og hvidmalede Stager og Tønder vil blive udlagt paa følgende Pladser paa Ruten: *Malmø—Kullen*:
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',04 E.
 8. 55° 45',08 N. 12° 50',95 E. Sortmalet Tønde.
 9. 55° 49',68 N. 12° 45',90 E.
 10. 55° 53',20 N. 12° 44',30 E.
 11. 55° 54',80 N. 12° 44',50 E.
 12. 55° 55',55 N. 12° 43',20 E.
 13. 56° 03',70 N. 12° 39',50 E.
 14. 56° 04',50 N. 12° 38',00 E.
 15. 56° 05',22 N. 12° 36',70 E.
 16. 56° 05',00 N. 12° 35',40 E.

17. $56^{\circ} 06',_{70}$ N. $12^{\circ} 34',_{00}$ E. Lys- og Fløjtetønde.
 18. $56^{\circ} 09',_{00}$ N. $12^{\circ} 31',_{00}$ E. Stumptønde.
 19. $56^{\circ} 13',_{50}$ N. $12^{\circ} 28',_{50}$ E.
 20. $56^{\circ} 18',_{00}$ N. $12^{\circ} 26',_{00}$ E.

N.-gaaende Skibe skal holde sig paa E.-Siden af Sømærkerne og S.-gaaende Skibe paa W.-Siden. Sømærkerne bør passeres i c. 50 m Afstand. Det bemærkes, at nogle af Stagerne eventuelt vil blive ombyttet med Tønder.

II. Mellem Pladserne 17 og 18 er paa Grund af Skibsfartshindringen mellem $56^{\circ} 07',_0$ N. og $56^{\circ} 08',_5$ N. udlagt nedennævnte Sømærker:

- a) En sortmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink hver 6 s.
 b) En rødmalet Stage med 1 nedadvendt Kost, $0,_{10}$ Sm fra ovennævnte Lystønde a) i Retning mod *Viken* Fyr.

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 Sejlruerne anduves fra følgende Pladser:

- Malmö* fra den S.-ligste sort-hvide Stage paa *Malmö* Red.
Landskrona fra $55^{\circ} 52',_3$ N. $12^{\circ} 44',_7$ E.
Råå og *Kopparverket* fra $55^{\circ} 59',_8$ N. $12^{\circ} 41',_3$ E.
Hälsingborg fra Skæringspunktet, mellem Sejlruen og en Linie fra *Helsingør* Havneindløb til *Hälsingborg* N.-lige Havneindløb.
Höganäs fra Skæringspunktet mellem Sejlruen og Indsejlingsfyrlinien.

V. Skibe, der ønsker at gaa fra *svensk* til *dansk* Territorium eller omvendt, bør kun gøre dette paa følgende Maader:

- Ved at følge Sejlruen *Malmö—København*.
- Ved at følge Linien mellem den sort-hvide Stage paa $55^{\circ} 49',_{68}$ N. $12^{\circ} 45',_{90}$ E. og *Lous Flak* Lys- og Fløjtetønde.
- Ved at følge Linien mellem *Helsingør* Havneindløb og *Hälsingborg* N.-lige Havneindløb.

VI. Sejladsforskrifter for *Sundet*.

Af Hensyn til Minefaren bør Søfarende paa *svensk* Territorium nøje følge følgende afmærkede Sejlruer:

- Sejlruen *Malmö—København*.
- Sejlruen *Pinhättan—Kullen*.
- Flintrännen* fra den S.-ligste sort-hvide Stage i Sejlruen *Malmö—København* til den røde Stage med Ballon og opadvendt Kost paa $55^{\circ} 34',_{51}$ N. $12^{\circ} 49',_{00}$ E.
- Trindelrännan* fra Sejlruen *Malmö—København* til den røde Stage med opadvendt Kost paa $55^{\circ} 33',_{50}$ N. $12^{\circ} 49',_{42}$ E.
- Ruten fra de i Punkterne 3 og 4 henholdsvis nævnte røde Stage med Ballon og opadvendt Kost og røde Stage med opadvendt Kost og videre enten
 - gennem *Lällgrundsrännan* til Sømærket ved *Ensten* eller
 - gennem *Kogrundsrännan* til Sømærket ved *Ensten* eller
 - gennem *Falsterbokanalen*.

Kogrundsrännan skal anduves efter at være passeret mellem den sorte Stage med Ballon og den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon c. $1,_{3}$ Sm W. for *Klagshamn*.

VII. Følgende Sejlløb bør ikke benyttes:

- Lernacksrännan*.
- Ruten fra *Trindelrännans* Stage med 2 Koste til *Klagshamn* Bredde.
 (E. f. S. Nr. 18/641 1942.)

759. Sverige. *Sundet*. Borstahuset Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 19/790. Stockholm 1942.)

Borstahuset Fyr paa c. $55^{\circ} 54'$ N. $12^{\circ} 48'$ E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 11/451 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

760. Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Oplysning om Somærkes Plads.

Den i E. f. S. Nr. 20/736 og 20/741 1942 nævnte sorte Spidstønde med 1 sort Flag c. 7 Sm $22\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Spodsbjærg* Fyr er udlagt paa $56^{\circ} 04' 55''$ N. $11^{\circ} 55' 32''$ E.
(E. f. S. Nr. 20/736 og 20/741 1942.)

761. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

I Maj—Oktober Maaneder 1942 finder paa Hverdage Skarpskydning Sted ved *Jægerspris*, som følger:

1) 27. Maj—11. Juli, 27. Juli—31. Juli, 3. August—5. September og 19. Oktober—30. Oktober. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1200 og 1300—1700.

Under Skydning hejses Skydeflag paa *Nissebakker* paa c. $55^{\circ} 53',_0$ N. $11^{\circ} 56',_1$ E. Naar Skydeflaget er hejst paa *Nissebakker*, maa ingen Sejlads finde Sted indenfor det nedenfor angivne Skydeomraade paa Søen.

2) 7. September—17. Oktober. Den daglige Skydetid er Kl. 1000—1600.

I Skydetiden vil der være hejst Signalflag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. fra *Troldegaard*), paa Udsigtstaarnet ved *Skoven* Mølle (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde* og paa *Carolinehøj* (c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*).

I Skydetiden er al Sejlads forbudt paa Skydeomraadet over Søen.

Skydeomraadet over Søen er under samtlige Skydninger begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) $55^{\circ} 54',_8$ N. $11^{\circ} 54',_8$ E. | d) $55^{\circ} 52',_0$ N. $11^{\circ} 50',_2$ E. |
| b) $55^{\circ} 54',_9$ N. $11^{\circ} 52',_0$ E. | e) $55^{\circ} 49',_0$ N. $11^{\circ} 53',_9$ E. |
| c) $55^{\circ} 53',_4$ N. $11^{\circ} 50',_2$ E. | |

samt af Kystlinien mellem Punkterne e og a.

Paa enkelte af de nævnte Dage vil der endvidere blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Orebjærg*, hvilket tilkendegives ved Signalflag paa *Maglehøj* paa c. $55^{\circ} 48',_7$ N. $11^{\circ} 55',_7$ E.

762. Sverige. Kattegat. Halmstad. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 19/836. Stockholm 1942.)

Lystønden *Halmstads ränna* paa c. $56^{\circ} 39',_2$ N. $12^{\circ} 50',_8$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

(E. f. S. Nr. 3/246 1942.)

763. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal atter i Virksomhed.

Taagesignalet med Nautofon fra Yderenden af *Hirtshals* Havns Dækmole paa c. $57^{\circ} 35',_8$ N. $9^{\circ} 57',_8$ E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 8/418 1942.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

764. (T). Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.

Paa Grund af *Vorupør* Læmoles Beskadigelse er *Vorupør Læmole* Fyr paa c. $56^{\circ} 57',_5$ N. $8^{\circ} 21',_8$ E. slukket indtil videre.

765. Danmark. Knudedyb W. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring rapporteres i 13 m Vand paa c. $55^{\circ} 18'$ N. $8^{\circ} 15'$ E., c. 3,3 Sm W. for Pladsen for *Knudedyb* Anduvningsvager. Mindste Dybde over Hindringen er c. 2,5 m. En grønmalet Bøje er fastgjort i selve Hindringen.

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. 61^N Die nordfriesischen Inseln mit Helgoland, Nordblatt.
 (Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

766. (T). Sverige S.-Kyst. Kämpingebukten. Sømærke udlagt.
 (U. f. s. Nr. 21/895. Stockholm 1942.)
 En rød Stage med 3 opadvendte Koste er udlagt paa $55^{\circ} 22',_{45}$ N. $12^{\circ} 58',_{57}$ E. ved Indsejlingen til *Falsterbokanalen*.
 (Kort Nr. 132, 130, 187, 188 og 125.)
767. Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Lystønder genudlagt.
 (U. f. s. Nr. 21/896. Stockholm 1942.)
 Lys- og Fløjtetønden *Trelleborgs redd* paa c. $55^{\circ} 20',_6$ N. $13^{\circ} 09',_0$ E. og Lystønden *Trelleborgs ränna Nr. 4* paa c. $55^{\circ} 22'$ N. $13^{\circ} 09'$ E. er atter udlagt paa Plads.
768. Sverige. S.-Kyst. Åhus. Lystønder og Klokketønder genudlagt.
 (U. f. s. Nr. 21/894. Stockholm 1942.)
 Klokketønden *Åhusredd yttre norra* samt Lystønderne *Åhusredd yttre södra* og *Åhusredd inre* paa c. $55^{\circ} 56'$ N. $14^{\circ} 23'$ E. er atter udlagt paa Plads.
769. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.
 (U. f. s. Nr. 21/893. Stockholm 1942.)
 Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads:
Sörgrundet c. $60^{\circ} 41'$ N. $17^{\circ} 13'$ E. *Bomhusgrundet*. *Mellanskansrännan*. *Herosgrund*. *Hansåkersgrund* c. $61^{\circ} 42'$ N. $17^{\circ} 15'$ E.
770. Sverige. Bottniske Bugt. Radiofyr atter i Virksomhed.
 (U. f. s. Nr. 21/951. Stockholm 1942.)
Holmögadd Radiofyr paa c. $63^{\circ} 35',_8$ N. $20^{\circ} 45',_2$ E. er atter i Virksomhed.
771. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
 (U. f. s. Nr. 21/950. Stockholm 1942.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Umeå uthamn övre og *nedre* c. $63^{\circ} 42'$ N. $20^{\circ} 21'$ E. *Långhalsudde*. *Bredskärssund övre* og *nedre*. *Bredskär övre* og *nedre*. *Fjärdgrund*. *Pellandskär södra*, *östra* og *västra*. *Holmögadd* c. $63^{\circ} 36'$ N. $20^{\circ} 45'$ E.
772. Sverige. Bottniske Bugt. Bodens Kystradiostation atter i Virksomhed.
 (U. f. s. Nr. 21/944. Stockholm 1942.)
Bodens Kystradiostation paa $65^{\circ} 50' 40''$ N. $21^{\circ} 38' 50''$ E. er atter aaben for Trafik med Skib.

773. Tyskland. Østersøen. Sommerafmærkning udlægges.
(U. f. s. Nr. 21/906. Stockholm 1942.)
Omskiftningen af Vinterafmærkning med Sommerafmærkning er paabegyndt.

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

774. Danmark. Sundet. Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 33',_{2}$ N. $12^{\circ} 29',_{2}$ E. er atter udlagt paa Plads.
775. Sverige. Sundet. Malmö. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 21/914. Stockholm 1942.)
Lys- og Kløkketønden *Röderprick* paa c. $55^{\circ} 38'$ N. $12^{\circ} 59'$ E. og Lystønden *Malmö Nr. 2* er atter udlagt paa Plads.
776. Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
(U. f. s. Nr. 21/913. Stockholm 1942.)
1. Lods- og Fyrskibet *Malmö Redd* er udlagt paa sin sædvanlige Plads, $55^{\circ} 38',_{52}$ N. $12^{\circ} 56',_{95}$ E.
2. Den paa Fyrskibet *Kalkgrundets* Plads paa $55^{\circ} 36',_{83}$ N. $12^{\circ} 53',_{42}$ E. udlagte cylindriske Tønde er ombyttet med en rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$.
3. Den paa Fyrskibet *Oskarsgrundets* Plads paa $55^{\circ} 35',_{52}$ N. $12^{\circ} 50',_{77}$ E. udlagte cylindriske Tønde er ombyttet med en rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s , Blink 2^s , Mørke 3^s .
(E. f. S. Nr. 3/237 og 4/300 1942. Kort Nr. 130, 132 og 125.)
777. Sverige. Sundet. Höllviken. Lystønder genudlagt. Lystønder flyttet.
(U. f. s. Nr. 21/912. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder ved Indsejlingen til *Falsterbokanalen* er atter udlagt paa Plads:
Oskarsgrundet sydvästra c. $55^{\circ} 35'$ N. $12^{\circ} 49'$ E. *Klagshamns redd östra* og *västra*.
Höllviken östra og *västra* c. $55^{\circ} 29'$ N. $12^{\circ} 53'$ E.
De i E. f. S. Nr. 52/1692 1941, Pkt. 1, f—h, nævnte midlertidigt udlagte Lystønder er nu udlagt, som følger:
f) Den sortmalede Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s , er udlagt paa $55^{\circ} 27',_{90}$ N. $12^{\circ} 53',_{46}$ E.
g) Den rødmalede Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2^s , er udlagt paa $55^{\circ} 26',_{61}$ N. $12^{\circ} 54',_{62}$ E.
h) Den rødmalede Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2^s , er udlagt paa $55^{\circ} 25',_{52}$ N. $12^{\circ} 55',_{50}$ E.
(E. f. S. Nr. 52/1692 1941. Kort Nr. 132 og 130.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

778. (T). Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.
Dybden i Indsejlingen til *Ballen Havn* paa c. $55^{\circ} 49'$ N. $10^{\circ} 38',_{6}$ E. er 4,7 m.
Det tilraades Skibsførere, der søger Havn med Skibe med større Dybgaaende end 4,0 m, at tage Lods.
(E. f. S. Nr. 6/367 1942.)

779. Danmark. Kattegat. Vesborg SE. Oplysning om Skibsfartshindring.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 19/673 1942 meddeles, at den deri nævnte Skibsfartshindring paa $55^{\circ} 44' (35'')$ N. $10^{\circ} 36' (30'')$ E., c. 2,4 Sm 131' fra *Vesborg Fyr*, nu naar c. 5 m op over *Havoverfladen*.
(E. f. S. Nr. 19/673 1942.)

780. Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.

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*.
c. $55^{\circ} 56'_{,3}$ N. $10^{\circ} 33'_{,3}$ E.

781. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr atter tændt.

Fyrene paa *Aarhus Havns Vestre-Dækmoles* NW.-lige og SE.-lige *Hoveder* paa c. $56^{\circ} 09'_{,8}$ N. $10^{\circ} 13'_{,7}$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 19/678 1942.)

782. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Strømundersøgelser. Kabel udhænges. Advarsel.

For at undersøge *Strømforholdene* ved *Oddesundbroen* paa c. $56^{\circ} 35' N.$ $8^{\circ} 34' E.$ vil der i *Tiden* 1.—28. Juni 1942 paa *Broen* mellem *dennes Pille 4* og *Pille 5* blive op-hængt en *Strømmaalere* i et elektrisk Kabel. Selve *Strømmaaleren* vil være anbragt c. 5 m under *Vandoverfladen*. Kablet, der er omviklet med hvidt Papir for at gøre det iøjne-fladende om *Dagen*, vil om *Natten* være afmærket med en klar *Lanterne*, anbragt c. 1,5 m over *Vandfladen*.

Fartøjer, der passerer under *Broen*, advares imod at komme for nær til det ud-hængte Kabel.

XI. Bekendtgørelser m. m.**783. Bekendtgørelse angaaende Supplement til de for Sundlodserierne gældende i 1905 udstedte Taksttabeller.**

Under den 23. Maj 1942 har *Marineministeriet* udstedt følgende *Bekendtgørelse*:

Efter *Overenskomst* med den *svenske* *Lodsstyrelse* angaaende en *Tilføjelse* til de i *Overenskomst* af 3. Juli 1903 omhandlede *Takster m. m.* for *Lodsningen* i *Øresund* bestemmes, at et ved *Lodsdirektoratet* udfærdiget *Supplement* til de for *Sundlodserierne* gældende i 1905 udstedte *Taksttabeller* skal være gældende fra og med den 1. Juni d. A.

Nævnte *Taksttabeller*, som er beregnet indtil 10 000 *Brutto Reg.-Tons* og 85 dm *Dybgaaende*, føres ved *Supplementet* op til 20 000 *Brutto Reg.-Tons* og 95 dm ligesom de i *Lodstakster* 1941 indeholdte *Taksttabeller*.

Enkelte *Eksemplarer* af *Supplementet* kan, saalænge *Oplag* haves, faas ved *Henvendelse* til *Lodsdirektoratet* i *København*.

784. (T). Sverige. Midlertidig Spærring af Falsterbokanalen.

(U. f. s. Nr. 21/911. Stockholm 1942.)

Falsterbokanalen holdes midlertidigt lukket for almindelig *Passage* fra den 26. Maj Kl. 1700 til den 29. Maj Kl. 1700 1942.

I *Undtagelsestilfælde* kan *Passage* tilstedes efter *Henvendelse* til *Ledelsen* af *Kanal*en, *Telefon Höllviken* 301.

785. Sverige. Østersøen. Sundet. Midlertidige Lodsfarvande.

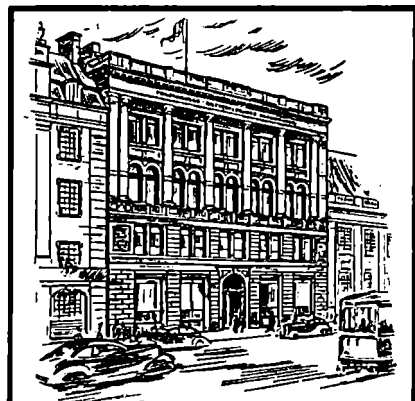
(U. f. s. Nr. 21/943. Stockholm 1942.)

Følgende midlertidige Lodsfarvande er oprettet indtil videre:

Öresunds norra: Fra *Svinbådans* Fyrskibsstation til Søen ved *Höllviken*.*Trelleborg*: — Søen ved *Trelleborg* til Søen ved *Kämpinge*.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram- Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	Stevedoring
Horsens	Søren Andersen	Schultz
Kallundborg	Jørgen Schultz	
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	Oldstevedore
København	Holger Jørgensen	
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV
Statsautoriseret Skibsmægler
Dyngkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280 Telegr.-Adr.:
Privat: 4628 „NAVIGATION“

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

ASSENS

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

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

ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE
CHR. CLEMMENSEN
(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)
FRIIS & FREDERIKSEN
(H. RASK-PETERSEN)
C. HOPPE

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 608

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVER: FRANZ BACH
STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71
Telegram-Adresse: Broker

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAGT 1878)
FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code

CARL HASSAGER & C^o
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92 Telegr. Adr. "Hassager"
Statstelefon 17

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

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, 133, 262 Telegr.-Adr.: „Hude“
Stat 2. Svendborg
Privat 1030

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 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 —

NUMMER 22

FREDAG 5. JUNI 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Krigens Søgelys svinger fra det ene Object til det andet. Snart er det Kampene paa den russiske Front, og snart er det Kampene paa den nordafrikanske Krigsskueplads, medens det til andre Tider har været Begivenhederne paa de østasiatiske Kamppladser, som Interessen har samlet sig om. I Øjeblikket er det den voldsomme engelske Luftoffensiv imod Tyskland, som er traadt i Forgrunden. Men medens disse dramatiske Begivenheder oprulles og for en kortere eller længere Tid holder Interessen fangen, fortsættes Søkrigen. Den mangler maaske noget af det store Drama, som er knyttet til Krigsførelsen til Lands og i Luften, men til Gengæld er dens Indvirkning paa Krigens endelige Udfald maaske af nok saa stor Betydning.

I Axemagtslandene synes der i den sidste Tid at have fundet et betydningsfuldt Omsving Sted i Bedømmelsen af Krigens Fremtidsperspektiv, idet man tilsyneladende der nu ogsaa har gjort sig fortrolig med den Tanke, at Krigen vil trække i Langdrag, hvilket, som det vil huskes, har været Englands Standpunkt fra Krigens første Dag. Under disse Omstændigheder vil de Krigsførendes *staying power* blive prøvet til den yderste Grænse, og under denne Prøve vil Kampen om Herredømmet paa Havet, som naturligvis ikke alene er et Spørgsmaal om Tempoet paa Axemagternes Sænkning af angelsaksisk Handelstonnage, men ligesaafuldt et Spørgsmaal om de Allieredes Evne til at remplace den mistede Tonnage, indgaa som en, maaske udslagsgivende Faktor.

Om Forholdene paa Markederne udenfor Blokadezonen er Rapporterne stadig kun sparsomme. Der meldes om fortsat livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Erts, saavel fra de syd- og vestafrikanske Ertspladser som fra Sydamerika til US. Atlantic. Raterne for disse Ordre er, som bekendt, fastlagte og viser ingen Forandring. — Der er ligeledes god Efterspørgsel efter Skibe for Kul fra saavel UK. som fra Hampton Roads til Sydamerika, ligesom der stadig noteres mange Kullaster fra Durban til Havne i det Røde Hav, det østlige Middelhav og Malta. Raterne for disse Forretninger er uforandrede. Kul Hampton Roads/Cape Breton har betalt \$4.75. Fra Sydamerika er der, foruden for de tidligere omtalte Ertslaster, livlig Efterspørgsel efter Tonnage fra River Plate. Hørfrø fra Buenos Ayres til New York har gentaget \$15 plus 35 pCt. Krigstillæg, og for en Ladning Hvede fra Bahia Blanca til Callao er betalt \$15. Der søges endvidere Skibe for Hvede til Chile og til saavel spanske som portugisiske Havne.

Paa vore hjemlige Markeder har Udviklingen ikke været underkastet større Udsving. Det er stadig begrænset hvad der kan skaffes Sten for i Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark, og det samme synes at gøre sig gældende for Kulfarten fra Tyskland til de andre nordiske Lande. Den danske Tonnage, som ikke har kunnet beskæftiges med Kul og Koks, har imidlertid let kunnet placeres i andre Trades, saasom Eris fra Oxelø-sund til Tyskland, ligesom der er sluttet Salpeter fra Norge til Danmark. I Trælastfarten er det stadig begrænset, hvad der gøres af Forretning. Sydfinland/god dansk Havn har betalt mellem Kr. 125 og 130 pr. Std., hvorimod Gefle/København fik Tonnage til Kr. 120. Sukker fra Nakskov til Stockholm er sluttet til mellem

sv. Kr. 16 og 18 pr. Ton. Fra Tyskland er der stadig enkelte Stykgodsladninger til saavel Vestnorge som til Finland, saaledes sluttedes bl. a. en 3000 Tonner Stettin/Helsingfors til Rmk. 9.50 fio. For Salt fra Lübeck til Oscarshamn noteres sv. Kr. 14 fio., og til Stockholm en Krone mere.

AARSBERETNING FRA ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET

Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart har udsendt sin Aarsberetning.

Fortsættelsen af Krigen, oplyses der, og den Omstændighed, at et stort Antal danske Skibe — under dansk Flag eller under Rekvisition af fremmede Magter — har besejlet Omraader, der er særlig udsatte for Krigsfare, har i Aaret 1941 medført et stort Tab af Menneskeliv indenfor den danske Handelsflaades Besætninger, men dog et væsentlig ringere Antal Dødsfald end i Aaret 1940.

De heraf følgende store Erstatningskrav fra omkomne Søfolks efterlode og tilskadekomne Søfolk 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 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- og Ulykkesforsikringsafdelingen* udreder Erstatninger — Tillægserstatninger — i Henhold til Loven af 19. December 1936 om Krigs-Ulykkesforsikring for søfarende, henholdsvis Loven af 25. Juli om Krigsulykkesforsikring.

Ulykkesforsikringsafdelingen.

For Besætninger ombord i de i Udlandet tilbageholdte eller rekvisitionerede Skibe har Forbundet baa-ret Risiko i det Omfang, som er bestemt i ovennævnte 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 7,002 Mand, hvoraf 300 selvstændigt erhvervsdrivende Personer tilmeldt i Henhold til Ulykkesforsikringslovens §§ 58 og 59. I Overensstemmelse med den nævnte Ordning er der for denne Forsikringsbestand opkrævet en *Grundpræmie* af 36 Kr. pr. Mand p. A., henholdsvis 24 Kr. for de personligt forsikrede i lige store halvaarlige Rater. I Grundpræmier er indgaaet ialt Kr. 209,285.23; paa Grundlag af de indsendte Oplysninger om Besætningernes Forhyringstid m. v. har Medlemmerne Krav paa Ristorni til ialt Kr. 26,253.39; Medlemmernes samlede *effektive* Præmier har saaledes udgjort Kr. 183,031.84. Af Afdelingens Netto-Udgift, der ifølge Driftsregnskabet har udgjort Kr. 1,128,923.90, er derhos Kr. 6,537.86 dækket af Statstilskud til Nedsættelse af de i Medfør af Ulykkesforsikringslovens § 75 tilskudberettigede Medlemmers Præmier, medens det resterende Beløb, Kr. 939,354.20, dækkes af Statskassen, jfr. Afdelingens Gevinst- og Tabs-Konto.

Der er i Aarets Løb indgaaet Anmeldelse om ialt 544 Ulykkestilfælde, hvoraf 249 hidrørende fra Krigsbegivenhederne; af det samlede Antal Tilfælde er 252 Dødstilfælde, hvoraf 227 skyldes Krigsforholdene. Da

der fra forrige Aar overførtes 436 Tilfælde og 29 er optaget til fornyet Behandling, har der saaledes foreligget 1,009 Tilfælde til Behandling. Heraf er ifølge Kendelser af Direktoratet for Ulykkesforsikringen afvist 24 Tilfælde som ikke henhørende under Ulykkesforsikringsloven og 466 er afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 306 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 6.136 Mand.

Der er ingen Præmier opkrævet i denne Afdeling, idet den Præmie — Maksimumspræmie — af 36 Kr. pr. Mand p. A., som Rederne er pligtige at svare i Henhold til den trufne Statstilskudsordning er opkrævet og ført til Indtægt i Ulykkesforsikringsafdelingen.

Afdelingens Netto-Udgift har ifølge Driftsregnskabet udgjort 1,603,019 Kr., der dækkes af Statens Tilskud. Der er indgaaet Anmeldelse om ialt 249 Ulykkestilfælde. Fra forrige Aar overførtes 119 Tilfælde, og da der er optaget 13 Tilfælde til fornyet Behandling, har der saaledes foreligget 381 Tilfælde til Behandling. Ifølge Kendelser af Direktoratet for Ulykkesforsikringen er heraf to Tilfælde afvist som ikke hørende under Ulykkesforsikringsloven og 126 afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 128 endnu ikke var afgjort ved Aarets Udgang. I de resterende Tilfælde er der i Overensstemmelse med Direktoratets Afgørelser udbetalt de i Skadesoversigten anførte Dødes- eller Invaliditetserstatninger.

Regnskabet er eenstemmig godkendt paa et Repræsentantskabsmøde.

BROPROJEKT TIL 20 MILLIONER

Trafikminister *Gunnar Larsen* har sammen med Professor *Engelund* og Direktør *Kayser* for Teknisk Central været i Rudkøbing for at bese Forholdene vedrørende den paatænkte Broforbindelse Svendborg—Vindeby og Taasinge—Siø—Rudkøbing. Ministeren forhandlede med en Række lokale Autoriteter med Amtmand *Lassen*, Svendborg, i Spidsen, og gav Tilsgagn om Godkendelse af Retningslinier for den eventuelle Broforbindelse, en Godkendelse, der er af Betydning for Byplanlægningen i Svendborg og Rudkøbing. Det samlede Broprojekt, der er udarbejdet af Professor *Engelund*, var oprindeligt anslaaet til 14 Mill. Kr., men antages i Dag at ville koste ca. 20 Mill. Kr. Med Hensyn til Arbejdets Paabegyndelse kan der paa nuværende Tidspunkt intet siges.

Ligeledes orienterede Ministeren sig med Henblik paa den af en lokal Kreds rejste Plan om en Inddæmning af Farvandet mellem Ærø og Langeland.

MINDEGUDSTJENESTEN FOR »HANS EGEDE«S BESÆTNING

Ved den store Mindegudstjeneste for de 23 omkomne Søfolk fra *Hans Egede* var den danske Søfart rigt repræsenteret.

Fra Marinen saas Viceadmiral *Vedel*. Endvidere var Skibsrederne *Willie C. K. Hansen* og *Harhoff* til Stede. De fire nautiske Foreninger: Den almindelige danske Skibsførerforening, Dansk Styrmandsforening, Maskinmesterforeningen og Skipperforeningen var repræsenteret ved deres Formænd, og ogsaa Radiotelegrafistforeningen af 1917, Sømændenes Forbund, Dansk Sø-Restaurationsforening, Søfyrbødernes Forening og Marineforeningen havde sendt Repræsentanter. Den afgaaede Skibsinspektør i Styrelsen *H. F. V. Hansen* og

den nye Skibsinspektør *Tving* var mødt i Spidsen for alle Styrelsens hjemmeværende Skibsofficerer.

Biskop, Dr. theol. *Hans Fuglsang-Damgaard* og den tidligere Provst for Grønland *Schultz-Lorentzen* prædikede.

FINSKE ORD OM SHIPPINGUDDANNELSEN

I Tilknytning til vor Artikel i sidste Nummer om den svenske Sømandsuddannelse bringer vi i denne Uge en Artikel, som har været fremme i Bladet »Finlands Sjöfart«. Artiklens Forfatter er Fuldmægtig i Finlands Svenska Kontorsmannaförbund, *Bertel Cronhjort*.

Vor Tid, hedder det i Artiklen, kræver Specialisering inden for alle Arbejdsomraader. Dette gælder ikke mindst Forholdene inden for Søfartserhvervet. Dets Arbejdsformer er helt anderledes end andre Erhvervs, og for at kunne haandhæves rigtigt kræver Søfartserhvervet særlig Indsigt af sine Udøvere. For at faa et dybere Indblik i Søfartserhvervet og dets mangfoldige økonomiske Problemer var det tidligere almindeligt, at man skaffede sig praktisk Erfaring paa et Rederi- og Speditionskontor i et af Verdens store Søfartscentre. De fleste af vore ledende Mænd inden for Søfartsbranchen har en mangeaarig Virksomhed i Udlandet bag sig, hvorigennem de erhvervede sig en gedigen Indsigt i deres Fag. De Muligheder for fortsat Uddannelse, som denne Form bød, gjorde, at der ikke forekom noget større Behov for Specialuddannelse i eget Land. Nu er Situationen en helt anden. Allerede for nogle Aar siden begyndte de ledende Søfartsnationer gennem forskellige Bestemmelser angaaende Immigration og Arbejdstilstand o. s. v. at rejse allehaande Vanskeligheder for Ungdommens Stræben efter fortsat Uddannelse i Udlandet. Siden kom den anden Verdenskrig og satte en definitiv Stopper for al saadan Stræben. Følgen er, at Tilgangen af tilstrækkelig kompetent Arbejdskraft paa Shippinghvervets Omraade formindskes og Udøvernes høje Standard trues med Forringelse. Betydningen heraf er aabenbar i Dag.

I Sverige har man allerede i længere Tid været klar over Nødvendigheden af en fortsat Shippinguddannelse inden for Branchen.

For et Par Aar siden blev der paa privat Initiativ oprettet en Shippingskole i Stockholm for at forbedre den svenske Søfartsungdoms Muligheder for i eget Land at samle et saadant Kundskabsforraad, som er nødvendig for resultatrig Virksomhed i Søfartserhvervets Tjeneste.

Ogsaa i vort Land, hedder det videre, maa dette betydningsfulde Spørgsmaal løses paa en eller anden Maade. Paa Landets Højskoler og Handelseminstituter kan der selvfølgelig ikke gives Undervisning i disse Fag. Disse Skolers Opgave er jo først og fremmest at bibringe Eleverne almindelig Indsigt paa det merkanthile Omraade. Specialuddannelse for de kontoransatte inden for Søfartsbranchen burde løses efter lignende Principper. Vi behøver et særligt Institut, til hvis Arbejdsopgaver yderligere burde føjes Studium af Søfartens økonomiske Forhold og Betingelser. Finlands Svenska Kontorsmannaförbund har for nylig i en Udtalelse til Finlands Rederforening henledt Opmærksomheden paa dette aabenbare Behov for Undervisning og efterlyst Foranstaltninger til at føre Tanken ud i Livet. Forbundet har sendt Skrivelser vedrørende dette Spørgsmaal til de fleste Skibsfartsinteresserede og det har heri fremholdt, at det planlægger en Udvidelse af Uddannelsen i den antydede Retning, for at det økonomiske Fundament kan tilvejebringes. Forbundet anbefaler at nedsætte en Komité, der er sammensat af Repræsentanter for Søfartserhvervet og Forbundet, for at der kan tages Initiativ til Idens Virkeliggørelse. Allerede tidligere har Artikler i Dagspressen henledt Opmærksomheden paa Nødvendighe-

den af en Undervisning i Søfartsspørgsmaal, som til en vis Grad skulde erstatte det Tab, som den opvoksende Søfartungdom lider. Krigen har ganske vist kraftigt decimeret vor Handelstonnage, men Søfartens Opsving i de sidste Aar forklarer dog den Opfattelse, at vort Land har de bedste Forudsætninger for at blive en ledende Søfartsnation. Derfor er det af særlig Vigtighed, at den merkantile Søfartundervisning for de kontoransatte ordnes tilfredsstillende. Det maa haabes, at Kontorsmannaførbundets Appel til de Interesserede i denne Hensende vil møde Forstaaelse.

SKIBSFART CONTRA FLYVNING

Efter Krigen vil der uden Tvivl opstaa en ret stærk Konkurrence mellem Flyvningen og Skibsfarten, og inden for Søfarten udvises der da ogsaa stigende Interesse for Fremtidens Lufttrafik.

Præsidenten for de britiske Cunard-Selskaber, Sir Percy Bates, udtalte i denne Forbindelse for nylig følgende:

»Ligesom det er Tilfældet inden for Skibsfarten, saaledes vil der ved Krigens Afslutning være en opadgaende Produktionskurve inden for Flyvningen. Ganske vist vil Bombemaskinerne ikke være særlig egnede som Passagermaskiner til Atlanterhavsflyvning, men den voksende Produktion heraf vil gøre det muligt efter al Sandsynlighed ret hurtigt at reproducere gode

Passagermaskiner. Der vil ogsaa til den Tid være Tusinder af Mænd, som er vant til at flyve og manøvrere Flyvemaskiner. Alt dette forudsiger Konkurrence fra det nye Element. Jeg tror, det vil blive nødvendigt for vore Selskaber paa en eller anden Maade at gaa ind for Lufttrafikken, selv om Søen, hvis den da faar en fair Chance, nok skal vide at hævde sig. Jeg tror, vi skal give os af med Lufttrafik, eller i det mindste opretholde direkte Forbindelse dermed.«

Præsidenten for Orient Line siger om samme Emne, at Flyvetrafikken er en Faktor, som vil gribe ind i Første-Klasses-Passagertrafikken paa Havet. Det er stærkt paakrævet, at Regeringen giver Vejledning om, hvorvidt den tænker sig at begunstige Lufttrafikken. Præsidenten tilføjede: »Sandsynligvis vil der ikke være nogen tekniske Vanskeligheder forbundet med at lade al Første-Klasses Passagertrafik foregaa ad Luftvejen, hvis dette skulde være Regeringens Politik, og derfor vil ikke blot det, hvorledes vi bygger vore Skibe, men ogsaa hele vor Udsigt til fremtidig Bygning komme til at afhænge af Regeringens Politik. Spørgsmaalet om hvilket Trafikmiddel, der vil være nødvendigt i Efterkrigstiden, optager Sindene meget, men der kan ikke opstilles noget rimeligt Program, før vi ved mere om den Verden, vi skal komme til at drive Forretning i.«

Pengevæsenets aktuelle Problemer.

Bankernes Nedsættelse af Renten paa Konto-Kurant og Check-Konto med $\frac{1}{2}$ pCt. vakte ikke stor Overraskelse og gav ikke Anledning til Bekymring, men Nedsættelsen er en ny Understregning af vor ekstraordinære Pengesituation. Hvis Nationalbankens Forslag ikke gennemføres i en eller anden Skikkelse, kan man vente, at Bankerne tvinges til at gaa endnu videre, maaske endog saa langt, at der vil blive forlangt et Gebyr for at opbevare de Penge. Folk vil have staaende saaledes, at de kan hævnes uden Varsel.

Paa Baggrund af denne usædvanlige Pengesituation maa man bedømme en meget optimistisk Tale, som Redaktør Thalbitzer har holdt i Odense om Pengesituationen, som blev karakteriseret ved Seddelmængdens Stigning med 60—70 pCt. under Krigen til ca. 800 Millioner Kr., og ved Væksten af Indskudene paa Nationalbankens Foliokonto til over $1\frac{1}{4}$ Milliard Kr., imod de normale 100 Millioner Kr., der plejer at staa paa denne Konto. Paa den anden Side af Nationalbankens Balance, altsaa Aktivsiden, møder vi de to Konti, Clearingkontoen og diverse Debitorer, der tilsammen ogsaa ligger nær de 2 Milliarder.

Redaktør Thalbitzer opstillede det Spørgsmaal: Hvorledes skal man, naar Krigen er forbi, faa ordnet alle disse Pengeforhold. Han udtalte:

Vi ved blot, at naar Krigen er forbi, skal der lægges mange, mange Milliarder til de Tal, der kendes i Dag, og saa maa man yderligere huske paa, at til den Tid vil Landene staa med Befolkninger, der er tyngede til Jorden af tunge Skatter. Efter den forrige Krig brød en Række europæiske Lande sammen og skrev faktisk deres Penges Værdi ned til Nul, og andre sænkede deres Valutaer Skridt for Skridt, indtil de standsede Faldet paa et eller andet Punkt.

Men selv de store, rige Lande i Verden vil efter denne Krig møde Valutaproblemet. Spørgsmaalet bliver: Hvad bliver et Pund Sterling værd til den Tid? Det kan maaske blive nødvendigt at afskrive alle de gamle Pengesystemer og indføre et nyt, baseret paa Clearingordninger, men det hjælper ikke over for det nuværende Pengesystem, som vi dog allesammen særligt interesserer os for.

Penge er jo for Tiden afkoblet fra Varerne. Er der nogen Mulighed for, at vi senere kan koble dem til-

bage igen? Thalbitzer mente, at Stillingen for Danmarks Vedkommende endnu er saadan, at Muligheden er der. Det skulde maaske endda ikke være særlig vanskeligt at koble de ledige Penge tilbage til Varerne, naar Krigen engang er forbi, saaledes at Kronen faar en eller anden Værdi. Hvor denne Værdi saa kommer til at ligge, er uklart, men det er slet ikke sikkert, at den behøver at ligge saa meget længere nede end tidligere.

Spørgsmaalet efter Krigen bliver: Hvad har vi af fremmede Betalingsmuligheder. Vor Valutastilling bliver overordentlig vanskelig. Vi maa først skaffe de nødvendige Raastoffer. Vort Erhvervsliv staaer heldigvis foreløbig intakt, saa vi kan oparbejde en ny Forretning Danmark og faa Værdier ind, som vi kan bygge noget nyt op paa.

Der skulde derfor være Mulighed for, at man lidt efter lidt kunde give vore Penge en Værdi tilbage, som vi kan bygge videre paa.

Tilbage staaer Spørgsmaalet, hvad vi skal gøre ved Clearinggælden og de andre Pengeforhold, vi har faaet ind i Landet.

Man kommer i denne Forbindelse til at tænke paa Bankhæftelser af 1813. Det drejede sig om 6 pCt. af al Formue. Hvor stor er den danske Nationalformue i Dag? Skal vi regne med 30 Milliarder. Det vil sige, at en Bankhæftelse paa 6 pCt. vilde indbringe de 2 Milliarder, omtrent, og en saadan Hæftelse vilde, i Modsætning til i 1813, ramme et Samfund, der har sin Modstandskraft, sin Levedygtighed i Behold, mens der i 1813 var Tale om et økonomisk og politisk fuldkommen ruineret Land.

Redaktør Thalbitzer sluttede med at udtale, at han paa ingen Maade bedømte Situationen herhjemme pessimistisk.

Indenfor Nationaløkonomernes Kreds drøfter man stadig Problemet, hvad der fremtidig skal være Værdimaaler i Verden. Bliver det Guldet, eller skal den teoretisk beregnes i et Indekstal? Adskilligt tyder paa, at det ikke vil gaa saa glat med Guldet. Bl. a. dette, at selv forud for den nuværende Verdenskrig var den ganske overvejende Del af Guldet flyttet et eneste Sted hen, — til U. S. A. Man laa der med ca. 80 pCt. af Verdens synlige Guldforraad.

Hvilke Forskydninger, denne Krig har bragt, kan ikke oplyses, men man tager næppe Fejl i den Antagelse, at Guldvandringen til Amerika er fortsat i samme Grad. Hvordan skal Guldet efter denne Verdenskrig trækkes bort fra dette Kæmpedepot og indgaa i Verdensomsætningen?

Videre vil de stadig hyppigere anvendte Clearing-Ordninger maaske helt overflødiggøre Guldet som Værdimaaler. En Fortsættelse i dette Spor forudsætter dog en noget større Balance mellem to Staters gensidige Vareleverancer.

Et Indekstal, beregnet over en meget bred Front for det enkelte Land paa Basis af Nationalformuen, Udenrigshandlens Værdi, Aarsindtægten o. s. v., saaledes at det derigennem bliver muligt, naar samtlige eller i al Fald en større Kreds af Stater sætter deres finansielle Status i indbyrdes Relation, har store teoretiske Muligheder.

Metoden kunde — i alt Fald teoretisk — benyttes samtidig til en Beregning af Værdien af det enkelte Lands Valuta, — det er en kendt Sag, at der paa dette Omraade er Spillerum for mange Teorier og Gisninger, ogsaa for vort Vedkommende med Hensyn til, hvor meget den danske Krone vil være værd efter Krigen, og om man bedst skal sikre sig en bedst mulig Værdi af den danske Krone ved at sætte Pengene i fast Ejendom, i Obligationer, i eventuelle Diamanter, i Malerier eller lignende. Diskussionen om disse Forhold kan forsværes nogenlunde ud i det Blaa, thi ingen véd i dette Øjeblik noget som helst afgørende.

Den Mulighed foreligger ogsaa, at man kunde tænke sig Værdien af visse livsnødvendige Varer som f. Eks. Korn, Fedtstof, Kul, Jern o. s. v. anvendt som en Værdimaaler, og teoretisk set vilde der formentlig ogsaa paa dette Felt kunne opstilles visse Normer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

En ny Underdirektør i »Danmark«

Paa et i Det gensidige Forsikringsselskab »Danmark« afholdt Repræsentantskabsmøde udnævntes Kontorchef, cand. polit. O. H. Dall til Underdirektør i Brandforsikringsafdelingen.

Den nye Underdirektør Dall, der er 44 Aar gammel, blev ansat i Brandforsikringsafdelingen i 1916 som Assistent og har efterhaanden gennemgaaet alle Grader indenfor Selskabet; han blev Fuldmægtig 1930, Ekspeditionssekretær 1937 og Kontorchef 1. Januar 1939.

Lodserne stiller Uniformssagen i Bero.

Dansk Lodsførelse har holdt Generalforsamling i København. Man indledede med at sende Hyldesttelegram til Kongen, fra hvem der senere indløb Takketogram.

Det vedtoges at indsende et Andragende til Marineministeriet om en generel Takstforhøjelse.

Generalforsamlingen omstødt den nylig blandt Lodserne foretagne Urafstemning om Forandring af Distinktionerne, og det vedtoges at stille Uniformssagen i Bero foreløbig.

Lods Erik Larsen, København, fortsætter som Formand, og Lods Hans Houmann, Hals, valgtes til Næstformand i Stedet for Lods Thøstrup, der som meddelt, ikke ønskede Genvalg.

Travlhed paa Skibsværfterne i Skagen.

Nu er Tiden for Fartøjsreparationerne inde med Kølhaling etc. Samtidig fortsætter Skibsværfterne i Skagen med Nybygningen af Storkuttere i det Omfang, Arbejskraften og Materialetilgangen gør det muligt. Fra Karstensen og Henriksens Værft ved Skagenshavnen er i disse Dage søsat en Storkutter. Baaden, der maaler 32 Tons, er forsynet med en 120—140 HK. Tuxham-Motor. Den bærer Navnet »C. A. Rønn« og er bygget til Skipper Martinus Knak, Thyborøn. Fartøjet agtes anvendt til Snurrevodsfiskeri i Nordsean.

Stor Tilgang til Sejlerskolen i Odense.

Den danske Sejlerskole i Odense, hvis Leder er Kaptein Degner-Jensen, har i Løbet af kort Tid øget sit aktive Medlemstal fra 20 til 126. Skolen har i disse Dage overtaget flere Baade, saaledes en 14 Tons Lystkutter tilhørende Konsul Haugstrup, Odense, og Fabrikant Chr. Hansen, Kerteminde, der overlader Skolen Baaden i den Tid, de ikke selv benytter den, for at de unge Mennesker kan faa den bedst mulige Uddannelse.

De gamle Georg-Stage-Drenge

Udfra den Interesse, som Foreningen »Gamle Georg Stage Drenge« nærer for Skoleskibet »Georg Stage« gamle Elever, retter Foreningen en Opfordring til samtlige tidligere Elever, til deres Familie eller andre, som har haft Forbindelse med dem gennem Aarene.

Foreningen arbejder paa at faa samlet en saa fuldstændig Oversigt over tidligere Elever, som det lader sig gøre.

Arbejdet hermed støder paa forskellige Vanskeligheder bestaaende i Navne- og Adresseforandring, Udvandring, Dødsfald o. s. v.

En ganske kort Oplysning om Stilling, Alder, Aargang (evt. Nummer), om Eleven er forlist, afgaaet ved Døden, bosat i Udlandet, eller andre Oplysninger vil have Interesse.

Sommerlejr for Sømandshustruer

Indenlandsk Sømandsmission har afholdt en Sommerlejr

for Sømandshustruer, hvis Mænd enten befinder sig i Udlandet eller er omkommet ved Krigsforlis. Lejren holdtes ved Karlslunde Strand, og der deltog 14 Sømandshustruer og 27 Børn.

Der er fra forskellige Side ydet Bidrag enten i Form af Penge eller Naturalier. Restbeløbet vil blive betalt af Indenlandsk Sømandsmission.

Flere af Sømandshustruerne har ikke haft Forbindelse med deres Mænd siden den 9. April 1940.

Lejrens Ledere var Sømandspræst Eilschou-Holm og Sømandsmissionær Edm. Almsøe.

Skoleskibet »Turo«

J. Lauritzens Skoleskib Turo var ved Købet delvis nedrigget. Under Oplægningen i Vinter har Skibet gennemgaaet en større Reparation og Ombygning af Hensyn til dets nye Formaal som Skoleskib, ligesom det er blevet rigget til og har faaet nye Master.

Svendborg-Fiskekvaser købt til Bornholm

Fiskekvasportør Espersen, Rønne, har købt den 2-mastede Fiskekvas »Thor« af Svendborg. »Thor«, der er bygget i Frederikshavn i 1900, er Brutto 29 Tons, Netto 10 Tons og har en Motor paa 56 HK. Kvasen, der indtil videre skal føres af en af de tidligere Ejere, Skibsfører Raun, skal drive Fiskeri med Krog og Trawl.

Endvidere har Skipper Falk, Tejn, af Hjort og Thomsen, Skagen, købt disses Fiskekutter »Aurora«, som det er Køberens Hensigt at anvende til Skovlvaadsfiskeri ved Bornholm. Kutteren, der er paa 13 Tons, er forsynet med en 40 HK. Motor.

Norske Skibsfartsmænd

Blandt de Personer i Oslo, som blev taget i Sikkerhedsarrest efter Overfaldet paa den norske Politibetjent Christensen, er ifølge »Aftenposten« Skibsrederne Niels Werring og Kaare Schøning i Wilhelmsens Rederi, Leif Høegh og Kjell Bruusgaard samt Skibsmægler Frithjov Lorentzen.

Blandt de 60 i Udlandet boende Nordmænd, som den nye norske Regering har frakendt norsk Statsborgerskab, er Skibsrederne Ø. Lorentzen, Ingolf Hysing Olsen, Th. Fr. Olsen og E. H. Samuelsen.

Samtidig er disse sidste Formue beslaglagt af Staten.

FRAISSINET

KEDELRENSNINGSAPPARATER

gennem

DYHR

C. 8901

ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen paabegyndes den 10. August paa Odense tekniske Skole.

Oplysninger om Skoleplan og Statsunderstøttelse faas ved Henvendelse til Skolen Tlf 827.

Forstanderen.

Sveriges Tilførsler

Der er igen kommet to Baaede fra oversøiske Lande til svensk Havn. Det var Svenska Amerikaliniens Motorskib *Danaholm* paa 6,000 Tons d.w. og Trälleborg Ångfartygs Nya A/B's Motortankskib *Capella* paa 15,000 Tons d.w. *Danaholm* kom fra Sydamerika med fuld Last Foderstoffer, medens *Capella* i den mexikanske Golf havde lastet Olie til den svenske Hær og Flaade.

Efter dansk Mønster

Under Henviisning til den danske Lov af 1941 om Beskyttelse for Skibs- og Rederianavne samt Skorstensmærker og Kontorflag har Sveriges Redareforening rettet en Hensigt til Kommerskollegiet om at tage Skridt til Indførelse af tilsvarende Lovbestemmelser for den svenske Handelsflaade.

Svensk Nybygning

Fra Værftet i Helsingfors er afleveret en Damper »A. Th. Jonasson« til Rederiet Mauritz Jonasson i Råå. Damperen er paa 2950 Tons, og dens Maskine paa 1500 HK. giver den en Hastighed paa 12 Knob.

Hollandsk Motorskib strandet i dansk Farvand

Det hollandske Motorskib »Geja« af Delfzijl, der var paa Rejse fra Delfzijl til Göteborg med Klorkalium, har haft en Grundstødning paa Sjællands Rev. Skibet er flotbragt af Svitzer og ført ind til sjællandsk Havn, hvor det skal i Dok. Ved Grundstødningen havde »Geja« faaet forskel- lige Bundskader.

Belgisk Skibsbygning

Skibsværftet Ateliers de Reparations et Chantiers Beliard Crighton & Co. i Antwerpen har sluttet Regnskabsaaret med et Bruttooverskud paa 6,15 Mill. belg. Frcs. mod 3,03 Mill. i Fjor. Efter foretagne Afskrivninger fremkommer et Nettooverskud paa 4,43 Mill. Frcs. mod 1,97 Mill. i Fjor. Der udbetales 20 pCt. i Udbytte mod 15 pCt. Aaret før.

Den oceangaende Bugsering

Rotterdam-Firmaet L. Smit & Co. har bestaaet i 100 Aar og i den Tid været stærkt engageret i international Bugseringsjeneste. Fra en primitiv Bugseringsvirksomhed paa Floderne har Selskabet udviklet sig til et meget stort Selskab, der rander over et meget betydeligt Materiel til Bugseringsarbejder over hele Kloden. Den første Havbugseringsbaad anskaffedes i 1892 og raadede kun over 750 HK. Nu har Selskabet Slæbebaade med 4200 HK., og Udviklingen har ført med sig, at Selskabet ret hurtigt fik en førende Stilling inden for den oversøiske Bugsering. I de forløbne Aar har Selskabet haft betroet mange og meget store Opgaver, bl. a. Bugseringen af engelske Flydedokker til Singapore og Australien. For hollandsk Regning har Selskabet bl. a. bugseret Verdens største Tingravemaskine til Tinørne Banka og Billiton i Hollandsk Indien.

Thomsen's Havenbedrijf i Rotterdam

Af den nyligt udsendte Aarsberetning fra det kendte Stevedore-Firma Thomsen's Havenbedrijf i Rotterdam fremgaar det, at Forholdene selvsagt har haft en ugunstig Virkning paa Firmaets Forretning, som begrænsedes til et Minimum. Kun ved enkelte af Firmaets Virksomhedsgrene var Arbejdet tilfredsstillende. I Antwerpen stagnerede Virk-

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

somheden. Al Ejendom er i god Stand, og Fornyelsen og Moderniseringen af Materiellet skrider fremad. I Aarene 1940 og 1941 havde Firmaet et Driftunderskud paa 123,548 Gylden, hvilket imidlertid er betydeligt under det Beløb, der i 1939 hensattes til Imødegaaelse af Krigstab, nemlig 292,959 Gylden.

4 portugisiske Skibe søsat

I Løbet af den sidste Tid er ikke mindre end fire portugisiske Koffardskibe søsat. Det drejer sig om fire Damper, hvoraf de tre er paa 300 BRT. hver. Portugals Skibsbygning tilsigter i første Række at forøge Godsudvekslingen mellem Moderlandet og Kolonierne.

Amerikansk Regnskab

»United Fruit Co.«, som kontrollerer Broderparten af Verdens Bananhøst og desuden indtager en fremskudt Post indenfor nordamerikansk Skibsfart, har sluttet Aarets første Kvartal med et Overskud paa 3,80 Mill. Dollars.

Japanske Skibe standardiseres

Den japanske Trafikminister har nu fastsat Standardtyperne for den japanske Skibsbygning. Det er fastlagt, at der vil blive 6 Typer af Fragtskibe, 3 Tankskibstyper, 1 Type for Malmskibe og 5 Typer for Skibe, der er bestemt til Transport af Træ. Ogsaa for Slæbebaade vil der blive fastsat ganske bestemte Normer.

PERSONALIA**Faldet for Aldersgrænsen**

Kaptajnerne *Frederik Emil Christian von Vohrde* og *August Heinrich Posselt* i D. F. D. S. forlod den 1. Juni Selskabet, idet de begge falder for 65-Aars Aldersgrænsen.

Kaptajn zum Vohrde kom til Søs i 1891 med forskellige indenlandske og udenlandske Sejlskibe. I 1900 kom han paa Navigationsskole paa Bogø, tog samme Aar 1. Del af Styrmandseksamen og 2. Del 1901, hvorpaa han blev ansat som Styrmand i D. F. D. S. Bl. a. var han Styrmand paa »Island« under Kongebesøget paa Grønland. 1928 udnævntes han til Kaptajn, sidst paa Damperen »Frederikshavn«.

Kaptajn A. H. Posselt kom til Søs 1893 med Skoleskibet »Georg Stage« og derefter med forskellige danske, norske og engelske Skibe. Posselt tog Styrmandseksamen i 1900 paa Navigationsskolen paa Fanø og kom i 1902 paa Yachtfart i Amerika. I 1906 blev han Styrmand i Ø. K. og i 1907 2. Styrmand i D. F. D. S., hvor han har været siden og udført et dygtigt Arbejde. 1933 blev Posselt udnævnt til Skibsfører, men havde allerede fra 1924 fungeret som Fører i de større Indenrigsbaade, sidst førte han den nye Norges-Baad »Kronprins Olav«.

Ny Søløjtnant i Reserven

Søkadet i Reserven *H. C. Christiansen* er fra 1. Juni udnævnt til Søløjtnant af 2. Grad i Reserven og indkaldt til Tjeneste ved Søværnet.

Fødselsdage

I Gaar — Torsdag — fyldte Fører i Det forenede Dampskibsselskab, Kaptajn *O. K. M. H. Lise*, 60 Aar.

Tidligere Fører i D/S »Vendila«, Kaptajn *E. H. Mathiesen*, fylder i Dag — Fredag — 75 Aar. Kaptajn Mathiesen var i en længere Aarrække Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse.

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
KØBENHAVN

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.
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
 KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**AARHUS
 STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

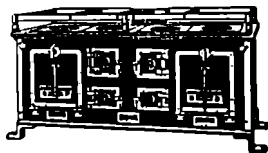
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.

Kabys = Komfurer
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS 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

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
 Telefon: Central 13779.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 4. Juni 1942.

Nr. 22.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle kgl. 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 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 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 Synvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

786. Danmark. Bornholm S.-Kyst. Arnager Bugt. Storegab. Sømærke genudlagt. Den hvide Stage med Halmvisk paa $55^{\circ} 02' (39'')$ N. $14^{\circ} 47' (27'')$ E., ved NW.-Siden af *Storegab*, er atter udlagt paa Plads. (E. f. S. Nr. 42/1300 1941.)

787. Sverige S.-Kyst. Ystad E. Skydeøvelser.

(U. f. s. Nr. 22/995. Stockholm 1942.)

I Tiden Maj—September 1942 vil der hver Uge fra Mandag til Torsdag foretages Skydeøvelser mod Luftmaal ud over Søen paa Strækningen: *Ystad—Sandhammaren*. Omraadet her indtil $5,4$ Sm fra Kysten er farlig for Luftfart.

788. Sverige. Kalmarsund. Sküggenäs. Undervandskabel udlægges.

(U. f. s. Nr. 22/964. Stockholm 1942.)

I den nærmeste Tid vil der blive udlagt et Undervandskabel mellem den indre Del af *Revsudden* paa *Sküggenäs* paa $56^{\circ} 46',_{40}$ N. $16^{\circ} 28',_{55}$ E. og *Silläsen* paa $56^{\circ} 45',_{81}$ N. $16^{\circ} 29',_{93}$ E.

789. Sverige. Utlängan—Landsort. Lys- og Fløjtetønde samt Lystønde genudlagt. Ölands norra udde Bifyr slukket.

(U. f. s. Nr. 22/963. Stockholm 1942.)

1. Lys- og Fløjtetønderne *Blackan* paa c. $57^{\circ} 28'$ N. $16^{\circ} 51'$ E. og *Kungsgrund* paa c. $57^{\circ} 41'$ N. $16^{\circ} 56'$ E. samt Lystønden *Ölands norra grund* paa c. $57^{\circ} 29'$ N. $17^{\circ} 10'$ E. er atter udlagt paa Plads.

2. *Ölands norra udde* Bifyr er slukket.

(E. f. S. Nr. 3/212 1942.)

790. Sverige. Hävrings. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 22/962. Stockholm 1942.)

Den paa Fyrskibet *Hävrings* Plads paa c. $58^{\circ} 33',_{3}$ N. $17^{\circ} 30',_{6}$ E. midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 1/23 1942.)

791. Sverige. Bråviken—Arkö. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 22/961. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads:
Fläskö norra og *södra* c. 58° 35' N. 16° 51' E. *Algersgrund*. *Gränsö Sten* c. 58° 31' N. 16° 54' E.
(E. f. S. Nr. 4/287 1942.)
792. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 22/960. Stockholm 1942.)
Lystønderne *Tilljandersknallt* paa c. 58° 45',₅ N. 17° 49',₇ E. og *Inre Triklubbsgrund* paa c. 58° 47',₉ N. 17° 46',₅ E. ved Sejlløbet *Landsort—Södertälje* er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/222 1942.)
793. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lys- og Fløjetønde genudlagt. Fyr slukket.
(U. f. s. Nr. 22/959. Stockholm 1942.)
1. Lys- og Fløjetønden *Landsorts Bredgrund* paa c. 58° 44',₀ N. 17° 53',₀ E. er atter udlagt paa Plads.
2. Fyrene *Landsort östra övre* og *nedre* er samtidigt slukket.
(E. f. S. Nr. 4/289 1942.)
794. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Nynäshamn S-lige Indsejling. Bedarö Fyr midlertidigt slukket for Ombygningsarbejder.
(U. f. s. Nr. 22/958. Stockholm 1942.)
Bedarö Fyr paa c. 58° 54' N. 17° 58' E. holdes indtil videre slukket paa Grund af Ombygningsarbejder.
795. Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn. Undervandskabel udlagt.
(U. f. s. Nr. 22/957. Stockholm 1942.)
Et Højspændingskabel er udlagt mellem *Galärvarvet* paa *Djurgården* og *Skeppsholmen* mellem 59° 19',₆₇ N. 18° 05',₆₈ E. og 59° 19',₅₈ N. 18° 05',₄₈ E.
796. Sverige. Öregrundsgrepen. Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 22/956. Stockholm 1942.)
Fyrskibet *Grepen* paa c. 60° 28',₁ N. 18° 17',₈ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 2/177 1942.)
797. Sverige. Öregrundsgrepen og Öregrunds Skærgaard. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 22/1000. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads:
Kappelsgrund c. 60° 11' N. 18° 50' E. *Getryggen*. *Klykskär*. *Bellonagrundet*. *Måsbådan* c. 60° 25' N. 18° 21' E.
(E. f. S. Nr. 2/175 og 2/176 1942.)
798. Sverige. Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 18/747. Stockholm 1942.)
For at lette den svenske Neutralitetsvagts Virksomhed er der udlagt Miner i svensk Territorialfarvand indenfor et Omraade, der begrænses:
Mod Nord af Breddeparallellen 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 Minelodsning her igennem. For betryggende Gennemfart til og fra den *bottniske Bugt* henvises Søfarten til Sejlløbet gennem *Öregrunds Skærgaard*.
(E. f. S. Nr. 1/27 1942.)

799. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib. Lodsvirksomhed genoptaget.
(U. f. s. Nr. 22/999. Stockholm 1942.)
Lodsvirksomheden om Bord i *Grepen* Fyrskib paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er genoptaget.
(E. f. S. Nr. 3/189 1941.)
800. Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 22/955. Stockholm 1942.)
Fyrskibet *Västra Banken* paa c. 60° 54' N. 17° 56' E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 2/179 1942.)
801. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet. Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 22/954. Stockholm 1942.)
Fyrskibet *Finngrundet* paa c. 61° 04',₀ N. 18° 40',₅ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/228 1942.)
802. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvallsbukten. Alnösundet. Vandledning. Forbud mod Ankring. Ledefyr oprettes.
(U. f. s. Nr. 22/953. Stockholm 1942.)
En Vandledning er udlagt i *Alnösundet* fra *Johannedal* i *Sköns* paa c. 62° 26',₃ N. 17° 23',₇ E. til *Gustavshamn* paa *Alnön* paa c. 62° 26',₃ N. 17° 24',₄ E. Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 50 m paa begge Sider af Ledningen. Ledningen vil blive angivet ved to Par Ledefyr, der alle viser rødt, fast Lys, og som anbringes ved Ledningens Landingspladser. Ledefyrene forsynes med hvide Dagmærker, Bagfyrene med 1 hvid Diamant, Forfyrene med 1 Trekant med opadvendt Spids.
803. Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen. Radiofyr atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 22/1002. Stockholm 1942.)
Rödkallen Radiofyr paa c. 65° 19' N. 22° 22' E. er atter i Virksomhed.
804. Finland. Bottniske Bugt. Kaskö Indsejling. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 14/253. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Tärngrund c. 62° 20',₉ N. 21° 14',₀ E. *Brandskogsudden*. *Kaskö övre* og *nedre* c. 62° 21',₁ N. 21° 13',₂ E.
805. Finland. Bottniske Bugt. Kaskö Havneomraade. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 14/254. Helsingfors 1942.)
Fyrene *Salama övre* og *nedre* paa c. 62° 22',₆ N. 21° 13',₂ E. samt *Paalusilta övre* og *nedre* paa c. 62° 21',₈ N. 21° 13',₁ E. er atter tændt.
806. Tyskland. Memel. Seetief. Schmelz NNW. Tønde inddraget.
(N. f. S. Nr. 21/969. Berlin 1942.)
Den sorte og røde, vandret sribede Baaketønde, mærket *Mittelgrund* og med sort Krydstopbetegnelse paa c. 55° 41',₁ N. 21° 08',₆ E., ved S.-Kanten af *Mittelbank* mellem *Memel* og *Schmelz*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 28/1068 1941.)
807. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 21/913. Berlin 1942.)
Den 10., 17. og 24. Juni 1942 foretages fra Kl. 0800 til Kl. 1300 Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*. Der skydes ud over Søen.
Angaaende Grænser for Fareomraadet, Signaler under Skydning o. s. v. henvises til E. f. S. Nr. 19/652 1942.
c. 54° 11' N. 15° 26' E.
(E. f. S. Nr. 19/652 1942.)

808. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kollickerort E. Vrag afmærket.
(N. f. S. Nr. 21/914. Berlin 1942.)
Vraget paa c. $54^{\circ} 32',_9$ N. $13^{\circ} 52',_2$ E. er afmærket med Vragtønde med W.-Topbetegnelse, udlagt 20 m W. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 6/356 1942.)
(Se Tillæg.)

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

809. (T). Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
En sort Stage med 1 sort Flag er udlagt paa $55^{\circ} 45' (42'')$ N. $12^{\circ} 36' (36'')$ E., c. 200 m E. for *Skovshoved* Havnemole.
810. Danmark. Sundet. København Sydhavn. Højspændingskabler udlagt.
Et Højspændingskabel er udlagt over den S.-ligste Del af Havnebassinet ved *Ford Motor Company, Sydhavnsgade*, fra $55^{\circ} 38' (45'',_7)$ N. $12^{\circ} 32' (55'',_0)$ E. til $55^{\circ} 38' (43'',_8)$ N. $12^{\circ} 32' (59'',_0)$ E. samt N. for Slusen ved *Kalvebod Strand* fra $55^{\circ} 38' (37'',_0)$ N. $12^{\circ} 33' (16'',_6)$ E. til $55^{\circ} 38' (33'',_3)$ N. $12^{\circ} 33' (27'',_0)$ E.
(Kort Nr. 134 og 133. Danske Lods III, Side 37. Havnelods, Side 125 og 127.)
811. Sverige. Sundet. Limhamn W. Vraglystønder genudlagt.
(U. f. S. Nr. 22/968. Stockholm 1942.)
Vraglystønderne paa Pladserne $55^{\circ} 35',_{05}$ N. $12^{\circ} 51',_{21}$ E. og $55^{\circ} 35',_{89}$ N. $12^{\circ} 52',_{25}$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/236 1942.)
812. (T). Sverige. Sundet. Lillgrundsrännan og Flintrännan. Afmærkning forandret.
(U. f. S. Nr. 22/967. Stockholm 1942.)
Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen af Sejlløbet SW. for *Bredgrund* samt gennem *Lillgrundsrännan* og *Flintrännan*:
1. Den røde Stage med 3 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 22',_{92}$ N. $12^{\circ} 44',_{82}$ E., W. t. S. for Grunden *Ensten*, er flyttet til $55^{\circ} 23',_{00}$ N. $12^{\circ} 43',_{55}$ E.
2. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 2 Balloner paa $55^{\circ} 26',_{22}$ N. $12^{\circ} 44',_{90}$ E., SW. for *Bredgrund*, er flyttet til $55^{\circ} 26',_{50}$ N. $12^{\circ} 43',_{30}$ E.
3. Den røde Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 27',_{50}$ N. $12^{\circ} 45',_{10}$ E., W. for *Viragogrund*, er flyttet til $55^{\circ} 27',_{81}$ N. $12^{\circ} 45',_{00}$ E.
4. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa $55^{\circ} 28',_{65}$ N. $12^{\circ} 45',_{60}$ E., W. for Grunden *Ramsan*, er flyttet til $55^{\circ} 28',_{41}$ N. $12^{\circ} 45',_{65}$ E.
5. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa $55^{\circ} 29',_{02}$ N. $12^{\circ} 46',_{17}$ E.
6. Den røde Stage med 1 Ballon mellem 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 29',_{72}$ N. $12^{\circ} 47',_{42}$ E., NNW. for Grunden *Sporren*, er flyttet til $55^{\circ} 29',_{70}$ N. $12^{\circ} 47',_{10}$ E.
7. En sort- og hvidmalet Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa $55^{\circ} 29',_{90}$ N. $12^{\circ} 47',_{23}$ E.
8. Den sorte Stage med 1 Ballon og hvidt Bælte paa $55^{\circ} 30',_{25}$ N. $12^{\circ} 47',_{80}$ E., SE. for *Östra Lillgrund*, er flyttet til $55^{\circ} 30',_{10}$ N. $12^{\circ} 48',_{10}$ E.
9. En rød Stage med 3 opadvendte Koste er udlagt paa $55^{\circ} 30',_{70}$ N. $12^{\circ} 48',_{77}$ E.
10. En sort- og hvidmalet Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa $55^{\circ} 30',_{76}$ N. $12^{\circ} 48',_{88}$ E.
11. En sort- og hvidmalet Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa $55^{\circ} 31',_{06}$ N. $12^{\circ} 48',_{85}$ E.
12. En sort- og hvidmalet Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa $55^{\circ} 31',_{90}$ N. $12^{\circ} 49',_{18}$ E.
13. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa $55^{\circ} 31',_{90}$ N. $12^{\circ} 49',_{30}$ E.
14. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa $55^{\circ} 32',_{19}$ N. $12^{\circ} 49',_{43}$ E.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1942**
 3/253 Advarsel vedrørende Afmærkningen i *danske* Gennemsejlingsfarvande.
 1/2 Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.
 1/3 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
 1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.

I. Østersøen.

- 1942**
 8/396 *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.
 1/6 *Danmark*. *Lolland S.-Kyst*. *Rodby Havn*. Dybde i Indsejling aftaget.
 1/7 *Danmark*. *Gedser* Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.
 1/8 *Danmark*. *Falster E.-Kyst*. *Hesnæs Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 14/494 *Danmark*. *Møn*. *Klintholm Havn*. Fyr ødelagt af Isen.
 1/9 *Danmark*. *Møn S.-Kyst*. *Klintholm Havn*. Dybde aftaget.
 12/465 *Danmark*. *Møn Fyr*. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
 22/823 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
 12/466 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerodde Fyr*. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
 1/11 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
 22/787 *Sverige*. *Ystad E.* Skydeøvelser.
 1/13 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige* Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
 1/14 *Sverige*. *Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.
 1/15 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
 1/16 *Sverige*. *Öland E.* Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.
 1/17 *Sverige*. *Öland E.* Miner udlagt.
 1/19 *Sverige*. *Arholm og Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
 1/20 *Sverige E.-Kyst*. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
 16/546 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
 16/547 *Sverige*. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.
 1/21 } *Sverige*. *Gotland N.-Kyst*. *Fårösund*. Miner udlagt. Advarsel.
 3/213 }
 1/22 *Sverige*. *Gotland*. *Fårösund*. Forbud mod Ankring.
 1/23 *Sverige*. *Utlången—Landsort*. *Håvringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
 1/24 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
 1/25 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. *Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
 1/26 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. *Vaxholm Fæstningsomraade*. Miner udlagt.
 22/798 *Sverige*. *Södra Kvarken*. Minespærring. Advarsel.
 1/28 *Sverige*. *Öregrund*. *Skærgaard*. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
 1/30 *Finland*. Sejlplanvisning.
 1/31 *Finland*. *Skärgårdshavet*. *Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
 1/32 *Tyskland*. Signaler forbudt i *tyske* Farvande.
 1/33 *Tyskland*. *Østersøen W.-lige Del*. Fyr midlertidigt slukket.
 1/34 *Tyskland*. *Østersøen W.-lige Del*. Lodstvang.
 1/35 *Tyskland*. *Østersøen W.-lige Del*. Sejladsforskrifter.
 1/36 *Tyskland*. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.

1942	
1/37	} Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/38	
1/39	Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/40	Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/41	Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
1/42	Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
1/43	Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
11/448	Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
20/705	Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.
14/495	Tyskland. Nest. Skydeøvelser.
1/45	Tyskland. Kolberg Anduvning. Advarsel.
22/807	Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.
1/46	Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
1/47	Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/48	Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/49	Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
1/50	Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/51	Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
1/52	Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
1/53	Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/54	Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
1/55	Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

1942	
16/564	Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Fyr i Uorden.
1/68	Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
18/648	Danmark. Sundet. Helsingør Nordhavn. Fyr midlertidigt i Uorden.
12/459	Danmark. Sundet. Helsingør. Mast paa Lodshus nedblæst. Signaler midlertidigt indstillet.
20/707	Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlægges.
20/737	Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke udlagt.
1/58	Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
20/738	Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke udlagt.
1/59	Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
1/60	Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejlløb forandret.
20/710	Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
1/61	Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
4/318	Danmark. Sundet. Taarbæk Havn Fyr midlertidigt slukket.
21/756	Danmark. Sundet. Bellevue Anlægsbro E. Kapsejladsmærke udlagt.
22/809	Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
1/62	Danmark. Sundet. Middelgrund. Lyspram udlagt. Grænser for Losseplads forandret.
1/63	} Danmark. Sundet. København. Tre Kroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
3/233	
1/64	Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
1/65	Danmark. Sundet. København. Søndre-Havn. Havnearbejder. Advarsel.
1/67	Danmark. Sundet. Drogden. Taage-signalet ved Nordre-Røse Fyr midlertidigt forandret.
1/69	Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
1/71	Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
21/758	Sverige. Sundet. Sømærker udlægges ved Sejlruiter. Sejladsforskrifter.
20/712	Sverige. Sundet N.-lige Del. Afmærkning forandret.
1/72	Sverige. Sundet. Helsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
1/73	Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsfartøj midlertidigt udlagt.
21/776	Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
1/74	Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rønde. Mindre Sandforskydning. Sømærke flyttet.
16/576	Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.
19/671	Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rønde over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
15/509	Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Baake fjernet af Isen.
1/77	Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
1/78	Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
1/80	Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.
20/714	Danmark. Smaalandsfarvandet. Gedehave. Ledefyr midlertidigt slukket.

1942	
1/81	Danmark. <i>Store-Bælt. Kerteminde Havn</i> Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget. Lødefyr midlertidigt slukket.
1/82	Danmark. <i>Store-Bælt. Korsør Yderhavn.</i> Dybde aftaget.
1/83	Danmark. <i>Store-Bælt. Slipshavn SE.</i> Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
1/84	Danmark. <i>Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn.</i> Sømærker midlertidigt inddraget.
1/85	Danmark. <i>Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn</i> Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
22/815	Danmark. <i>Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.</i> Oplysning om Dybde.
19/657	Danmark. <i>Farvandet Syd for Fyn.</i> Sømærker midlertidigt inddraget.
1/89	Danmark. <i>Lille-Bælt. Vejle Fjord.</i> Lystønder midlertidigt inddraget. Sømærker udlagt.
1/86	Danmark. <i>Lille-Bælt. Bogense Havn.</i> Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
1/90	Danmark. <i>Lille-Bælt. Assens—Aarosund.</i> Sømærker midlertidigt inddraget.
1/91	Danmark. <i>Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn.</i> Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
1/87	
20/717	} Danmark. <i>Lille-Bælt. Als Fjord. Arnikløse.</i> Skydeøvelser. Advarsel.
22/829	

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1942	
21/760	Danmark. <i>Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage.</i> Oplysning om Sømærkes Plads.
22/830	Danmark. <i>Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage.</i> Skarpskydningsøvelser. Spærret Omraade.
4/320	Danmark. <i>Isefjord. Hundested Havn.</i> Fyr midlertidigt slukket.
18/626	Danmark. <i>Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand.</i> Oplysning om Dybde.
21/761	Danmark. <i>Isefjord. Jægerspris.</i> Skydeøvelser. Advarsel.
14/503	Danmark. <i>Isefjord. Bramsnæs Vig.</i> Skydning med Torpedoer. Advarsel.
1/95	Danmark. <i>Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev.</i> Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
21/778	Danmark. <i>Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.</i> Oplysning om Dybde.
11/456	Danmark. <i>Kattegat. Samsø. Lushage Fyr.</i> Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
1/96	Danmark. <i>Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal.</i> Dybde midlertidigt aftaget.
1/98	Danmark. <i>Kattegat SW.-lige Del. Sandbjerg Vig. Juelsminde Havn.</i> Dybde aftaget.
16/571	Danmark. <i>Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund.</i> Ledebaake væltet af Isen.
1/97	Danmark. <i>Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro.</i> Dybde aftaget.
21/780	Danmark. <i>Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.</i> Tilsanding. Oplysning om Dybde.
19/674	Danmark. <i>Kattegat. Aarhus Havn.</i> Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
3/277	Danmark. <i>Kattegat. Aarhus Havn.</i> Spærret Omraade.
20/724	Danmark. <i>Kattegat. Aarhus Havn N.</i> Oplysning om Havnearbejder.
1/99	Danmark. <i>Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II.</i> Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.
15/527	Danmark. <i>Kattegat. Aarhus Havn.</i> Oplysning om Havnearbejder.
1/100	Danmark. <i>Kattegat. Grenaa Havn</i> Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
22/817	Danmark. <i>Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring.</i> Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
18/644	Danmark. <i>Kattegat. Mariager Fjord</i> Anduvning. Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Spidstønde.
2/202	Danmark. <i>Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord.</i> Dybde aftaget.
15/539	Danmark. <i>Kattegat. Anholt Knob</i> Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
2/192	} Danmark. <i>Kattegat N.-lige Del.</i> Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.
3/244	
3/245	
2/193	Danmark. <i>Kattegat. Hals Barre.</i> Dybde aftaget.
1/105	Danmark. <i>Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn</i> Indsejling. Dybde aftaget.
1/107	Danmark. <i>Kattegat. Aalbæk Bugt.</i> Ankring forbudt.
15/529	Danmark. <i>Kattegat. Læsø NW.-Rev</i> Fyrbaake ødelagt. Oplysning om Afmærkning.
1/109	Danmark. <i>Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner Baake</i> forsvundet.
1/113	Sverige. <i>W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak.</i> Minespærring udlagt. Advarsel.
1/112	Sverige. <i>Kattegat. Falkenberg</i> Indsejling. Oplysning om Dybde.
1/110	Sverige. <i>Kattegat. Göteborg Skærgaard.</i> Ankringsforbud.
1/111	Sverige. <i>Kattegat. Göteborg Havn.</i> Forbud mod Ankring og Fiskeri.
16/574	Danmark. <i>Limfjorden. Nibe.</i> Dybde aftaget.
1/114	Danmark. <i>Limfjorden. Bejstrup Lob.</i> Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
1/115	Danmark. <i>Limfjorden. Løgstør Grunde.</i> Gravede Rende. Tilsanding.
12/462	Danmark. <i>Limfjorden. Holstebro—Struer Havn.</i> Oplysning om Reparationsarbejder.
15/514	Danmark. <i>Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.</i> Læmole ødelagt af Is. Advarsel.
1/117	Danmark. <i>Limfjorden. Oddesundbroen.</i> Trafikbestemmelser. Advarsel.
21/782	Danmark. <i>Limfjorden. Oddesundbroen.</i> Strømunderøgøvelser. Kabel udhænges. Advarsel.
15/535	Danmark. <i>Limfjorden. Tyborøn.</i> Havnearbejder iværksættes.
20/730	Danmark. <i>Limfjorden. Tyborøn Kanal.</i> Vandstand. Dybde paa Puller.
1/119	Danmark. <i>Skagerrak. Hirtshals Havn.</i> Dybde i Indløb aftaget.

- 1942
1/120 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
1/121 *Norge. Skagerrak. Kristianssand* Anduvning. *Vestregapet.* Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942
5/348 *Norge.* Færlige Omraader. Advarsel.
1/122 }
4/310 } *Norge. Vest-Finmark.* Færlige Omraader. Advarsel.
8/411 *Norge. Kvalsund og Langsund.* Mineomraade. Advarsel.
5/349 *Norge. Tromsø- og Sandesund.* Forbud mod Ankring.
4/311 *Norge. Malangen Fjord.* Mineomraade. Advarsel.
19/663 *Norge. Lofoten. Svolvær.* Alarmtilstand.
20/731 *Norge. Fugloyfjord* Anduvning. Mineomraade.
19/665 *Norge. Follafjord* Anduvning. Mineomraade.
13/487 *Norge. Frohavet og Hustadviken.* Mineomraader.
1/123 *Norge. Trondheimsfjorden.* Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
8/412 *Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim* Red. Forbud mod Ankring.
20/732 *Norge. Giskosund og Kjerringsund.* Spærrede Omraader.
10/438 *Norge. Stadlandet.* Mineomraade.
19/666 *Norge. Sogn og Fjordane. Frojsjøen og Stavfjorden.* Spærrede Omraader.
19/667 *Norge. Fens- og Sognefjord* Anduvning. Mineomraade.
20/733 *Norge. Bergen Havn.* Afspærring. Advarsel.
10/440 *Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W.* Spærrede Omraader.
5/350 *Norge. Selbjørnfjord.* Færligt Omraade.
21/764 *Danmark. Vorupør.* Fyr midlertidigt slukket.
17/608 *Danmark. Tyborøn Kanal* Anduvning. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt slukket.
1/124 *Danmark. Esbjerg Havn.* Tilsandinger.
22/819 *Tyskland. Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.
1/126 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red.* Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1942 *Danmark.*
1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
1/128 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
1/129 Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
1/130 Nødmeldinger fra Skibe.
1/131 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
1/132 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.
1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets* S.-lige Del.
1/136 *Limfjorden.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
1/138 *Kattegat. Skagerrak.* Advarsel for Fiskere.
1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende *Vejbro* over *Aggersund*.
20/736 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.
20/743 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads under den under Bygning værende *Vejbro* over *Ulvund* mellem *Kalvehave* og *Koster*.
Norge.
1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Ministrygere.
8/414 *Hordaland. Bergen Havn.* Klargøring af Lanterne.
8/415 *Hordaland.* Kontrolstationer. Advarsel.
Sverige.
1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.
1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.

- 1942
 1/147 }
 21/785 } Midlertidige Lodsfarvande.
 1/148 } *Göteborg, Bohus samt Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk*
 Kystfarvand.
 1/149 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinodistrikt.
 1/151 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 1/152 }
 4/317 } *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 17/811 *Falsterbokanalen.* Oplysning om Togtider ved *Höllviksbroen.*
 20/744 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 18/631 Opmaalingsarbejder 1942. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
 Tyskland.
 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 1/154 Advarer til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/155 Afstandssignal. Advarsel.
 1/156 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmolse til Krigsskibe.
 1/157 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene
 dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak.*

15. En sort Stage med 1 Ballon er udlagt paa $55^{\circ} 32',_{57}$ N. $12^{\circ} 49',_{41}$ E.
 16. En sort- og hvidmalet Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa $55^{\circ} 34',_{30}$ N. $12^{\circ} 50',_{00}$ E.
 17. En sortmalet, kort Stage er udlagt paa Pladsen for Lystønden *Flintrännan* paa $55^{\circ} 35',_{22}$ N. $12^{\circ} 50',_{06}$ E.
 18. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa $55^{\circ} 36',_{04}$ N. $12^{\circ} 51',_{88}$ E.
 (Kort Nr. 132, 130, 125, 187, 188 og 180.)

813. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vandstandsbræt atter paa Plads. Vandstandsbrættet ved S.-Siden af Indløbet til *Bøgestrøm* paa $55^{\circ} 07',_{\perp}$ ($21''$) N. $12^{\circ} 15'$ ($06''$) E. er atter anbragt paa Plads.
 (E. f. S. Nr. 2/187 1942.)

814. Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Dageløkke W. t. S. Vrag rapporteret. Vraget af en Motorjagt rapporteres at være sunket i c. 13 m Vand paa c. $55^{\circ} 03',_{3}$ N. $10^{\circ} 48',_{4}$ E., c. 2 Sm W. t. S. for *Dageløkke* Havn.

815. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørby. Oplysning om Dybde. Ved Kontrolmaalingen af *Klørby* den 27. Maj 1942 fandtes Dybden i Baakelinien at være aftaget til $2',_{0}$ m.
 (E. f. S. Nr. 17/613 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

816. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib. Oplysning om Plads. *Gilleleje Flak N.* Fyrskibs Plads er nu: $56^{\circ} 10' 20''$ N. $12^{\circ} 17' 45''$ E.
 (Kort Nr. 131, 130, 102, 125 og 100. Fyr.-Fort. Nr. 284.)

817. Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Hevring* i *Ørsted* Sogn afholdes Skydning med Kanoner den 3. Juli 1942 fra Kl. 0800 til Kl. 1700.

Under Skydningerne vil der paa følgende Steder:

1) ved *Udbyhøj* Fyr paa c. $56^{\circ} 35',_{4}$ N. $10^{\circ} 19',_{4}$ E.,

2) paa et Taarn ved Kysten udfor *Hevring Hede* og

3) ved *Gerrild* Fyr paa c. $56^{\circ} 31',_{7}$ N. $10^{\circ} 50',_{0}$ E.

vises nedennævnte Signal, hvis Betydning er, som følger:

Et rødt Flag med hvid Spuns samt 1 Kugle: Det er forbundet med Livsfare og forbudt at færdes eller opholde sig indenfor Søomraadet, der strækker sig fra Kysten mod Nord til $56^{\circ} 36',_{8}$ N.,

— Øst - $10^{\circ} 37'$ E.,

— Vest - en Linie fra *Estruplund* Kirke til Punktet $56^{\circ} 36',_{8}$ N. $10^{\circ} 25'$ E.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

818. Norge. Skatestrømmen. Sømærke udlagt.

(N. f. S. Nr. 21/940. Berlin 1942.)

En rød Stage er udlagt paa $7',_{5}$ m-Grunden paa c. $61^{\circ} 52',_{45}$ N. $5^{\circ} 13',_{2}$ E.

819. Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 29/929. Berlin 1942.)

Det indskræpes, at det er forbudt at ankre i et Omraade mellem *Borkum* og *Rot-
tumeroog*, som begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

- a) c. $53^{\circ} 34',_5$ N. $6^{\circ} 40',_0$ E. c) c. $53^{\circ} 33',_1$ N. $6^{\circ} 37',_0$ E.
 b) c. $53^{\circ} 33',_5$ N. $6^{\circ} 36',_5$ E. d) c. $53^{\circ} 34',_1$ N. $6^{\circ} 40',_0$ E.
 (E. f. S. Nr. 1/125 1942.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

820. Island N.-Kyst. Sigluffjordur Anduvning. Hellubodar Rev tiltager i Udstrækning.

(N. f. S. Nr. 21/938. Berlin 1942.)

Det rapporteres, at *Hellubodar* Rev paa c. $66^{\circ} 10'$ N. $18^{\circ} 56'$ W., WNW. for *Siglunes*, udvider sig i W.-lig Retning.

(Islandske Lods, Side 128.)

Tillæg.

Danmark.

821. Danmark. Afmærkning i indre danske Farvande atter i Orden.

Afmærkningen i indre danske Farvande er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 1/1 1942.)

I. Østersøen.

822. Danmark. Grønsund E. Lossepladser afmærket. Advarsel.

E. for *Grønsund* er i Nærheden af den gravede Rende over *Tolkebarren* afmærket
 2 Lossepladser, som følger:

I. S.-lige Losseplads, Arealet indenfor en Linie gennem følgende udlagte Spids-
 tønder af Jern:

- Tønde 1: c. $54^{\circ} 50',_{35}$ N. $12^{\circ} 13',_{50}$ E. Tønde 3: c. $54^{\circ} 49',_3$ N. $12^{\circ} 14',_4$ E.
 — 2: c. $54^{\circ} 49',_9$ N. $12^{\circ} 14',_8$ E. — 4: c. $54^{\circ} 49',_8$ N. $12^{\circ} 12',_9$ E.

II. N.-lige Losseplads, Arealet indenfor en Linie gennem følgende udlagte Spids-
 tønder af Jern:

- Tønde 5: c. $54^{\circ} 52',_0$ N. $12^{\circ} 15',_{13}$ E. Tønde 7: c. $54^{\circ} 51',_1$ N. $12^{\circ} 15',_2$ E.
 — 6: c. $54^{\circ} 51',_7$ N. $12^{\circ} 15',_9$ E. — 8: c. $54^{\circ} 51',_4$ N. $12^{\circ} 14',_5$ E.

Indenfor Lossepladsernes Grænser advares man mod at stole paa de deri i Kortet
 anførte Dybder.

(Kort Nr. 162 og 187.)

823. (T). Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.

Dybden i Indsejlingen til *Hammerhavnen* paa c. 55° 17' N. 14° 46' E. er aftaget til 3,9 m i N.-Siden, 3,7 m i Midten og 3,7 m i S.-Siden. Løbet vil blive oprenset ved første Lejlighed.

824. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.

Fyrene *Marjaniemi* paa c. 65° 02' N. 24° 34' E., *Ulkokulla* paa c. 64° 20' N. 23° 27' E. og *Tankar* paa c. 63° 57' N. 22° 51' E. er atter tændt.

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

825. Danmark. Sundet. Drogden Fyr NE. t. E. 1/2 E. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, er rapporteret paa c. 55° 32',6 N. 12° 44',4 E., c. 1800 m 62° fra *Drogden* Fyr.

826. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro SW. Vrag afmærket.

Et Vrag, der er sunket i 3 m Vand paa c. 55° 00',3 N. 11° 19',5 E. paa *Fejo Staalgrund*, c. 2,0 Sm 219° fra *Vejro* Fyr, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 10 m NE. for Vraget. Vragets Mast rager 2 m op over Vandoverfladen.

827. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg. Vrag fjernet.

Vraget, der var sunket paa 55° 40' (30") N. 11° 05' (48") E., c. 200 m SSE. for Færgemolen i *Kalundborg* Havn, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 4/319 1942.)

828. Danmark. Store-Bælt. Tranekær Fyr SE. t. E. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres i 14 m Vand paa c. 54° 58',2 N. 10° 56',8 E., c. 2,2 Sm 119° fra *Tranekær* Fyr.

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

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/87 1942 meddeles, at der afholdes Skarpskydning fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa c. 54° 58',6 N. 9° 45',9 E. den 23., 24. og 25. Juni 1942.

(E. f. S. Nr. 1/87 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

830. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret Omraade.

Under militære Skarpskydningsøvelser, som afholdes i Juni, Juli og August Maaned 1942 fra Kysten mellem *Asserbo* Plantage og *Liseleje* Plantage, er det paa Skydedage forbudt at besejle eller opholde sig paa et Omraade paa Søen, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

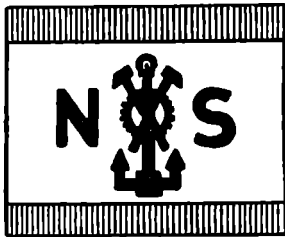
- a) $56^{\circ} 01' 10''$ N. $11^{\circ} 57' 40''$ E. d) $56^{\circ} 05' 30''$ N. $11^{\circ} 59' 00''$ E.
b) $56^{\circ} 03' 30''$ N. $11^{\circ} 53' 30''$ E. e) $56^{\circ} 02' 20''$ N. $12^{\circ} 01' 00''$ E.
c) $56^{\circ} 05' 00''$ N. $11^{\circ} 55' 40''$ E.

Paa Skydedage er den daglige Skydetid Kl. 0800—1700.

Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydning varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.

DANSK SØFARTS TIDENDE

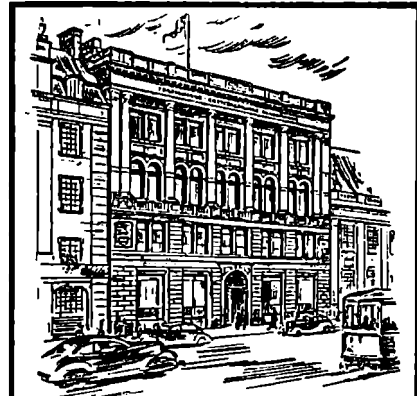
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



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.



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 19779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper
Brændselsoliepumper

WU MAG

Dampmaskiner
 Dampmaskiner
 Dieselmotorer
 Hydrauliske Presser
 Kølemaskiner



Dampmaskiner saavel stationære som til Skibsbrug.
 Ydelse med Spildedampsturbine maalt ved Kobling
 indtil 7000 EHK. - Dampmaskiner for højeste Tryk.
"Görlitzer Dampmaskiner" er anvendt i næsten 100 Aar

**WAGGON- UND MASCHINENBAU
 AKTIENGESELLSCHAFT · GÖRLITZ
 ABT. MASCHINENBAU · GEGRÜNDET 1853**

Repræsentant i Danmark:

SV. DYHR, Ingeniørfirma · Øresundsvej 140, København S · Telefon Central 8901 · Telegram-Adr.: Kaydyhr

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 23

FREDAG 12. JUNI 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

U. S. A. har nu været med i Krigen i 6 Maaneder, og man skulde derfor synes, at de efterhaanden maatte have nogen Erfaring i Bekæmpelsen af Ubaadsfaren, især da man vel kan anse det for givet, at Englænderne har stillet deres Erfaringer paa dette Punkt til Yankee'ernes Disposition. Til Trods herfor er det imidlertid stadigvæk Farvandene omkring Amerikas Østkyst, der synes at være de tyske Undervandsbaades bedste Jagtteræn. Den tyske Opgørelse for Maj Maaned over sænket Tonnage i disse Farvande er ganske vist en Trediedel større, end hvad Amerikanerne opgiver, men selv om man ogsaa kun regner med det mindste af de opgivne Tal, behøver man dog ikke at være Shippingmand for at kunne se, at Tonnagesituationen for de Allierede snart vilde være katastrofal, hvis man ikke kunde regne med, at den engelske og amerikanske Skibsbygningsindustri vilde være i Stand til, omend ikke endnu helt at udligne, saa dog alligevel i betydelig Grad at erstatte den sænkede Tonnage med Nybygninger. Hvad de engelske Skibsværfter præsterer, publiceres kun sjældent, men fra amerikansk Side foreligger nu en officiel Redegørelse for de amerikanske Skibsværfters Produktion i Maj Maaned, hvoraf det fremgaar, at 58 Handelsskibe er færdigbyggede, 65 nye Handelsskibe er søsatte og endelig, at Kølen til 75 nye Handelsskibe er lagt. Tendensen, som fremgaar af disse Tal, er klar nok, men Spørgsmaalet, som kun Fremtiden kan afgøre, er, hvor hurtigt vil den Ekspansion i Skibsbygningsindustrien, der er under Udvikling i U. S. A., være i Stand til at neutralisere Akse-magternes Søkrig imod Handelsskibsfarten?

Paa de oversøiske Markeder gør en følelig Tonnageknaphed sig stadig gældende. Der er god Efterspørgsel efter Skibe for Erts fra saavel Indien som fra Syd- og Vestafrika til USNH. til de af *Maritime Commission* fastsatte Rater. Endvidere noteres der forskellige Ladninger Stykgods og Gunni bags fra Calcutta til U. S. Atlantic. — Kul fra Hampton Roads til Sydamerika sluttet til uforandrede Rater, og der er ligeledes sluttet forskellige Skibe for Kul fra Hampton Roads til Cape Breton og New Foundland til omkring \$4.75. Avispapir fra New Foundland til New York har betalt \$6 fio. — Fra Sydamerika søges der Skibe for Erts fra saavel Rio som fra Montevideo til U. S. Atlantic og Tacoma, ligesom Efterspørgslen efter Tonnage for Hørfra fra River Plate til U. S. Atlantic er uforandret god. Fra Peru noteres forskellige Erts-laster til saavel Atlanterhavskysten som til Seattle. Raterne for alle disse Forretninger er fastlagte af *Maritime Commission*. Af anden New York Forretning skal nævnes Sukker Cuba/Golfen til 29 Cents plus Tillæg og forskellige Afslutninger af neutral Tonnage for Timecharter, Levering USNH. via Chile, Tilbagelevering USNH. — Disse Skibe skal, efter hvad der meddeles, laste Stykgods til Chile og have Salpeter tilbage.

Fra de engelsk kontrollerede Markeder foreligger der kun Rapporter om faa Afslutninger. Der er atter sluttet Kul fra Durban til forskellige Havne i den nære Orient til uforandrede Rater, ligesom forskellige Skibe er sluttet for Salt fra Aden til Calcutta til 35 Rupees og fra Navrolahki til Calcutta til 31 Rupees.

Paa de frie oversøiske Markeder søges stadig Tonnage for Korn til Spanien og Portugal. River Plate/Lissabon indikerer \$67, hvorimod der ikke noteres nogen Rate for 8000 Ts. Hvede fra St. Lawrence til Lissabon. Fra River Plate er der endvidere god Efterspørgsel efter Tonnage for Hvede saavel til Valparaiso som til Callao. Til sidstnævnte Destination skal Tonnage være sluttet til \$20.

Paa vore hjemlige Markeder er der ikke større Forandringer. I Kul- og Koksarten fra Tyskland kniber det stadig svært med at skaffe Sten, og adskillige danske Baade har derfor maattet søge anden Beskæftigelse. Heldigvis er der et Utal af Ordre, saa Tonnagen ken let nok beskæftiges, men der ses alligevel hen til den Dag, da Sten kan arrangeres i større Omfang.

STADIG INGEN AFSLUTNING I PENGEFORHANDLINGERNE

Den forløbne Uge bragte ikke nogen endelig Afslutning af Forhandlingerne om Penge-Forslagene. De bebudede Forhandlinger mellem Nationalbankens Repræsentanter paa den ene Side og de private Banker i Hovedstad og Provins paa den anden for at opnaa Enighed om Forslag til Sterilisering af de ledige Penge skal dog vist have ført til, at der i Realiteten opnaaedes Enighed paa den Basis, at der ikke — som i Nationalbankens oprindelige Forslag — bliver Tale om at bevare 25 pCt. af Bankernes likvide Midler paa en lovpligtig Folio-Konto i Nationalbanken, men derimod om en Skærpelse af Banklovens Likviditets-Bestemmelser.

Tilbage staar derfor en dertil senere Udformning af Banklovens Likviditets-Paragraf (§ 11) og en Række Beregninger over de Virkninger, som Ændringer i denne Paragrafs Bestemmelser vil faa paa de enkelte Bankers og Bankgruppers Forhold. Naar disse Detail-Undersøgelser har fundet Sted, vil de nye Forslag antagelig blive forelagt Rigsdagen.

Løvrigt viser de tre Hovedbankers Balancer for Maj Maaned i nøje Overensstemmelse med Nationalbankens Maanedsbalance en stadig hastigere Vækst i Pengerigligheden. De tre Bankers Kassebeholdninger er i Løbet af Maanedens steget med 79 Millioner Kr., saaledes at de nu er nær Milliarden.

Udlaanene er som sædvanlig dalet en Smule. Kassekredit er faldet med 8 Mill. Kr. til 286 Mill. Kr., Udlaanene i Konto-Kurant er dalet med 5 Mill. Kr. til 116 Mill., og Vekselbeholdningerne er faldet med 3 Mill. Kr. til 75 Mill. Kr.

Indlaanene er steget med meget betydelige Beløb. Folio-Konto er saaledes steget med 15 Mill. Kr. til 103 Mill. Kr., Kontokurant-Konto med 41 Mill. Kr. til 772 Mill. Kr. og Indlaan paa Bankbog og længere Tid end en Maaned er faldet med 2 Mill. Kr. til 746 Mill. Kr., medens Indlaanene fra andre Banker og Sparekasser er steget med 20 Mill. Kr. til 368 Mill. Kr.

Samstemmende hermed er Nationalbankens sidst offentliggjorte Ugebalance, der er steget med 18,2 Millioner Kr. til 2357 Mill. Kr. siden Maanedsbalancen ultimo Maj. Clearing Konti med Udlandet er steget med 14 Mill. Kr. til 979,7 Mill. Kr. Forskellige Debitorer er siden Ugebalancen pr. 23. Maj steget med 31,4 Mill. Kr. til 1047,1 Mill. Kr. Siden Maanedens Begyndelse er Seddelcirkulationen faldet med 29,6 Mill. Kr. til 800,4 Mill. Kr. Folio, Konto-Kurant etc. er siden 23. Maj faldet med 9,8 Mill. Kr. til 1313,5

Mill. Kr. Forskellige Kreditorer er i den første Uge af indeværende Maaned steget med 2,2 Mill. Kr. til 86,6 Mill. Kr.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

Til Skibsregistret er der for anden Halvdel af Maj bl. a. anmeldt følgende Ændringer i den danske Handelsflaade:

Akts. Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, København, har afhændet S/S »Grete« af Esbjerg (OZME) til Rederiet »Ocean« Akts., København.

DANSK-FINSK HANDELSKOMITE I HELSINGFORS

Paa privat Initiativ er der i Helsingfors dannet en Komité, som har taget Navnet »Dansk-finsk Handelskomité«. Det er dens Formaal nu og i Fremtiden at virke for et forøget Handelssamkvem mellem Danmark og Finland.

Den ledende Mand indenfor Komitéen er Skibsreder *Vilhelm Knudsen*, og Komitéen bestaar af kendte danske Forretningsfolk, der i en Aarrække har haft deres Virke i Finland.

Skibsreder Knudsen har til den finske Presse betonet, at man vil søge etableret et forøget handelsmæssigt Samkvem mellem de to Lande. Han er klar over de Vanskeligheder, der gør sig gældende for Øjeblikket, men Meningen er at arbejde paa længere Sigt, saaledes at Komitéen i Fredstid kan udvikle sig til en fast og varig Institution.

Skibsrederen understreger, at der ikke er Tale om noget officielt Handelskammer. Komitéen er startet paa privat Initiativ og er baaret økonomisk oppe af danske Forretningsfolk i Finland. Til Trods for at Komitéen saaledes ikke er officielt anerkendt, har den dog i høj Grad de officielle Myndigheders Bevaagenhed. Det er Meningen, at der senere skal dannes en tilsvarende Komité i København af finske Forretningsfolk i Danmark. De to Komitéer skal derefter samarbejde og blandt andet sætte danske og finske Eksportører og Importører i Forbindelse med hinanden. Komitéen i Helsingfors har allerede modtaget flere Henvendelser fra Folk i Danmark, som ønsker at importere Varer fra Finland.

Komitéens Adresse i Helsingfors er Unionsgatan Nr. 18, og Telegramadressen er Danfin. Komitéen bestaar foruden af Formanden, Skibsreder Knudsen, af Næstformanden, Direktør *A. Voss-Schrader*, Sekretæren, Direktør *Alfred Kihlström*, Kassereren *Kaj Bendix* og Direktørerne *H. P. Haustrup* og *A. Munch-Jensen* samt Ingeniør *G. V. Berg*.

THYBORØN KANAL

Ministeriet for offentlige Arbejder nedsatte for fem Aar siden en Thyborøn-Kommission paa 21 Medlemmer med Vandbygningsdirektør *Hertz* som Formand. Kommissionen har nu afsluttet sit Arbejde. Til Grund for dens endelige Behandling af Spørgsmaalet om Iværksættelse af Foranstaltninger til Sikring af Limfjordstangerne m. m. forelaa tre Forslag, nemlig:

Fuldstændig Lukning af Thyborøn Kanal ved Anlæg af en Dæmning bag Tangerne, kalkuleret til 16 Millioner Kr.

Lukning med en Dæmning med indbygget Skibsfartssluse og Bygning af to Moler til Dækning af Indsejlingen til Kanalen, kalkuleret til 68 Millioner Kr.

Fuldstændig Lukning af Thyborøn Kanal og samtidig Gravning af en Kanal fra Hanstholm til Limfjorden, kalkuleret til 60 Millioner Kr.

Der har ikke indenfor Kommissionen kunnet opnaas Flertal for nogen af Løsningerne, idet 8 har stemt for Forslag 1, 5 for Forslag 2 og 4 for Forslag 3. Af Kommissionens øvrige Medlemmer har 1 ikke

ønsket at deltage i Afstemningen, 3 har ønsket de bestaaende Forhold bevaret, men af disse 3 gaar den ene ind for Forslag 2, den anden for Forslag 3, saafremt en Lukning maatte blive gennemført.

Betænkningen vil med det første blive overgivet til Trafikministeren.

SVENSK ØNSKE OM ÆNDRING AF KRIGSFORSIKRINGSVILKAARENE

Sveriges Redareforening har i Helsingfors afsluttet sit Aarsmøde, hvor Generalkonsul *Gunnar Carlsson* genvælgtes til Formand. Inden Afslutningen holdt Generalkonsulen et Foredrag, der bl. a. havde til Konklusion, at Krigsforsikringsvilkaarene er modne til Ændringer.

Generalkonsulen udtalte bl. a.:

— I det forløbne Aar er mange svenske Skibe gaaet tabt som en direkte Følge af Forholdsregler, der er truffet af de krigsførende Magter, og desværre har mange svenske Søfolk sat Livet til under Udførelsen af deres Pligt. Vor Handelsflaade er blevet udsat for en Aareladning, der er saa meget alvorligere som enhver Mulighed for Nyanskaffelse af Skibe ved Køb udefra er fuldstændig udelukket. Samtidig bliver Mulighederne for at erstatte tabt Tonnage indefra mindre og mindre. Beddingerne paa vore Værfter er optaget lang Tid frem, og Vanskelighederne med at skaffe Materialer til allerede foretagne Bestillinger er saa store, at det bliver mere eller mindre Lotterispil, da Udsigterne til at drage Gevinst synes begrænsede.

De nugældende Bestemmelser om Krigsforsikring af svenske Skibe gør ogsaa sit til at forværre Situationen. Den Sammenkobling af Udbetalingen af en vis Del af Forsikringssummen med Anskaffelse af Erstatningstonnage for det, der er gaaet tabt, som engang var en sund og relfærdig Bestemmelse, turde nu have overlevet sig selv, da Størrelsen af eventuelle Udbetalinger ikke længere staar i rimeligt Forhold til den Risiko, der er forbundet med Kontrahering af ny Tonnage. Det er ingen Overdrivelse at paastaa, at Kravet om en Revision af de nugældende Bestemmelser om Krigsforsikring af vore Skibe er det, som staar øverst paa svenske Rederes Ønskeseddel, ikke mindst med Henblik paa dets Konsekvenser for svensk Rederierhvervs Udvikling langt frem i Tiden.

I samme Maalestok som Risikoen til Søs er forøget, er ogsaa Begrænsningerne i Skibenes Bevægelsesfrihed gennem den udvidede Krig forøget for den neutrale Tonnage, der endnu findes i Verden. Man kan uden Overdrivelse sige, at der ikke eksisterer nogen fri Trafik i den Betydning, som vi saa sent som for et Aar siden kunde tale om. For at varetage Landets Interesser maa vort eget Land gribe ind paa forskellig Maade, og den stadig voksende Efterspørgsel efter Tonnage for de krigsførendes Regning medfører bestandig forøgede Begrænsninger i Bevægelsesfriheden.

Udsigterne for Fremtiden tager sig ingenlunde lysere ud paa Baggrund af de Vanskeligheder, der er knyttet til et rationelt Underhold af Søfolk om Bord i de fra Hjemlandet afspærrede Skibe.

Omend de umiddelbare Fremtidsudsigter for den svenske Skibsfart ikke tegner sig lyse, saa skal det dog erkendes, at der er en Sandhed i det gamle engelske Ord: »Every cloud has its silver lining.« Saa længe vi nyder den ufattelige Lykke at staa udenfor den Verdensbrand, som nu raser, og til hvilken Handelsflaaderne i de krigsførende Lande maa yde saa stor en Tribut, har vort Land i hvert Fald al Udsigt til at komme i en ikke altfor daarlig Stilling, naar engang — hvad vi haaber — Fornuften vender tilbage i Verden, og en fredelig Trafik paa Havene afløser den morderiske Ødelæggelse, som nu hersker derude.

Det er jo muligt, fortsatte Generalkonsulen, at den Masseproduktion af Skibe, som paastaas at være i Gang i visse Lande, kan skabe Vanskeligheder ogsaa for svensk Søfart i den fredelige Konkurrence, saaledes som det før er sket, men jeg er overbevist om, at vi gerne tager Vanskeligheder af den Art ligesom af hver anden Slags, som kan komme i Forbindelse med den fredelige Konkurrences Tilbagevendende, og at vi er beredte til at møde med frisk Mod, blot vi indenfor en rimelig Tid kunde naa frem til, at det ikke er en Fremtidsdrøm, men en Virkelighed.

Generalkonsul Carlsson sluttede med at ønske en lykkelig Udvikling for Sveriges Redareforening og for den svenske Søfart under Forhold, hvor der atter er fri Konkurrence mellem de enkelte, og hvor Havene er fri i Ordets mest vidtrækkende Betydning.

SKIBSREDER KNUD LAURITZEN FORMAND I »ATLAS«.

Paa et Bestyrelsesmøde i *A/S Atlas* meddelte Formanden, Dr. Rud. Christiani, at han nu, da Selskabets Stilling efterhaanden var blevet konsolideret, maatte anse den Opgave, man betroede ham for 12 Aar siden, som løst. Han ønskede derfor at trække sig tilbage. Bestyrelsen konstituerede sig derefter med Skibsreder Knud Lauritzen som Formand.

TO EUROPÆISKE LANDE I FRIT HANDELSAMKVEM

Til Trods for, at Krigen snart gaar fra sit tredje til sit fjerde Aar, er der stadig to Lande i Europa, der er holdt fri for Importrestriktioner eller andre Begrænsninger, som Krigen har medført for den internationale Handel. Endvidere ser man det enestaaende Tilfælde, at Handelsudvekslingen mellem disse to Lande viser stadig stigende Tal.

De paagældende Lande er Schweiz og Sverige — to af de faa neutrale Lande i det krigshærgede Europa. Handelen mellem Sverige og Schweiz har i det sidste Aar haft en Værdi af 144 Millioner svenske Kr.,

næsten ligelig fordelt paa Eksport og Import. Det vil sige det tredobbelte af Beløbet i 1938.

Aarsagen til det forøgede Handelsamkvem maa søges i den stedsse stigende Varemangel i Europa. I Særdeleshed har svenske Eksportvarer fundet et langt videre Marked i Schweiz end hidtil.

HVAD LEJDEBAADENE BETYDER FOR SVERIGE

Siden Skagerak-Spærringen i April 1940 er der ankommet 61 Lejdeskibe til Sverige, og omtrent det samme Antal har forladt svenske Havne. Den samlede Eksport- og Importværdi andrager 600 Mill. Kr.

Trafikken af Lejdebaade, der foregaar over Göteborg, har i de første fem Maaneder af 1942 været udført af 28 Skibe i hver Retning.

Den samlede Værdi af denne europæiske og oversøiske Handel med de svenske Lejdeskibe har paa Importsiden beløbet sig til 192 Millioner Kroner, medens Eksportværdien er opgjort til 92 Millioner Kr. For denne fem Maaneders Periode beløber den totale Handelsomsætning ved Lejdetrafikken sig saaledes til 284 Millioner Kr., medens det tilsvarende Tal for hele sidste Aar kun var paa 320 Mill. Kr., hvoraf omtrent to Trediedele var Import.

Vareudvekslingen er hovedsagelig sket med Sydamerika. De vigtigste Importvarer har været Korn, Foderkager, Bomuld, Uld, Huder, vegetabiliske og animalske Olier, Flæsk og Mineralolier. Eksportvarerne har først og fremmest bestaaet af Cellulose, Papir og Maskiner.

SKANDINAVIA GIVER 8 pCt.

Bestyrelsen for Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« har paa et afholdt Møde vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, der afholdes den 19. Juni, at der udbetales 8 pCt. Udbytte for Aaret 1941.

Ogsaa for 1940 var »Skandinavia«s Aktie-Udbytte 8 pCt., for 1939 7½ pCt., 1938 og 1937: 10 pCt., 1936 og 35: 8 pCt.

Hvidbog om de engelske Tonnageplaner.

Den britiske Regering har nu udgivet en Hvidbog, der indeholder de nærmere Enkeltheder af den i *Dansk Søfarts Tidende* tidligere omtalte engelske Plan, hvorefter engelske Redere kan erhverve ny Tonnage, bygget for Regeringens Regning. Planen er — som tidligere omtalt — udarbejdet for at gøre det muligt for engelske Redere at erstatte Krigstab. I Hvidbogen fastsættes den Rækkefølge, efter hvilken ny Tonnage vil blive tildelt, og hvilke Leverings- og Betalingsmaader der skal anvendes.

Skibe, der falder ind under den skitserede Plan, deles i forskellige Grupper: a) Store Ruteskibe, Maksimum-Tonnage 8500 Brutto, b) Mindre Ruteskibe, Maksimum 5000 Bruttotons, c) Store Trampskibe, d) Mindre Trampskibe, Kulskibe og Skibe i Kystfart, Maksimum 5000 Tons d. w., e) Store Tankskibe, f) Tankskibe i Kystfart, Maksimum 4000 Tons d. w.

Planen har ganske naturligt været imødeset med Længsel af de britiske Redere, som føler Nødvendigheden af at lægge Planer for Fremtiden. I Hvidbogen fremhæves det, at det ved Krigsudbruddet blev forordnet, at Værfterne skulde have Licens fra *Board of Trade* (senere fra *Ministry of Shipping* og til sidst fra the *Admiralty*) til at fuldføre Skibe, der da var under Bygning, eller til at lægge Køl til nye Skibe. Under Forudsætning af Opfyldelse af visse Krav og hvor behørig Ansøgning har foreligget, er Licens blevet udstedt til Bygning af nye Skibe for privat Regning, men ellers er og bliver der stadig bygget anseelige Mængder Tonnage for den britiske Regerings Regning.

Efter Hvidbogen vil den Pris der skal betales, blive Byggeprisen minus den af Skattemyndighederne antagne Afskrivning. Skibene vil blive drevet paa Krigstransportministeriets Vegne, saa længe Krigen varer, og den Reder, som har faaet Skib tildelt, vil blive udnævnt til korresponderende Reder for det. I sin Beretning kalder Regeringen Planen et »Bidrag til Løsning af Spørgsmaalet, hvorledes britiske Redere kan sættes i Stand til at erstatte deres Krigstab,« og under Iagttagelse af visse Betingelser kan Penge, som er krediteret Redere paa Regeringens Tonnageerstatnings Konto, anvendes i Overensstemmelse med den Plan om Køb, der er nærmere beskrevet i Hvidbogen.

I Afgørelsen af, hvor stor en Tonnagemængde der ifølge Hvidbogens Plan kan stilles til de engelske Rederes Disposition, har man taget Hensyn til de med de allierede Regeringer trufne Ordninger, hvorefter disse Regeringer sættes i Stand til at erstatte en forholdsmæssig Del af den Tonnage, der er gaaet tabt som Følge af Krigen. Der er iøvrigt opnaaet Enighed om, at de allierede Regeringer kan faa Ejendomsret over den Tonnage, der tildeles dem, og sejle den under eget Flag, saa længe Krigen varer, men Tonnagen skal vedblivende være disponibel for the *Minister of War Transport*.

I Hvidbogen forklæres det, at Ministeriet i kronologisk Orden vil opføre alle de Skibe, der er gaaet tabt for Rederne, enten som Følge af Krigen eller som Følge af Regeringens Rekvision. Skibene vil blive inddelt i de ovenfor omtalte Grupper. I denne Rækkefølge faar Rederne Lejlighed til at ansøge om

Tildeling af Tonnage i Stedet for den mistede Tonnage. Skibene vil blive tildelt efterhaanden af den Tonnage, som Ministeriet faar leveret fra Værfterne inden for nærmere angivne Tidsrum. Den første Tildeling, der finder Sted, vil være i Stedet for Tonnage leveret før 30. September 1941. En Reder, der har Ret til at vælge ud af en bestemt Tildeling af ny Tonnage og beslutter sig til ikke at gøre det, kan ikke paa ny fremsætte sit Krav ved næste Tildeling, men dette gælder dog ikke, hvis der i første Tildeling ikke fandtes et Skib af den Type, som er gaaet tabt. Hvis en Reder har mistet tre eller flere af sine Skibe, vil han ifølge Planen ikke faa Lejlighed til at remplacere mere end to Trediedele af den mistede Tonnage, førend andre Redere har haft deres Tur. Hvis et tildelt Skib gaar tabt, vil Rederen træde ind i Rækkefølgen fra den Dato, da Skibet gik tabt.

Med Hensyn til »Købsordningen« skal en Reder, der har faaet Tonnage tildelt, indgaa en Overenskomst med the Minister for War Transport. Ifølge denne Overenskomst skal Købesummen være lig med den Sum, Skibet kostede Regeringen at købe plus alle Omkostninger, som Ministeriet har haft paa Skibet, efter at det er leveret fra Værftet i Forbindelse med Arbejde, der udgør en væsentlig Forbedring; fra denne Pris trækkes den lovmæssige Afskrivning fra den Dag, Skibet leveres fra Værftet, til den Dag, Skibet endeligt kommer Køberen i Hænde. Hvis saadant Ar-

bejde udført af Ministeriet betyder en Forhøjelse af Købesummen paa over 5 pCt., staar det Rederen frit for, om han vil fuldbyrde Købet.

Levering vil finde Sted saa hurtigt som muligt efter den sidste Losning paa den før Fjendtlighedernes Ophør paabegyndte Rundrejse. Ministeriet forpligter sig til at foretage alle opsatte Reparationer, men forbeholder sig Ret til at hæve Kontrakten, hvis Reparationen af Skibet minus rimelig Slitage og Afskrivning overstiger 50 pCt. af den betalbare Købesum. Der er truffet Bestemmelser om, hvilke Skridt der skal foretages i Tilfælde af, at en Køber ikke fuldbyrder Kontrakten, naar Skibet sluttelig tilbydes ham.

Hvis Skibet gaar tabt eller bliver Totaltab før Leveringen, skal Kontrakten anses for ugyldig. Ministeriet forpligter sig til at bære en Del af Omkostningerne i Forbindelse med Skibets første Klassifikations-eftersyn efter Leveringen. Hvis Regeringens Rekvizitionsret endnu gælder, naar Skibet leveres, skal Skibet vedblivende være underkastet disse Bestemmelser. Køberen forpligter sig til ikke uden Ministeriets Billigelse at overdrage Skibet til andre eller slette det af United Kingdom Registret, før der er gaaet tre Aar fra Leveringsdagen. For Skibe, der efter Købekontraktens Underskrivelse indgaa som Led i Marinen, er der truffet særlige Bestemmelser.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ministeriel Tilladelse til Handel med Tovværk

Handelsministeriet har nylig gennem en Bekendtgørelse fastsat Bestemmelser til Sikring af de forhaandenværende Lagre af Reb og Tovværk til de mest nødvendige Formaal.

Virksomheder, som fremstiller, indfører eller driver Handel en gros med Tovværk og lign., skal herefter have Tilladelse fra Handelsministeriet for at kunne sælge eller udlevere Reb, Tovværk, Kordel og Garn, fremstillet af ren Manilla eller Sisal eller en Blanding af disse Materialer. Salg eller Udlevering af disse Ting maa tillige kun ske til Købere, som har opnaaet Tilladelse til at købe Varerne. Andragender om Tilladelser skal indsendes til Direktoratet for Vareforsyning.

Angaaende Skibstovværk af visse Kvaliteter er det desuden fastsat, at ogsaa Køb og Salg i Detailhandelen kun maa ske efter Tilladelse fra Handelsministeriet. Andragender om Købstilladelser til Reb og Tovværk til Skibsfarten skal ved Indsendelsen til Direktoratet for Vareforsyning være ledsaget af Attest fra Statens Skibstilsyn eller, for Fiskefartøjers Vedkommende, fra Fiskerikontollen.

Bekendtgørelsen omfatter ikke Høstbindegarn og heller ikke saadan Vaadtov, Vaadtæller og Twine, som er indbefattet under Bestemmelser, der findes i Landbrugsministeriets Bekendtgørelse af 20. December 1941 om Handel med visse Fiskeredskaber.

Samtidig er Produktionen af Reb og Tovværk, som er anvendeligt til Skibsfarten, kommet under Kontrol, idet der nu kræves Tilladelse til erhvervsmæssig Fremstilling af Varer af Manilla eller Sisal.

Minesprængt Esbjerg-Kutter

Esbjergkutteren »Rita«, ført af Fiskeskipper *Bech Jensen*, er minesprængt paa Vesterhavet og sunket. Besætningen, der er uskadt, blev reddet af en tililende Esbjergkutter og er nu kommet i Havn med en Kutter, der var færdig med Fiskeriet. Mineekspllosionen skete, da »Rita« var ved at trække et Vaad ind, og Eksplosionen var saa voldsom, at Kutteren blev slaet læk og sank næsten øjeblikkelig.

Dansk Maskinmester forulykket

Slagtermester *Culmsee*, Rønne, har modtaget Meddelelse om, at hans Søn, den 26-aarige Maskinmester *Emil Culmsee*, er omkommet ved et Krigsforlis i udenlandsk Farvand i April Maaned. Den forulykkede havde sejlet i udenrigs Fart de sidste 4½ Aar.

Kertemindes Havne-Regnskab

Kerteminde Havns Regnskab for 1941—42 udviser et Underskud paa 23,807 Kr. samt Tilbagegang i Formue. Fra Havneudvalget foreligger en Indstilling om, at Kommunen yder Havnen et Laan paa 40,000 Kr. til Dækning dels af forrige Aars Underskud, dels til Dækning af det forventede Underskud paa indværende Aars Regnskab.

Bøder for Sejls udenfor Tvangsruten

I Sø- og Handelsretten har to Skibsførere faaet Bøder, fordi de havde sejlet udenfor den dem anviste Rute i Øresund.

Skibsfører *A. K. Bundgaard Høeg* havde som Fører for Sandpumpedamperen »Avance« den 23. November i Fjor undladt at følge de gældende Tvangsruter, og den 24. November har Skibet sejlet uden tændte Lanterner. Skibsføreren anførte, at han var sejlet udenfor Ruten af Hensyn til Vind og Strøm, Lanterne var ikke tændt, fordi han vilde spare paa Petroleum, og han mente, at det var tilstrækkelig lyst. — Skibsføreren idømtes en Bøde paa 200 Kroner.

Skibsfører *Frederik Olsen*, Damperen »Agersø«, skal betale en Bøde paa 150 Kr. for den 20. September i Fjor at have sejlet udenfor Tvangsruten. Han har erklæret, at han sejlede uden for Ruten for at spare Tid, idet han gerne inden Mørkets Frembrud vilde naa til Kastrup.

Mindepark for forulykkede Fiskere

Med Støtte af Ny Carlsbergfonden har Esbjerg Byraad besluttet at anlægge en Mindepark for Fiskere, der enten var hjemmehørende i Esbjerg eller som var forhyret med et Fartøj hjemmehørende i Esbjerg og som forulykkede under deres Gerning paa Havet i Tiden fra Aar 1900 til 1942.

De Paarørende til saaledes forulykkede Fiskere opfordres til skriftligt eller ved personlig Henvendelse at oplyse Esbjerg Fiskeriforening om den forulykkede Fiskers fulde Navn, ved hvilken Lejlighed han forulykkede samt Fødselsaar og Dødsaar, idet Navnene paa alle de Fiskere, der mistede Livet under Erhvervet, vil blive indhugget i Mindegaardens Kvaderstensmur, og man tilstræber derfor at faa alle Navne og andre Oplysninger saa rigtige som muligt.

Bestyrelsen for Esbjerg Fiskeriforening lader fremlægge en fuldstændig udarbejdet Fortegnelse over de forulykkede Fiskere paa Sømandshjemmet, Ny Havn, Esbjerg, hvor Fiskeriforeningen har Kontor, i Dagene indtil den 20. Juni d. A. Da der alt i alt regnes med et Tab af Menneskeliv paa ca. 350 Fiskere, vil det være umuligt at undgaa Fejl, dersom de Paarørende ikke indsender alle de Oplysninger, de maatte ligge inde med.

Vestkystens største Dæmning

Arbejdet paa den store Dæmning over Nissum Tange er nu paabegyndt. Der arbejder allerede ca. 300 Mand ved Værket. Hvor omfattende dette Arbejde er, vil man se af, at der skal anvendes 210 Tipvogne og syv Lokomotiver, drevet ved Generator. Dæmningen skal anlægges over Thorsminde og Bøvling Klitenge til Fjaltring. Arbejdet vil strække sig over tre Aar, og Dæmningen bliver den største af sin Slags paa Vestkysten.

ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til Elektro-Installatørprøven for Maskinister paabegyndes den 10. August paa Odense tekniske Skole under Forudsætning af, at der melder sig et tilstrækkeligt Antal Elever.

Oplysninger om Undervisningsplanen og Skolepenge faas ved Henvendelse til Skolen, Telf. 827.

Forstanderen.

Akers mek. Verksted fylder 100 Aar

Det store norske Skibsværft »Akers mek. Verksted« kan i disse Dage fejre sit 100 Aars Jubilæum. Der er ikke nogen bestemt Dato for Værftets Start, men det var midt i Juni Maaned 1842.

I de første 12 Aar fabrikeredes hovedsagelig Landbrugsmaskiner, og dengang laa Fabrikken ved Foss Vandfald i Akerselven, og Aktiekapitalen var godt 33,000 Kr. Bedriften blev saa flyttet ned til Oslofjorden. Fra Holmen i Viken blev Værftet senere flyttet til den nuværende Plads, det var i 1854—57. Marinekaptajn *Steenstrup* og Maskinmester *Bronn*, som havde været med fra Begyndelsen, blev Direktører for Foretagendet, og det første Dampskib, der blev bygget, var »Færdesmanden«, som blev sat i Fart paa Mjøsen. Der blev afgivet mange Bestillinger paa nye Skibe; Aktiekapitalen udvidedes til 200,000 og 25 Aar senere til 400,000 Kr. med en Arbejdsstyrke paa 200 Mand. Der var da i det Tidsrum bygget og leveret 33 Dampskibe og 99 Dampmaskiner. Der blev bygget Tørdok, og den kendte norske Hvalfanger *Sven Foyn* bestilte Hvalfangstbaade, hvoraf der senere blev bygget mange til Udlandet. I 1908 blev indkøbt en stor Flydedok fra England, og i 1911 blev bygget et nyt Kedelværksted.

Akers mek. Verksted erhvervede, efter at *Burmeister & Wain* havde leveret det første Dieselmotorskib »*Selandia*« til Ø. K., Licens for Norge paa Bygning af Dieselmotorer, og det første Skib, som blev bygget, var »*Brazil*« til Rederiet *Fred. Olsen & Co.*, Oslo.

Værftet blev stadig udvidet baade med Maskinhaller og andre Værksteder og en stor ny Flydedok; og fra 1920 fortsattes Udvidelserne, saaledes at Akers mek. Verksted nu staar som et stort moderne udstyret Skibs- og Maskinværft. For 12 Aar siden blev den store moderne Dieselmotorfabrik indviet, og Arbejdsstyrken var kort før denne Krigs Udbrud 15—1600 Mand.

Af Direktører for dette store norske Industriforetagende kan nævnes, foruden de førnævnte, Direktørerne *Sinding*, *Gunder Swenson* fra 1882 til 1906, Ingeniør *Lie* fra 1906 til 1916, og han afløstes af *Burmeister & Wain* dengang meget kendte og dygtige Skibsværftsdirektør, den norskfødte Ingeniør *J. L. Aamundsen*, som i 1932 paa Grund af Alder afgav Stillingen til sin Søn, den nuværende Direktør, Ingeniør *C. N. R. Aamundsen*.

Norske Skibsordrer

Skibsaksjeselskabet *Vilh. Torkildsens Rederi* i Bergen har som Erstatning for de to Skibe, Rederiet har mistet som Følge af Krigen, »*Marstenen*« og »*Nyland*«, afgivet to Ordre paa to nye Skibe ved et norsk Værft.

Kemi er isfri

Ifølge et Telegram fra Firmaet *Walter Nyberg & Co. A/B.* i Kemi til Firmaet *Jørgen A. Rasmussen*, København, er Kemi Havn nu isfri og aaben for Besejling.

Svensk Skib med Mælk til Grækenland

Det svenske Rederi *Transatlantics Motorskib* »*Hallaren*« er afsejlet fra Haifa til Piræus med 4.500 Tons Mælk, som skal uddeles gratis under Røde Kors Kontrol.

Genoptaget Skibstrafik

Skibstrafikken mellem Spanien og Marokko har ligget stille i nogen Tid, men det meddeles i velunderrettede Kredse, at Forbindelsen mellem de to Lande nu genoptages af *Compania Trasatlantica Espanola*.

Svensk Dampers »Anna« krigsforlist

En Rederiaktieselskabet *T. Jonasson* i Råå tilhørende Dampers »*Anna*« er fornylig forulykket. Hele Besætningen er, efter hvad det svenske Gesandtskab i Washington meddeler det svenske Udenrigsministerium, reddet og ført til en Havn i U. S. A.

Petroleumsanlæg paa Aruba ødelagt

Petroleumselskabet »*Lago*«s Bygninger i Saint Nicolas paa Øen Aruba er blevet fuldstændig ødelagt ved en Ildebrand, der varede 24 Timer. Den anrettede Skade anslaaes til ca. 300,000 Dollars. Brandens Aarsag er ikke blevet opklaret endnu. Petroleumsanlægene paa Øen blev som bekendt for nogen Tiden bombarderet af Akse-Undervandsbaade, som det lykkedes at sænke flere Tankdampere af mindre Tonnage i Arubas Havn.

Den finske Søforsikring

Suomen Merivakuutus Osake Yhtiö (Finsk Søforsikrings- A/S) havde ved Udgangen af 1941 en Forsikringsportefeuille paa 6474,9 Mill. Mark mod 6748,7 Aaret forud. Krigsforsikringerne steg i Lobet af 1941 fra 14,660,1 Mill. Mark til 19,752 Mill. Mark. Præmieindtægten paa de ordinære Forsikringer er steget fra 78,3 til 136,8 Mill. Mark. Aarets Overskud udgør 6 Mill. Mark. Der udbetales 7,5 pCt. i Udbytte.

Fransk Skibsbygning

Det store franske Skibsværft *Ateliers et Chantiers de France*, der har Hovedsæde i Paris, har sluttet sit Regnskabsaar med et Nettooverskud paa 4 Mill. Frs. Der udbetales 22 pCt. i Udbytte. Selskabet er godt beskæftiget, og det fremgaar af Regnskabet, at der paa de løbende Ordre er indbetalt 371,7 Mill. mod 307,3 Mill. Frs. Aaret forud.

Hurtigere Opbygning af den spanske Handelsflaade

Understatssekretæren for den spanske Handelsflaade har i den officielle Handeltidende fremsat Krav om hurtig Genopbygning af den spanske Handelsflaade. For Tiden er de spanske Værfter i Stand til at bygge 120,000 Tons aarligt, men dette er ikke tilstrækkeligt, da Spanien har Brug for ca. 1 Mill. Tons. For Øjeblikket er der 120 Skibe under Bygning ved de spanske Værfter til en samlet Værdi af 700 Mill. Pesetas.

Tankskib til Portugals Flaade

Ved et Regeringsdekret er Marineministeriet blevet bemyndiget til at lade bygge et 10,000 Tons Tankskib paa Værftet i Alfelte, men saaledes at Skibet kan sælges, enten naar det er halvfærdigt eller færdigbygget. Ministeriet er ogsaa bemyndiget til at anvende Tankskibet til sine egne Formaal.

Isbryderfærgen »Starke« skal bjerges

Isbryderfærgen »*Starke*« skal nu ifølge Aftale mellem de svenske Statsbaner og den tyske Rigsbanedirektion i Stettin bjerges. Man haaber at kunne gennemføre det vanskelige Bjergningsarbejde i Aarets Løb. Som bekendt blev Færgen skruet ned af Isen ved Rügens Kyst. De svenske Statsbaner har overdraget den vanskelige Bjergning til Svitzers Bjergningsentreprise.

Italienske Oplysninger om Verdenstonnagens Tab

Italiens Trafikminister *Host-Venturi* har i et Statsraads-møde udtalt, at der af den samlede Verdenstonnage, som den 30. Juni 1939 udgjorde ca. 69,5 Mill. BRT., er sænket over 30 pCt. Det fremgik af hans Udtalelser, at de italienske Værfter er beskæftigede til den yderste Grænse af deres Kapacitet.

Om den italienske Trafiksituation udtalte Ministeren, at Statsbanerne i stigende Grad blev aflastet ved Hjælp af Kanal- og Flodtrafikken. Til Udvidelse af Banenettet vilde der efter Krigen blive anvendt et Beløb af 150 Milliarder Lire.

25 Aars Jubilæum

Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer kan paa Mandag — den 15. Juni — fejre sit 25 Aars Jubilæum. S sammenslutningens nuværende Formand er Købmand *Hakon Schmidt*, Middelfart.

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
K Ø B E N H A V N

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
 KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » » »

S K U L D

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

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

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.



Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER
 Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang III. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 11. Juni 1942.

Nr. 23.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 toges 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 Kvarterale Begyndelse. Kvarterabonnementer kan indom 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. Østersøen.

831. Sverige. Öland E. Vrag afmærket.

(U. f. s. Nr. 19/779. Stockholm 1942.)

Til Afmærkning af de i E. f. S. Nr. 1/16 1942 nævnte Vrag E. for *Öland* er udlagt følgende Sømærker:

1. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s, samt en grøn Stage med 1 grønt Flag paa 56° 16',₂₃ N. 16° 33',₉₀ E., lige WSW. for det W.-ligst beliggende Vrag.

2. En grøn Stage med 2 grønne Flag paa 56° 16',₂₈ N. 16° 35',₀₀ E., ENE. for samme Vrag.

3. Den i E. f. S. Nr. 31/1121 1941 nævnte grønne Stage med 1 grønt Flag paa c. 56° 17',₅ N. 16° 36',₄ E., c. 300 m W. for et Vrag med en mindste Dybde over Vraget af 7 m, er stadig udlagt.

(E. f. S. Nr. 31/1121 1941 og 1/16 1942. Kort Nr. 180 og 181.)

832. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(Telegram fra Lodskontoret i Vasa, 5. Juni 1942.)

Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde paa c. 63° 36' N. 21° 49' E. er atter udlagt paa Plads.

833. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe genudlagt.

(Telegram fra Lodskontoret i Vasa, 4. Juni 1942.)

Fyrskibene *Snipan* paa c. 63° 26' N. 20° 40' E. og *Storkallegrund* paa c. 62° 40' N. 20° 39' E. er atter udlagt paa Plads.

834. Finland. Bottniske Bugt. Rauma. Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskontoret i Åbo, 4. Juni 1942.)

Rauma Fyrskib paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er atter udlagt paa Plads.

835. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 22/072. Berlin 1942.)

I Tilslutning til E. f. S. Nr. 22/807 1942 meddeles, at der yderligere afholdes Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg* den 11., 18. og 19. Juni 1942 Kl. 0700—1700. Der skydes ud over Søen.

Angaaende Grænser for Fareomraadet, Signaler under Skydning o. s. v. henvises til E. f. S. Nr. 19/652 1942.

c. 54° 11' N. 15° 26' E.

(E. f. S. Nr. 19/652 og 22/807 1942.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**836. Danmark. Sundet. Sundbyøster Pælebro. Fyr nedlagt.**

Sundbyøster Fyr paa 55° 39' (34") N. 12° 39' (01") E., paa Yderenden af Pælebroen ved *Italiensvej*, er nedlagt.

(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Havnelods, Side 202. Fyr.-Fort. Nr. 453.)

837. Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Havn Indsejling. Løb oprenset. Oplysning om Dybde.

Efter Oprensning af Løbet til *Kerteminde Havn* paa c. 55° 27' N. 10° 40' E. er Dybden i Ledefyrinien nu 4,7 m.

(Danske Lods III, Side 82. Havnelods, Side 113.)

838. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Forbudt Omraade.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser den 12. Juni 1942 Kl. 0800—1200. Angaaende Skydefeltets Grænser henvises til E. f. S. Nr. 1/91 1942.

Paa Skydedagen er det Skibe og Fartøjer forbudt i det anførte Tidsrum at færdes eller opholde sig paa Skydefeltet. Advarselssignal (Ballon eller Flag) vil være hejst paa en Signalmast i Skydeterrænets NE.-lige Del paa c. 55° 10',6 N. 9° 38',8 E.

(E. f. S. Nr. 1/91 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**839. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.**

Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 29. Maj 1942 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.

c. 55° 56' N. 11° 50' E.

(E. f. S. Nr. 18/626 1942.)

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

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,2 m, i *Svanholm Fyrlinie*: 6,0 m, i *Sælhundeholm Lob*: 3,8 m, i *Gaaseholm Lob*: 1,2 m, i *Svanholm Lob*: 1,2 m og i *Kobberø Lob*: 2,3 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 5,2 m over *Havrevlen* og 6,0 m i *Svanholm Fyrlinie* og 3,8 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. — 3,0 m.

d. 56° 42' (55") N. 8° 12' (50") E. — 3,5 m.

(E. f. S. Nr. 20/730 1942. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

841. 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.

842. Sverige. Falsterbokanalen. Oplysning om Togtider ved Höllviksbroen.

(U. f. s. Nr. 23/1017. Stockholm 1942.)

Höllviksbroen paa c. $55^{\circ} 24',_6$ N. $12^{\circ} 56',_3$ E. over *Falsterbokanalen* passeres i

Tiden: 15. Juni—31. August 1942 af nedennævnte planmæssige Tog:

Samtlige Dage: Kl. 1032, 1234, 1556 og 2048.

Desuden Hverdage: Kl. 0625, 0805, 0900, 0934, 1125, 1306, 1327, 1654, 1815 og 1955.

— Søn- og Helligdage: Kl. 0741, 0948, 1053, 1133, 1349, 1636, 1835, 1845, 1936, 1951, 2027, 2156 og 2254.

— Mandage samt den 25. Juni: Kl. 0706.

— Onsdage, som ikke er Helligdage: Kl. 2321.

— Onsdage og Lørdage: Kl. 2156.

— Dage før Søn- og Helligdage: Kl. 1459.

— den 23. og 24. Juni: Kl. 2348.

— den 25. Juni: Kl. 0024.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

Sverige:

R Kystkort Nr. 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 53 og 39 med indlagt Neutralitetsløb.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

843. Danmark. Gedser S. Fløjtetønde og Klokketønde genudlagt.

Gedser Havn Fløjtetønde paa c. $54^{\circ} 31',_7$ N. $11^{\circ} 56',_6$ E. og *Rødsand Rende* Klokketønde paa c. $54^{\circ} 32',_8$ N. $11^{\circ} 56',_1$ E. er atter udlagt paa Plads.

844. Sverige. Öland E.-Kyst. Kapelludden Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 23/1010. Stockholm 1942.)

Kapelludden Fyr paa c. $56^{\circ} 49'$ N. $16^{\circ} 51'$ E. er blevet elektrificeret, hvorved Fyrets Lysevne er blevet forøget. Fyret viser nu hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s.

845. Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Kanholmsfjärden. Dalarö Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 23/1007. Stockholm 1942.)
Dalarö Fyr paa c. 59° 08' N. 18° 25' E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s. Synsviddens for hvidt og rødt Lys er forøget til henholdsvis 8 og 6 Sm.
846. Sverige. Stockholms Skærgaard. Svenska Högarna Fyr E. Grund rapporteret.
(U. f. s. Nr. 23/1006. Stockholm 1942.)
Et Dampskib med et Dybgaaende af 4,1 m rapporterer at have rørt Grunden paa c. 59° 27',₀ N. 19° 43',₅ E., c. 6,8 Sm 85° fra Svenska Högarna Fyr.
847. Sverige. Bottniske Bugt. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 23/1005. Stockholm 1942.)
Lys- og Fløjtetønden *Grepens angöring* paa c. 60° 33' N. 18° 15' E. er atter udlagt paa Plads.
848. Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 23/1004. Stockholm 1942.)
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er atter udlagt paa Plads.
849. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 23/1003. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Bergudden c. 63° 48' N. 20° 50' E. *Stora Fjäderägg*. *Rataskär*. *Bjuröklubb*. *Rönnskär*. *Hammholmen*. *Liljeudden*. *Germandö*. *Rödkallen* c. 65° 19' N. 22° 22' E.

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

850. (T). Danmark. Sundet. Humlebæk E. Fortøjningsbøje udlagt.
En sort Fortøjningsbøje, mærket *Søværnets Kystbevogtning*, er udlagt i 16 m Vand paa 55° 58' 16" N. 12° 36' 56" E., c. 200 m N. for det midlertidigt udlagte Sømærke *Humlebæk E.*
(E. f. S. Nr. 20/737 1942.)
851. Danmark. Sundet. København. Revshaleø E. Areal under Opfyldning.
Arealet indenfor en Linie gennem Punkterne
a) 55° 41' (42") N. 12° 37' (08") E. c) 55° 41' (25") N. 12° 37' (04") E.
b) 55° 41' (41") N. 12° 37' (14") E. d) 55° 41' (22") N. 12° 36' (56") E.
paa E.-Siden af *Revshaleø*, er under Opfyldning.
(Kort Nr. 134, 133 og 130. Havnelods, Side 123).
852. Danmark. Store-Bælt. Tranekær Fyr ESE. Skibsfartshindring afmærket.
Den i E. f. S. Nr. 22/828 1942 nævnte Skibsfartshindring, der ligger paa 54° 58' 22" N. 10° 56' 51" E., c. 2,2 Sm 114°,₅ fra *Tranekær Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 Flag, udlagt 25 m E. t. N. for Hindringen.
(E. f. S. Nr. 22/828 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

853. (T). Danmark. Kattegat. Hundested W. Fortøjningsbøje udlagt.
En sort Fortøjningsbøje, mærket *Soværnets Kystbevogtning*, er udlagt i 5,4 m Vand paa 55° 57' 51" N. 11° 49' 44" E., c. 1100 m W. for *Hundested* Havn.

854. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Fyr midlertidigt slukket.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/535 1942 meddeles, at det røde, faste Lys paa Yderenden af den til hver Tid E.-ligste Del af den under Fjernelse og Nyopførelse værende Mole mellem *Søndre-Inderhavn* og *Forhavn* i *Tyborøn* Havn paa c. 56° 42',3 N. 8° 13',6 E. midlertidigt vil være slukket.
(E. f. S. Nr. 15/535 1942.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

855. (T). Danmark. Graadyb. Spidstønde midlertidigt forsvundet.
Den røde Spidstønde, mærket *III*, paa c. 55° 26',8 N. 8° 17',1 E., paa S.-Siden af *Graadyb*, er midlertidigt forsvundet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

856. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 320 af 19. Juni 1940 angaaende Sejlads gennem Vej- og Jernbanebroen over *Masnedsund*.
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 10. Juni 1942 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 Betyggelse af Sejladsen i indre Farvande, bekendtgøres herved efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder følgende:

§ 1.

I § 4 i Bekendtgørelse Nr. 320 af 19. Juni 1940 angaaende Sejlads gennem Vej- og Jernbanebroen over *Masnedsund* foretages følgende Tilføjelse:

„Om Dagen vises fra Signalmasten samtidigt med de under a, b og c nævnte Lys-signaler 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.
(Danske Lods III, Side 226. Havnelods Side 147. Fyr.-Fort., Side 34.)

Ekstra-Tillæg.

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

857. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lystønder og Klokketønde midlertidigt inddraget.

Lystønderne *Langtangflak* paa c. $55^{\circ} 04',_{11}$ N. $10^{\circ} 14',_{0}$ E. og *Bjørnø N.* paa c. $55^{\circ} 04',_{11}$ N. $10^{\circ} 14',_{5}$ E. samt Klokketønden *Højen* paa c. $55^{\circ} 05',_{0}$ N. $10^{\circ} 14',_{0}$ E. er midlertidigt inddraget for Eftersyn.

858. Danmark. Lille-Bælt. Bjørnskude SW. Skibsfartshindring rapporteret.

Den 10. Juni 1942 Kl. 1500 observeredes en svær Jernlossebom, der ragede c. 2 m op over Vandet i skraa Stilling, paa c. $55^{\circ} 39',_{1}$ N. $10^{\circ} 00',_{7}$ E., c. 2 Sm 232° fra *Bjørnskude Rev* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste.

859. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgchavn. Tilsanding. Advarsel.

Vanddybden udenfor den uddybede Rende ved Indsejlingen til *Mommark Færgchavn* paa c. $54^{\circ} 56',_{0}$ N. $10^{\circ} 02',_{9}$ E. er aftaget stærkt paa Grund af Tilsanding, saaledes at Anløb af Havnen kun kan finde Sted, naar man holder sig i Ledefyrlinien til Havnen.

En Oprensning vil snarest blive foretaget.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... og
Pilsner
det er
HOF

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram- Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedoro
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 8,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, ved Enghave Brygge 8,3 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-Registor-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havneværkets 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 Havneværkets Bøjer, Pølse eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Læsning, 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 Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

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

Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 4 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater 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 Oliefylders fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tærdokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 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 provianterede Skibe er fri. Lodsor ved Havnen og i Fyrakibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Redon 4,00 Kr., alt pr. m³. Losning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjørgningsdampere 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 Tærdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejlslebet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlsfarvandet ved atmærket, Havnen kan besøjes 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 tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 3½ 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 er stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 33 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan- og Lastn. beserges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlslebet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. E.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Læsningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. 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 6,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærakelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Træskhavnen 7,5—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 Fløjtotender og flere Fyrliner. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. 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. m³. — Losning og Læsning: Losning og Læsning beserges 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 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlslebet 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 Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 4 Kr., over 100 T. 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 24

FREDAG 19. JUNI 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Krigens Klimaks er næppe passeret endnu, men Udviklingen hidtil har med al ønskelig Tydelighed vist, hvilken fremtrædende Faktor Handelstonnagen udgør i Krigsmaskineriet. Før eller senere vil denne Krig imidlertid ogsaa være forbi, men ogsaa under Fredens Dage er Skibsfartserhvervet en overordentlig betydningsfuld Faktor i den nationale Husboldning, omend Betydningen nu er af økonomisk Art. Vi har tidligere omtalt de storslaaede Planer, der er fremsat i Japan angaaende Udvidelsen af den japanske Handelsflaade, naar Japanerne efter Krigen, som de forudsætter vil blive vundet af dem, skal til at organisere deres storasiatiske "Co-prosperity Sphere", og fra Italien foreligger der nu Meddelelse om, at man ogsaa der allerede er i Gang med at fastlægge Retningslinierne for Udviklingen af den italienske Skibsfart, naar Sejren er vunden. Den italienske Handelsflaade udgjorde ved Krigsudbruddet ca. 3.5 Mill. B.R.-Tons, men det er Mening, at den skal udvides til 9 Mill. B.R.Tons, hvilket man i Italien regner med vil være nødvendig for at gøre det romerske Imperium selvforsynende med Tonnage.

Forholdene paa de oversøiske Markeder er praktisk talt uforandrede, hvilket naturligvis skyldes, at saa godt som alle Trades er under engelsk eller amerikansk Kontrol. Efterspørgslen efter Tonnage er stadig livlig, men Tonnageknapheden præger stadig Markedet. I de amerikanske Markeder har *Maritime Commission* frigivet adskillige Baade for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til uforandrede Rater, ligesom Tonnage er sluttet for Hørfø fra River Plate til Northern range til den uforandrede Rate af \$20.25. I Vestindia Farten er Krigstillægget steget fra 22 pCt. til 44 pCt., men Grundraten er uforandret 29 Cts. Nordcuba/Golfen, 31 Cts. Nordcuba/South Atlantic og 34 Cts. Nordcuba/New York. Malm fra Rio til New York er sluttet til \$11 med uforandret 35 pCt. Krigstillæg. Paa de engelsk kontrollerede Markeder noteres stadig Kul fra Sydafrika til Aden, Suez, Alexandria, Haifa og Malta til uforandrede Rater. Salt fra Aden til Calcutta er atter sluttet til 35 Rupees.

Paa de frie Markeder noteres uforandret Hvede fra River Plate til Portugal til omkring \$67, og endelig er Hvede fra River Plate til Callao sluttet til \$22, hvilket er \$2 mere end sidste Slutning.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene rolige. Det er meget begrænset, hvad der gives af Sten for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, og der vil antagelig gaa et Stykke Tid endnu, førend vi kan vente større Tilførsler af disse Varer. Iøvrigt er der meget stærk Tilgang paa Laster, saavel af Erts fra svenske Havne til Tyskland, som for Trælast fra Sverige og delvis Finland til Tyskland, Danmark og Holland. Rateniveauet er uforandret.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Paa Grundlag af de Opgørelser, som Statistisk Departement foretager hvert Kvartal, foreligger der nu forskellige Oplysninger om Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1941 og hele Aaret 1941.

Det fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Oktober

Kvartal 1941 androg 14,600. Reg.-Tonnagen udgjorde 1,571,000 N.R.T., og der udløstes 2,081,000 Tons Gods og indladedes 925,000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Oktober Kvartal 1940, er baade Antallet af Anløb og den indgaaende Reg.-Tonnage formindsket lidt, medens den ind- og udgaaende Godsmængde viser nogen Stigning.

For Aaret 1941 som Helhed er der i Sammenligning med Aaret 1940 en kendelig Nedgang i Antallet af Anløb og Netto Reg.-Tonnagen. Hvad angaar de transporterede Godsmængder, er der en Nedgang paa 7 pCt. for det udløste Gods og en Stigning af lignende Størrelse for det indladede Gods. Formindskelsen i den indgaaende Godsmængde skyldes næsten udelukkende Januar Kvartal, hvor Isvanskelighederne var større i 1941 end i det foregaaende Aar, medens Transporterne i Aarets to sidste Kvartaler var af væsentlig større Omfang i 1941.

I den indgaaende Fart udgør Godset fra Udlandet 68 pCt. af den samlede indgaaende Mængde, medens Gods til Udlandet kun udgør 32 pCt. af den udgaaende Mængde. (Ved Sammenligning mellem Ind- og Udland maa bemærkes, at det fra indenlandske Havne kommende Gods stort set er samme Varer som det indenlandske Havne udgaaende, medens det fra og til Udlandet transporterede Gods er forskellige Varer). Transporterne mellem danske Havne udgør nu en langt større Del af den samlede Skibsfart end før Krigen, henholdsvis knap 30 pCt. og ca. 17 pCt. De indenlandske Transporter er ikke formindsket væsentligt, medens der har været en stærk Nedgang i Omsetningen med Udlandet.

Det fremgaar endvidere, at saa godt som hele den fra Udlandet indgaaende Tonnage indkommer med Lading her til Landet, medens to Trediedele af den til Udlandet udgaaende Tonnage afgaar ledig. I dette Forhold er der ikke indtraadt nogen væsentlig Ændring under Krigen.

I 1941 befordredes ca. 70 pCt. af det indgaaende (udløste) Gods med danske Skibe, medens dette i 1938 kun var Tilfældet med ca. 35 pCt. Tabellens Tal viser, at der med danske Skibe indgik omtrent lige saa meget Gods som før Krigen, idet langt den største Del af den samlede Nedgang i Tilførslerne falder paa udenlandske Skibe. Af det til Udlandet udgaaende (indladede) Gods befordredes derimod i 1941 kun godt en Fjerdedel med danske Skibe mod næsten Halvdelen i 1938. I denne Fart har der været en stærk Nedgang for saavel danske som fremmede Skibe, men stærkest for de danske.

OVER 100 DANSKE SKIBE FORLIST I 1940-41

I Forordet til den nye Udgave af »Greens' danske Fonds og Aktier«, der omfatter Assurance, Trafik-selskaber og Ejendomsselskaber, skriver Værkets Redaktør, Landstingsmand H. Stein, at Omtalen af de enkelte Selskaber indenfor Rederi-Afsnittet bl. a. er præget af de mange Krigsforlis, der har gjort et alvorligt Indhug i den danske Handelsflaade.

Ialt er denne i 1940—41 gennem Forlis blevet reduceret med over 100 Damp- og Motorskibe med en samlet Tonnage af op imod 150,000 Brl., som kun

for en mindre Dels Vedkommende er erstattet med nyt Skibsrum. Samtidig er en Del af Tonnagen beslåglagt af fremmede Magter eller iøvrigt udenfor Rederiernes Kontrol, og selv om de hjemmевærende Skibe gennemgaaende har sejlet nogenlunde tilfredsstillende, er det umuligt at vide noget om, hvorledes danske Rederiers Status vil stille sig den Dag, Kri-gen er forbi.

Til den Tid vil der imidlertid være Brug for al den Tonnage, som kan skaffes frem. Dette er ikke et blot og bart privatøkonomisk Forhold. Baade af Hensyn til Landets Tilførsler og af Hensyn til Skibsfartens Betydning for Betalingsbalancen maa man derfor beklage, at den danske Handelsflaade gennem en Aar-række har været stagnerende paa Grund af Forhold, som det Offentlige ikke kan fralægge sig et alvorligt Medansvar for. Det er nødvendigt, at man i den Tid, der forestaar, fra Statsmagtens Side maa kunne regne med en mere forstaaende Holdning med Henblik paa Handelsflaadens Fornyelse og Udbygning.

Taget under eet — siges der til Slut i Forordet — afspejler det foreliggende Bind for de Omraader, det omfatter, de Vilkaar, der for Tiden er bestemmende for dansk Erhvervsliv, men samtidig vil en Granskning af Tallene vise, at selve det erhvervsøkonomiske Grundlag er urokket, saaledes at man med Tillid kan se den Tid inøde, da dansk Initiativ atter kan udfolde sig frit.

NYE REGLER FOR AFSKRIVNING

I Medlemsbladet for *Dansk Arbejde* fremsætter Statsminister V. Buhl forskellige Udtalelser om Skattetrykket og Erhvervslivet og de Retningslinier, der for Tiden følges af Staten.

Paa Spørgsmaalet, at der er adskillige, der mener, at vort Betalingsystem virker for usmidigt i en Tid som den nuværende, og at det i nogen Grad hæmmer Virksomhederne i at konsolidere sig med en usikker Fremtid for Øje, svarer Statsministeren:

— Jeg vil ikke nægte, at der her er et Problem, som maa tages op til Overvejelse. Det rummer for det første en aktuel Side, nemlig Spørgsmaalet om større Adgang til Afskrivninger set i Relation til den øjeblikkelige Situation:

Forholdet er jo det, at de Nyanskaffelser og Forbedringer, som finder Sted nu, sker til Priser, som antagelig ikke kan holde, og her vil det være rimeligt, at der bliver en Mulighed for at gennemføre en hurtigere Afskrivning eller en Afskrivning, der placeres friere paa de enkelte Driftsaar end efter de almindelige Regler, naar et nyt Anlæg sættes i Gang med forøget Virksomhed for Øje, og det samtidig gælder om at forberede sig til en Konkurrence paa de udenlandske Markeder i Fremtiden.

Der er jo givet Finansministeriet en vis Bemyndigelse i saa Henseende, og vi arbejder videre med en Udbygning af Reglerne.

Men ogsaa i al Almindelighed — altsaa bortset fra de aktuelle Forhold — er der Grund til at tage hele Spørgsmaalet op til en dyberegaaende Overvejelse i den Skattelovskommission, som forbereder en Revision af vor Skattelovgivning. Sagen har ogsaa været drøftet i Sverige, hvor man er gaaet over til friere Afskrivningsregler for Aktieselskaber, end vi har her i Danmark. Men hele Spørgsmaalet hænger jo sammen med de Grundregler, hvorefter Aktieselskabsbeskatningen er opbygget, og Problemet kan derfor ikke indskrænkes til Afskrivningsregler alene. Iøvrigt er man jo herhjemme ad anden Vej kommet ind paa at lette Konsolideringen af Aktieselskaber, idet den overordentlige Indkomstskat, som indkræves for Tiden, er ordnet saadan, at der betales en væsentlig lavere Skat

af den Del af Overskudet, som henlægges, end af den Del, der udbetales som Udbytte.

At man indenfor Erhvervslivet ser med Bekymring paa den Højde, som Skatterne nu har naaet, forstaaer jeg særdeles vel, fortsætter Ministeren. Og at Skatten igen skal ned, naar de nuværende Forhold ændrer sig, er en given Ting. Netop den Omstændighed, at det hidtil er lykkedes os finansielt set at komme saa relativt godt igennem Vanskelighederne, som Tilfældet har været, gør jo, at man har Lov til at haabe, at Situationen forholdsvis hurtigt kan forbedres, naar vi er ude af Krigstiden.

FJERDE SØFORSIKRINGSSKAB

Fjerde Søforsikringsselskab har udsendt Regnskab og Beretning for 1941, det 79. Regnskabsaar. Beretningen meddeler følgende:

Præmieindtægten for Sø- og Transportforsikring androg 1,111,863 Kr. 24 Øre mod 1,988,476 Kr. 24 Øre i 1940. I Reassurance er afgivet 181,425 Kr. 50 Øre mod 671,063 Kr. 90 Øre i 1940.

Præmieindtægten for Brandforsikring og andre Brancher androg 1,134,087 Kr. 50 Øre mod 1,017,951 Kr. 27 Øre i 1940. I Reassurance er afgivet 638,486 Kr. 23 Øre mod 563,074 Kr. 96 Øre i 1940.

Renteindtægten beløb sig til 36,601 Kr. 83 Øre og Driftsomkostningerne udgjorde (inklusive Pensionsudgifter 4616 Kr. 66 Øre) 229,501 Kr. 14 Øre.

Af Selskabets Garanti paa 200,000 Kr. overfor »Krigsforsikringen for danske Skibe« er der paa en særlig Konto afsat et Beløb paa 114,191 Kr. 23 Øre, der modsvarer Selskabets Andel i dette Instituts Underskud pr. 31. December 1941.

Selskabets Beholdning af Værdipapirer androg pr. 31. December 1941 1,152,207 Kr. 75 Øre.

Kursgevinsten, 32,055 Kr. 35 Øre, er overført til Kursreguleringsfonden.

Driftsregnskabet udviser herefter (inklusive den fremførte Saldo fra 1940 28,392 Kr. 66 Øre) et Overskud paa 40,943 Kr. 35 Øre, der fremføres til næste Aar.

SKIBSFARTEN OG DE SVENSKKE GULD- OG VALUTARESERVER

Ved Krigsudbruddet i 1939 beløb den svenske Rigsbanks Beholdning af Guld og udenlandsk Valuta sig til 2,037 Millioner svenske Kroner. Derpaa indtraadte en brat Formindskelse, og Bundrekorden blev naaet den 15. April 1940. Lidt efter lidt kom Omsvinget med en først langsom og senere hurtige Stigning i disse Reserver. Ved Udgangen af henholdsvis 1940 og 1941 var man naaet til 1,422 og 1,698 Millioner Kr. Stigningen er fortsat i Aar, og den 7. Maj var Beholdningen 1,808 Mill. Kr., saaledes at man synes at nærme sig Førkrigs-Situationen.

Det, der har muliggjort denne Stigning i Guld- og Valutareserven, er først og fremmest Handelsflaadens Indsejling fra Udlandet, men ogsaa Afviklingen af svenske Tilgodehavender i Udlandet, saasom Erstatning for de Skibe, som er gaaet tabt i Udenrigsfarten. Salget af Svenska Amerika Liniens to Skibe *Stockholm* og *Kungsholm* har indbragt over 58 Mill. Kr.

Da den svenske Import fra andre end Clearing-Landene er meget begrænset, er der kun ringe Anvendelse for disse Guld- og Valutatilgange.

Forholdet mellem Guld- og Metalbeholdning og udenlandsk Valuta har undergaaet en stor Forandring i disse Aar. Guld- og Metalbeholdningen satte Bundrekord den 31. Oktober 1940 med 613 Mill. Kr., medens udenlandsk Valutabeholdning samtidig var oppe paa 774 Mill. Kr.

Det industrielle Liv i Amerika under Krigen.

Siden U. S. A. traadte ind i Krigen, har det været sparsomt med Oplysninger om den økonomiske og industrielle Situation i Amerika, men fra svensk Side foreligger der dog forskellige Oplysninger, der gør det muligt at danne sig et Billede af Udviklingen indtil og noget efter Aarsskiftet, dog med Undtagelse af helt »mørkelagte« Omraader indenfor Rustningsindustrien — herunder indbefattet Bygningen af Skibe og Flyve-maskiner.

Overgangen fra Fredsproduktion til Krigsproduktion har øvet sin store Indvirkning, og som bekendt er Tilvirkningen — først af Kapitalvarer og siden ogsaa af Konsumvarer — til det civile Behov blevet indskrænket mere og mere. De rigelige Forsyninger til den civile Befolkning og den høje Levestandard har lettet Overgangen til Krigsproduktion mere end i noget andet Land.

Ved Bygning af Handelsskibe og Krigsskibe har man benyttet sig af de Værfter, der fandtes, men som er blevet udvidet betydeligt. Ved Anlæggelsen af nye Værfter er man ikke gaaet frem paa samme Maade som under sidste Krig med kæmpemæssige Anlæg, men man har forsøgt at fordele Arbejdet. Man har optaget nye Arbejdsmetoder, som f. Eks. i stor Udstrækning Svejsning i Stedet for Nitning. Ogsaa paa andre Omraader har man været ude for lidt af en teknisk Revolution. Det Tidsrum, der gaar mellem Kølstrækning og Søsætning, er saaledes blevet begrænset til det halve.

Produktionen af Staal steg i Fjor fra 66,9 Mill. til 82,9 Mill. short tons eller med 24 pCt.

Gummimanglen er den mest følelige. Forbruget af Raagummi steg i Fjor til 800,000 Tons, hvortil kom 205,000 Tons regenereret Gummi. Man havde store Beredskabslagre, men den Omstændighed, at Importen gik helt i Staa, har tæret stærkt paa disse Lagre. Til alle Formaal kan regenereret Gummi ikke erstatte Raagummi. Tilvirkningen af syntetisk Gummi var i Fjor kun naaet til 12,000 Tons, men man regner med i 1943 at naa op paa en Kapacitet paa 200.000 Tons og yderligere at sætte denne Kapacitet op med 200,000 Tons noget senere.

Kul og Petroleum findes i tilstrækkelige Mængder, men der har været mange Vanskeligheder med Transporterne. Tilvirkningen af Flyvebenzin skal øges fra 40,000 til 150,000 Tønder pr. Dag. Bomuld er den eneste Tekstilvare, der er i Overskud, men det stærkt øgede Behov har dog medført visse Vanskeligheder.

U.S.A. har tidligere været 90 pCt. selvforsynende med Uld, men i 1941 var kun 50 pCt. af Uldforbruget af indenlandsk Oprindelse.

Den stærkt forøgede civile Købekraft har bevirket en voldsom Stigning i Efterspørgslen efter baade Konsumvarer og Kapitalvarer. Tilvirkningen af disse sidste, saasom Personbiler, Køleskabe, Vaskemaskiner, Støvsugere o. s. v. er stærkt indskrænket og i mange Tilfælde helt bortfaldet. Endogsaa Tilvirkningen af Lastbiler til det civile Behov er for nyligt blevet stærkt indskrænket. Man regner med, at alene Automobilindustrien i Fjor forbrugte 8 Millioner Tons Staal til det civile Behov, men denne Staalmængde er nu nødvendig til Krigsformaal.

Produktionsudsigterne for 1942 beherskes helt af det militære Behov. Produktionen af Kapitalvarer kommer til at stige stærkt, idet man kan vente en Formindskelse af Fremstillingen af Konsumvarer.

Den endelige Grænse for Produktionsstigningen er naturligvis afhængig af Tilgangen af Arbejdskraft. Denne anses for tilstrækkelig til en betydelig Stigning, men Krigsproduktion og Militærtjeneste kommer dog i 1943 til at absorbere al Arbejdskraft. Mellem December 1940 og December 1941 steg Antallet af beskæftigede Personer indenfor de civile Virksomheder, bortset fra Landbruget, fra 32 Millioner til 34,8 Millioner. Den Reserve af Arbejdskraft, som fandtes, da Amerika traadte ind i Krigen, bestod af 4 Millioner registrerede arbejdsløse. Et stærkt Tilskud til Arbejds-kraften kan man opnaa ved at anvende de 30 Millioner Kvinder, som er beskæftiget med husligt Arbejde. Ligesom i andre Lande maa man regne med, at U.S.A. kommer til at mobilisere en stor Del af den kvindelige Arbejdskraft. Man venter, at mindst 6 Millioner Mennesker hvert Aar i 1942 og 1943 maa rekrutteres til Krigsproduktionen, rent bortset fra dem, der indrulles til Militærtjeneste.

Indskrænkningerne i Automobilkørslen er meget mærkbare i U.S.A. Dette skyldes i første Række Manglen paa Gummi og Benzin. Man regner med, at et Totalforbud mod al unødige Automobilkørsel er nær forestaaende, og samtidig hermed øges Belastningen af Jernbanerne mere og mere.

Mest føleligt virker Transportproblemet. Fra 15. Maj er alle Kornafskibninger blevet forbudt. Hensigten hermed er at skaffe Tonnage for Jernmalm, og Jernbanerne skal derefter overlage alle Korntransporter.

Fra svenske Værfter.

Rederiaktiebolaget Nordstjernan har i disse Dage hos Aktiebolaget Karlstads Mekaniska Werkstad, Karlstad, bestilt Propeller med omstillelige Blade, de saakaldte KAMEWA Propeller, til det ene af to kombinerede Last- og Passagerskibe, som Rederiet har under Bygning ved Götaverken. Skibet, som skal sejle paa Rederiets Linjer paa Sydamerika, vil faa en Dødvægtstonnage paa 7,400 Tons og vil blive fremdrevet af to Propeller, koblede til hver sin Dieselmotor paa 3,500 EHK. eller tilsammen 7000 EHK. ved 125 Omdr. i Min. Propellerne fabrikeres af rustfrit Staal og faar en Diameter paa 4½ Meter, og de turde saaledes være de største Propeller med omstillelige Blade, som hidtil er fabrikeret.

KMW har udført Løbehjul med omstillelige Blade til de saakaldte Kaplanturbiner af betydeligt større Dimensioner og for betydeligt større Effekter. Særlig bemærkelsesværdige er de største Kaplanturbiner i Verden med 8 Meters Løbehjulsdiameter, som Firmaet leverede til Statens Kraftværk ved Vargön, som siden Begyndelsen af dette Aar er et af de kraftigste i Verden, afgivende maksimalt 78,500 HK. i Drift ved den nye Højumstation i Trollhättan.

Rederiet nøjedes imidlertid ikke med Erfaringerne fra Kaplanturbinerne, naar det gjaldt Installeringen af KAMEWA Propeller i et saa stort Skib som dette, men prøvede først Konstruktionen i to mindre Skibe, Motortankskibet »Dalanäs« og Motor-Bugserbaaden »Herkules«. I det første, som har en 400 HK. Motor, har den nu været prøvet i tre Aar i krævende Nord- og Østersøtrafik, og i m.s. »Herkules«, som med sine 650 EHK. er Sveriges kraftigste Motor- Bugserbaad, har den været prøvet i lige saa lang Tid baade til Bugsering og Isbrydning. De usædvanlig strenge Isvintre i de sidste Aar har jo været til stor Hinder for Søfarten, men de har været af overordentlig stor Værdi for Prøvningen af denne nye Propelkonstruktion. Man har nu faaet Erfaring for, at det er muligt at bygge Propeller med omstillelige Blade, som endogsaa kan holde til Sejlad i Is og til Isbrydning. Endvidere har Erfaringen vist, at KAMEWA Propellen ved Mulighed for Manøvrering fra Broen i høj Grad letter Manøvreringen, samtidig med at den giver mindre Arbejde for Maskinpersonalet.

Lignende Erfaringer har man gjort i en hel Del andre Skibe. Hidtil er nemlig ikke mindre end 48 KAMEWA Propeller leveret, og ialt er der afgivet Ordre paa 61. Nordstjernans Skib skal være færdig til Levering i Midten af August 1943. Formaalet med Installationen af KAMEWA Propeller i dette oceanguende Skib er i Praksis

at prøve Værdien af de Fordele, denne Propel medfører for saadanne Skibe. Disse Fordele kan i Korthed sammefattes i følgende Punkter:

Manøvreringen bliver bedre og sikrere, fordi den udføres direkte fra Broen uden Mellemhænder, og fordi Farten kan tilpasses til en hvilken som helst Hastighedsgrad, end- og sættes helt ned paa Nul, og Manøvreringen bliver roligere og blødere, saa at den ikke forstyrrer de ombordværende, fordi Motoren bibeholder sit Omdrejningstal under Manøvreringen og saaledes ikke behøver at passere kritiske Omdrejningstalomraader.

Der spares paa Motoren, ved at Gangskiftningen undgaas.

Der bliver mindre Arbejde og Pasning i Maskinrummet. Hele Motoreffekten kan udnyttes ved alle Lastestørrelser og Forhold.

Ved ringere Fart kan Propellerne indstilles til større Stigning og lavere Omdrejningstal, hvorigennem der opnaas en højere Motorvirkningsgrad.

Stockholm er atter blevet en skibsbyggende By. Fra *Finnboda Varv* er der i den sidste Tid noleret en Kølstrækning, en Søsætning og en Levering. Sidstnævnte gælder Motorskibet »Froste» — det andet Skib i den Serie kom-

binerede Last- og Passagemotorskibe af aaben Shelterdækstype paa ca. 3.375 Tons d.w., som Værftet bygger for Sveabolaget.

Helsingborg Værft har leveret Dampere »A. Th. Jonasson» til Skibsreder Mauritz Jonasson, Råå. Skibet er ca. 2950 Tons d.w. og har følgende Hoveddimensioner: Længde 278 Fod, Bredde 41 Fod 3 Tommer og Dybde til Shelterdæk 26 Fod 9 Tommer.

Ved *Ekensberg Varv* er der søsat et Motorskib, bestilt af Rederi A/B Diana i Stockholm. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse. Lasteevnen bliver ca. 900 Tons og Hoveddimensionerne er 170 Fod — 29 Fod 6 Tommer og 14 Fod 6 Tommer. Skibet døbt »Divina».

Eriksbergs mek. Verkstad har søsat et Malmskib paa ca. 11.600 Tons d.w. for Angfartygs A/B Tirfing i Göteborg. Det døbt »Malmland». Det er en ny Type af Malmskibe. Hoveddimensionerne er: Længde 465 Fod, Bredde 60 Fod 9 Tommer og Dybgang 26 Fod. Maskineriet er en dobbeltvirkende 2-Takts Dieselmotor, som er bygget af Eriksberg med B. & W. Licens. Farten bliver paa fuld Last 13 Knob.

Sjötorps Varv har leveret en 125 B.R.T. stor Motorsøjler til Rederi A/B Drabant i Norrköping. Skibets Navn er »Margaretha».

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Havnesammenslutningens Jubilæum

Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer har fejret 25 Aars Jubilæum.

Paa den jubilerende Sammenslutnings Generalforsamling genvalgte de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Grosserer Hans H. Silvr, Konsul M. P. Drescher, Aarhus, Konsul J. S. Brinck, Esbjerg, og Grosserer O. Ancher Nielsen, Helsingør.

I et efterfølgende Bestyrelsesmøde konstituerede Bestyrelsen sig. Købmand Hakon Schmidt, Middelfart, genvalgte som Formand, og Prokurist Georg Andersen, D. F. D. S., som Næstformand. Til Forretningsudvalget genvalgte Formanden og Næstformanden samt Konsul M. P. Drescher, Aarhus, og Landslingsmand Axel B. Lange, Frederikssund.

Bjærgningsentreprisen blev frifundet

Tømrer Robert Jensen havde ved Sø- og Handelsretten krævet Svitizers Bjærgningsentreprise dømt til at betale 1000 Kr. Erstatning, idet han paastod, at hans Kragejolle »Kvik», den 16. Januar d. A., medens den laa fortojet paa anviset Plads i Christianshavns Kanal, var blevet læk, saa den sank, som Følge af, at Svitizers Bugserbaad »Mars» var bakket op mod Kajen, hvor »Kvik» laa fortojet, for at bryde Isen i Kanalen.

Sø- og Handelsretten fandt det ikke bevist, at Bugserbaaden var Aarsag til den paa »Kvik» forvoldte Skade, eller at »Mars» havde sejlet uforsvarligt, hvorfor Bjærgningsentreprisen frifandtes, medens Tømrer Jensen dømtes til at betale Entreprisen Sagens Omkostninger med 75 Kr.

Kystsikring af Fyrene

Isvinteren og den haarde Novemberstorm har, som bekendt, foraarsaget stor Skade ved Danmarks Kyster. Efter hvad vi erfarer, vil der i Løbet af Sommeren blive paabegyndt en Række Kystsikringsarbejder ved forskellige af Landets Fyr. Der er til dette Formaal bevilget ca. 150.000 Kr.

Kaptajn Ch. Kragh død

Fra England er der kommet Meddelelse om, at den i Søfartskredse saa kendte Skibsfører, Kaptajn Ch. Kragh er død i sit Hjem i Newcastle 80 Aar gammel.

Kaptajn Kragh, der var født paa Vejleegnen, kom til Sø i 1877 med Skonnerlbriggen *Sønderho* af Fanø og sejlede derefter med store engelske Sejlskibe, indtil han i 1882 kom hjem for at gaa paa Fanø Navigationsskole. I 1889 tog han engelsk Styrmands- og Skibsførereksamen. Senere førte han forskellige af Royal Mail's Skibe i oversøisk Fart. Under forrige Krig blev han to Gange torpederet, blev begge Gange haardt saaret og maatte gennemgaa et langt Sygeleje.

Efter Krigen blev han ansat i det kendte engelske Bunderfarvefirma *Zocus* i London og var dette Firmas Repræsentant i Nordengland og Skotland.

Trods den lange Udlændighed glemte Kaptajn Kragh aldrig Danmark, som han besøgte hvert Aar.

Skibshandeler

Skibsreder *Rich. Brännich*, Rederiet »Nordisk Shipping», København, har af Kaptajn O. H. Madsen, Slubbekøbing, købt Motorskonnert »Fortuna», der er paa 125 Tons d.w. Skibet er forsynet med en 65 H.K. Houmøller-Motor og bygget 1906 i Wewelsfleth ved Elben af Eg. »Fortuna»,

som vil beholde sit Navn, men faa Hjemsted i Egersund, skal føres af Kaptajn I. Buus.

Med denne Nyerhvervelse raader »Nordisk Shipping» over 2 Skibe, nemlig foruden det nu erhvervede tillige den for kort Tid siden anskaffede Motorskonnert »Familiens Lykke», der er paa 170 Tons d.w.

Et Partrederi, bestaaende af Landsretssagfører *Hinrichsen* og Kaptajn *J. Hansen*, Rudkøbing, har købt Galeasen »Osric» af Nykøbing F. Skibets Navn bliver herefter »Lohals» og dets Hjemsted Rudkøbing.

Skibsfører *Chr. P. Jensen*, Rudkøbing, har købt Skonnerten »Elisabeth» af Sønderborg, og videresolgt den til Skibsfører *J. Jensen*, Gilleleje.

Partrederiet i Rudkøbing har solgt Skonnerten »Anna» til Skibsfører *Johan Jepsen*, Alnor, og Skibets Hjemsted bliver herefter Graasten.

Skibsfører *Jens Jensen*, Lohals, har solgt Motorgaleasen »Elise» af Lohals til Skibsfører *Osvald Madsen*, Slubbekøbing. Skibet laster ca. 50 Tons.

Fiskere tilbyder at klare Storebæltsoverfarten

Et Konsortium, repræsenterende Fiskere i Nyborg og Korsør, har rettet Henvendelse til Statsbanernes Generaldirektorat. Fiskerne har paa Grund af de vanskelige Forhold for Færge-Overfarten faaet den Ide selv at ville besørge Overfarten mellem de to Byer med deres store Fiskerbaade, hvorved de bl. a. vil kunne aflaste Statsbanerne m. H. t. Cykle-Transporten.

Det bliver selvfølgelig Sejlskibssejlad, da Tildelingerne af Petroleum jo er minimale, og kun er tilstrækkelige til en beskedent Udnyttelse af Baadematerialet til Fiskebrug.

Sejlforbud, der ophæves

Handelsministeriet har udstedt en Bekendtgørelse, hvorefter Forbudet af 27. August 1941 mod Sejlsads, Ankring og Fiskeri i et nærmere angivet Omraade i den sydlige Del af Lille Bælt ophæves.

Kunstig Stranding ved Harboore

Strandfoged *Kr. Gaj Kirk* og Harboorehoerne *Kresten Vrist* og *Anton Vinkel* har af Vandbygningsvæsenet købt

SCHMIDT

OVERHEDERE SUGETRÆKANLÆG
SODUDBLÆSERE

gennem

DYHR

C. 8901

ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til Elektro-Installatørprøven for Maskinister paabegyndes den 10. August paa Odense tekniske Skole under Forudsætning af, at der melder sig et tilstrækkeligt Antal Elever.

Oplysninger om Undervisningsplanen og Skolepenge faas ved Henvendelse til Skolen, Telf. 827.

Forstanderen.

Sandpumpedamperen »Ulken« paa 39 B. R. T. til Oplugging for 1200 Kr.

»Ulken« er herefter fra Thyborøn slæbt ud paa den aabne Kyst ved Vrist, hvor man har ladet Vestenvinden banke den ind over Revlerne, og nu ligger den i Havstokken som Vrag. Saa snart gunstig Vind indtræffer paabegyndes Arbejdet med Partering af den kunstige Stranding.

Strandingstømmer ilandbragt

Siden Nylaar er ret store Partier Drivtømmer indbragt til Skagen Havn. En Del Fiskekuttere har ligefrem opholdt sig i Søen med det for Øje at bjerge Strandingstømmer. Der er navnlig ilandbragt Props — der er Kuttere, som er indkommet med omkring 100 Stk.

Saadan indbragt Tømmer skal ligge en vis Tid, før Myndighederne giver det fri, hvad nu er sket, hvilket vil betyde en god Indtægt af dette ualmindelige Fiskeri.

Nyt Medlem af Isbrydningsraadet

Skibsreder A. H. Petersen, Svendborg, er som Repræsentant for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe indtraadt som Medlem af Isbrydningsraadet i Stedet for Forretningsfører, cand. polit. *Borch-Johansen*.

Paketskib Nykøbing S.—København

Der føres for Tiden Forhandlinger mellem et københavnsk Firma og Nykøbing S. Handelsstandsforening om Oprettelse af en Paketrute mellem Nykøbing og Hovedstaden. Københavnerfirmaet har stillet som Betingelse, at der opnaas fornøden Tilslutning til Ruten fra Handelen, og det venter man vil kunne ske.

Dødsfald

En af de Mænd, der i særlig Grad har været med til at præge Statsbanernes forskellige Overfartsforhold, Kaptajn J. Th. Jensen, er pludselig død, ramt af et Hjerreslag, da han var om Bord i sin Lystkutter i Nyborg Havn.

Kaptajn Jensen havde sejlet i 41 Aar i Statsbanernes Tjeneste, og i de sidste Aar — inden han tog sin Afsked — beklædt den betydningsfulde Stilling som Overfartsleder ved Kalundborg—Aarhus-Overfarten.

Da Kaptajn J. Th. Jensen i 1893 blev ansat i Statsbanernes Tjeneste, havde han i en Aarrække sejlet paa Langfarten. I de første Aar i D. S. B. sejlede han paa forskellige Ruter, indtil han i 1907 blev forflyttet til Oddenud som Overfartsleder. Da Statsbanerne i 1914 overtog Kalundborg—Aarhus-Ruten, rykkede han over som Kaptajn paa denne vigtige Linie. Samtidig med at fungere som Overfartsleder overtog han Rutens første Motorskib, »Kalundborg«. Denne Stilling beklædte han, indtil han i 1934 tog sin Afsked.

Kaptajn Carl Antoni Jensen, tidligere Skibsfører og Havarieekspert i Rederiet C. K. Hansen — er død i sit 76. Aar.

Kaptajn C. A. Jensen, hvis Fader var Lods i København, kom i 1881 til Søs med Briggen »Ørnen« og sejlede derefter med forskellige af D. F. D. S.'s Skibe. I 1887 tog han Styrmandseksamen paa Københavns Navigationsskole og ansattes i C. K. Hansens Rederi. 1897 blev han Skibsfører og var fra 1914 til 1927 Havarieekspert for Rederiet.

Kaptajn C. A. Jensen var i nogle Aar søkyndigt Medlem af Sø- og Handelsretten og havde siden 1921 været Medlem af Bestyrelsen for København Skipperforening.

Skipper N. A. Nielsen, Hou, er død. Han fyldte fornylig 72 Aar. Skipper Nielsen, der var født i Svendborg, havde

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

i 40 Aar boet i Hou. Han havde sejlet siden sit 21. Aar og lagde først op for tre Aar siden. Han efterlader flere Børn, bl. a. en ugift Søn, der nu forer Faderens Skib.

Værdifuld Skibsladning brandhærges

Det svenske Motorskib »Uruguay« er kommet til Gøteborg efter sin første Lejderejse fra Argentina. Netop som Skibet kom ind paa svensk Territorialvand, opstod der Ild i den værdifulde Last, som bestod af Bomuld og Bomuldsfrø samt vegetabiliske Olier og Kaffe. Man maatte opgave at slukke Ilden med Skibets Slukningsmateriel og gik ind til Frihavnen, hvor Brandvæsenet mødte op og foretog Slukningsarbejdet med Røgmasker paa.

Hvor store Skaderne er, vides endnu ikke. Antagelig er en stor Del af Bomuldslasten ødelagt, men man haaber at kunne redde de fleste af de 2900 Sække Kaffe paa hver 60 kg.

Svitzers store Bjergningsarbejde ved den svenske Kyst

Bjergningen af den svenske Isbryderfærge »Starke« er nu begyndt. Skibet skal løftes ved Hjælp af Pontoner uden forudgaaende Tætning, hvilket vil betyde store Vanskeligheder, da Nettovægten er 4000 Tons, og Skibet ligger paa 28 Meter Vand. Europas største Pontoner staar til Raadighed, og man haaber at kunne udføre Bjergningen inden Vinteren. 23 Vogne befandt sig ombord, da Ulykken indtraf, deraf 17 med Appelsiner, Løg og Nødder, 2 med Maskingods og 1 med Postpakker.

Som omtalt i sidste Nummer af »Dansk Søfarts Tidende« foretages Bjergningen af Svitzers Bjergningsentreprise.

Svensk Færge paasejlet ved Rügen

Dampfærge »Kong Gustaf V« er i Taage blevet paasejlet ud for Rügen, hvorved den fik et gabende Hul i Bagbords Bov. Ulykken skete et Kvarter efter, at Færge havde forladt Sassnitz paa sin sædvanlige Gods- og Passageretur til Trälleborg. Der kom ingen Mennesker til Skade, og Hullet laa saa højt over Vandlinjen, at Rejsen kunde fortsættes. Færge ankom senere paa Dagen til Trälleborg. Færge er taget ud af Trafiken for at blive underkastet en Reparation, og Sejlsadsen overtages midlertidigt af »Dronning Victoria«.

Sydamerikansk Rute

Mellem Peru og Chile har et peruansk Rederi aabnet en ny, regelmæssig Rute, og i Løbet af kort Tid vil argentinske Dampere optage Besejlingen af chilenske Havne.

PERSONALIA

I Gaar — Torsdag — fyldte tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn J. P. Pedersen 75 Aar. Kaptajn Pedersen har været pensioneret siden 1932.

Tidligere Skibsfører i D. F. D. S., Kaptajn P. A. J. Petersen fylder paa Søndag — den 21. Juni — 70 Aar. Kaptajn Petersen, der sidst førte Damperen *Fionia* gik i Land i 1929.

Ny Skibsfører i Det Forenede

1. Styrmand Axel M. Hansen er udnævnt til Skibsfører i D. F. D. S. og har overtaget Damperen »Falken« i Fart mellem København og Provinshavnene. Kaptajn Axel Hansen er født paa Thurø, og han kom, efter Sejlsads i de hjemlige Sejlskibe, i 1914 ind i D. F. D. S. Han blev taget til Marinesoldat i 1916 og forlod Marinen i 1918 som Reserve-løjtnant. Efter Sejlsads, først i Sydamerikafart og senere i de forskellige Ruter paa Nordamerika, kom han ind i Rute-farten paa Færøerne og Island, og i de senere Aar i forskellige Fart.

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION**Aalborg Værft A/s**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN****AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAET 1878)**FREDERICIA**Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464
The Bce Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 600

CARL HASSAGER & COIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI, OG HANDELSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVRDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 18. Juni 1942.

Nr. 24.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 tognas 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. Østersøen.

860. Danmark. Gedser Anduvning. Rødsand Rende. Oplysning om Afmærkning. Annulleret.

861. Danmark. Bornholm S.-Kyst. Arnager Bugt. Stager inddraget.
De ved Karantænestationen ved *Arnager Rev* udlagte to sorte Stager paa c. 55° 02',₈ N. 14° 47',₈ E. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 42/1360 1941.)

862. Sverige S.-Kyst. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 24/1051. Stockholm 1942.)
Lystønderne *Hamrarne* paa c. 55° 21' N. 14° 14' E. og *Nedjan* paa c. 55° 34' N. 14° 24' E. er atter udlagt paa Plads.

863. Sverige. Utlängan—Landsort. Neutralitetsløbet E. for Arkö. Sømærke ombyttet.
(U. f. s. Nr. 24/1088. Stockholm 1942.)
Den sorte Stage med 1 Ballon over 1 Kvadrat paa 58° 25',₂₀ N. 17° 11',₃₀ E., c. 3 Sm ESE. for *Norra Fällbådan*, er ombyttet med en sort Stage med 1 Ballon.

864. Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Kanholmsfjärden. Kycklingen Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 24/1050. Stockholm 1942.)
Kycklingen Fyr paa c. 59° 06' N. 18° 23' E. viser nu grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde er forøget til 4,₅ m.

865. Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.

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

Det er forbudt at ankre indenfor nedennævnte Omraader:

1. Omraadet i eller i Nærheden af de tilladte Sejlløb forbi *Arholma* og *Landsort*; der maa dog ankres dels W. for *Arholma* inden for et Omraade, der mod N. begrænses af Breddeparallellell 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 *Femörehuvuds Fyr—Vinterklasen—Ljungskärs Fyr—Bjurhals S.-Pynt*.

866. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 24/1048. Stockholm 1942.)

Lystønden *Giffards grund* paa c. 60° 32' N. 18° 43' E. og *Argos grund* paa c. 60° 38' N. 18° 22' E. er atter udlagt paa Plads.

867. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 24/1046. Stockholm 1942.)

Lystønden *Nordvalen* paa c. 63° 32' N. 20° 48' E. er atter udlagt paa Plads.

868. Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibe genudlagt.

(U. f. s. Nr. 24/1045 og 24/1044. Stockholm 1942.)

Fyrskibene *Östra Kvarken* paa c. 63° 34' N. 20° 57' E. og *Norströmsgrund* paa c. 65° 08' N. 22° 20' E. er atter udlagt paa Plads.

869. Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen og Malören. Lodsstationer i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 24/1043. Stockholm 1942.)

Lodsstationerne ved *Rödkallen* paa c. 65° 19' N. 22° 22' E. og *Malören* paa c. 65° 31',6 N. 23° 33',7 E. er atter i Virksomhed.

870. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 24/1042. Stockholm 1942.)

Samtlige svenske Fyr mellem 63° 40' N. og den finske Græuse, som efter den svenske Fyrliste skal være tændt paa denne Aarstid, er atter tændt.

871. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskontoret i Oulu, 15. Juni 1942.)

Fyrskibet *Nahkiainen* paa c. 64° 36' N. 23° 51' E. er atter udlagt paa Plads.

872. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Indsejling. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 15/282. Helsingfors 1942.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Dersiskärsgrund c. 63° 04',4 N. 20° 49',2 E. *Rönnskärsbådan. Djupskär. Lilla Svartbådan. Lillsand. Medelbådan. Veckargrund* c. 63° 05',8 N. 20° 50',1 E.

873. Finland. Bogskär Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 15/291. Helsingfors 1942.)

Bogskär Fyr paa c. 59° 30',3 N. 20° 21',0 E. er atter tændt.

874. Tyskland. Kolberg Anduvning. Advarsel mod Sejlads ophævet.

(N. f. S. Nr. 23/1022. Berlin 1942.)

Advarslen mod at besejle Omraadet indenfor en Cirkel med Centrum i Havneindløbet til *Kolberg* paa c. 54° 11' N. 15° 34' E. og med Radius 12 Sm er ophævet.

(E. f. S. Nr. 1/45 1942.)

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

875. Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Fyr atter i Orden.
Fyret, der viser grønt Et-Blink hver 4^s. paa *Gilleleje* Havn W.-lige Ydermoles Hoved paa c. $56^{\circ} 07',8$ N. $12^{\circ} 18',9$ E., er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 16/564 1942.)
876. Danmark. Sundet. Helsingør Nordhavn. Fyr atter i Orden.
Fyret paa *Helsingør Nordhavn* N.-Moles Hoved paa c. $56^{\circ} 02',6$ N. $12^{\circ} 37',2$ E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 18/648 1942.)
877. Danmark. Sundet. Helsingør. Mast paa Lodshus atter paa Plads.
Den fra Taget af Lodshuset ved *Helsingør* Havn paa c. $56^{\circ} 02',1$ N. $12^{\circ} 37',4$ E. nedblæste Mast med Raa er atter opsat paa Plads.
(E. f. S. Nr. 12/469 1942. Danske Lods III, Side 19. Havnelods, Side 93.)
878. Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde atter normal.
Vanddybden i Indsejlingen til *Rungsted* Havn er atter normal, 3,1 m.
(E. f. S. Nr. 1/59 1942. Kort Nr. 131 og 130. Danske Lods III, Side 27. Havnelods, Side 182.)
879. Danmark. Sundet. København. Knippelsbro. Vedligeholdelsesarbejder udføres.
Advarsel.
Der foretages for Tiden Maling af Undersiden af *Knippelsbro*s Klapper. Arbejdet, der vil strække sig over et Tidsrum af c. 2 Maaneder, udføres fra en med Stillads forsynet Pram i Havneløbet under Broen.
Saalænge Arbejdet foregaar, maa al Passage af *Knippelsbro* foregaa under Udvisning af stor Forsigtighed.
Knippelsbro: $55^{\circ} 40'$ ($30''$) N. $12^{\circ} 35'$ ($30''$) E.
880. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæk Fjord. Oplysning om Afmærkning ved gravede Rende.
Den gravede Rende gennem *Karrebæk Fjord* er fra c. $55^{\circ} 10',8$ N. $11^{\circ} 39',5$ E., ved *Karrebæksminde*, til c. $55^{\circ} 12',5$ N. $11^{\circ} 43',0$ E., ved *Ydernæs*, afmærket, som følger:
1. Rendens E.-Side: 26 Stager, hver med 1 opadvendt Kost.
2. Rendens W.-Side:
Fra *Karrebæksminde* til Grunden *Knoben*: 9 Prikker, hver med 1 Halmvisk.
Ved *Knobens* S.-Side: 1 Stage med 2 Halmviske.
Ved *Knobens* N.-Side: 1 Stage med 3 Halmviske.
Fra *Knoben* til *Ydernæs*: 15 Prikker, hver med 1 Halmvisk.
Endvidere er NW.-Siden af Grunden *Knoben* afmærket med 1 Stage uden Topbetegnelse.
(Kort Nr. 164 og 160.)
881. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Oplysning om Baaker.
1. For- og Bagbaaken paa c. $54^{\circ} 50',4$ N. $11^{\circ} 01',1$ E., paa den midterste Del af *Enehoje*, er fjernet.
2. Baaken paa *Barneholm* W.-lige Del paa c. $54^{\circ} 49',5$ N. $11^{\circ} 05',3$ E. er fjernet.
3. Paa *Trelholm* er opført 2 Ledebaaker, som følger:
a) Bagbaaken, Stangbaake med Trekant med nedadvendt Spids, paa $54^{\circ} 49'$ ($52''$) N. $11^{\circ} 06'$ ($59''$) E.
b) Forbaaken, Stangbaake med Trekant med opadvendt Spids, paa $54^{\circ} 49'$ ($52''$) N. $11^{\circ} 07'$ ($02''$) E.
Holdt overet i Pejling 265° leder Baakerne gennem den E.-ligste Del af den gravede Rende i Fjorden.
(Kort Nr. 144 og 142. Danske Lods III, Side 104 og 106. Søm.-Fort. Side 49, Nr. 25 og Side 50, Nr. 14.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

882. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Havn. Oplysning om Vandstand.
Den i „Havnelodsen“, Side 71, meddelte Oplysning om SE.-lige Vindes Indflydelse paa Vandstanden i *Frederiksværk* Havn paa c. $55^{\circ} 58' N.$ $12^{\circ} 01' E.$ rettes til:
SE.-lige Vinde kan give indtil 1,0 m Lavvande.
(Havnelods, Side 71.)
883. Danmark. Kattegat. Anholt SSE. Vragafmærkning inddraget. Dybde over Vrag.
Vraglystønden og Vragvageren, der var udlagt WSW. for Vraget paa $56^{\circ} 30' 03' N.$ $11^{\circ} 42' 11'' E.$, er inddraget.
Mindste Dybde over Vraget er 15 m.
(Kort Nr. 102.)
884. Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 24/1079. Stockholm 1942.)
Skarpskydningsøvelser foretages i Juni, Juli og August Maaneder 1942 fra *Vallda Sandö* SW.-lige Pynt paa c. $57^{\circ} 29',0 N.$ $11^{\circ} 54',7 E.$, c. 1,4 Sm SW. for *Särö* Kirke.
Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö* SW.-ligste Pynt. Mod Nord begrænses Sektoren af en Linie over *Yttre Tistlarna*, mod Syd af en Linie gennem *Hallands Svartskär* og mod Vest af en Linie, der gaar i 10,8 Sm Afstand fra *Vallda Sandö*.
885. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønde genudlagt.
Lystønden *Sælhundeholm Løb Nr. 1* paa c. $56^{\circ} 41',1 N.$ $8^{\circ} 14',4 E.$ er atter udlagt paa Plads.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

886. Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 23/1069. Berlin 1942.)
E. f. S. Nr. 10/440 1942 udgaar og erstattes med:
I Omraadet W. for *Hjeltefjorden* er følgende Sejlløb for Skibe og Baade spærret:
1. *Osundet*: Mellem $60^{\circ} 33',6 N.$ og $60^{\circ} 32',3 N.$ og E. for $4^{\circ} 50',6 E.$
2. *Ulvundet* E.—W.-lige Del: Mellem $4^{\circ} 55',1 E.$ og $4^{\circ} 52',6 E.$
Ulvundet N.—S.-lige Del (*Stramesundet*): Mellem $60^{\circ} 31',5 N.$ og $60^{\circ} 30',3 N.$
3. *Rongsundet*: Et Omraade begrænset af rette Linier mellem Punkterne $60^{\circ} 30',1 N.$ $4^{\circ} 56',2 E.$ og $60^{\circ} 29',9 N.$ $4^{\circ} 56',4 E.$ og mellem $60^{\circ} 29',7 N.$ $4^{\circ} 56',2 E.$ og $60^{\circ} 29',5 N.$ $4^{\circ} 55',8 E.$
4. *Svelgen*: Et Omraade, begrænset mod S. af Breddeparallelens $60^{\circ} 27',2 N.$ og mod E. af en Linie gennem Punkterne:
a) $60^{\circ} 27',55 N.$ $4^{\circ} 57',8 E.$ c) $60^{\circ} 27',15 N.$ $4^{\circ} 58',2 E.$
b) $60^{\circ} 27',3 N.$ $4^{\circ} 58',2 E.$
(E. f. S. Nr. 10/440 1942.)
887. (T). Danmark. Tyborøn Anduvning. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.
Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. $56^{\circ} 42',9 N.$ $8^{\circ} 10',5 E.$ er paa Grund af Eftersyn midlertidigt ombyttet med en Lystønde af samme Farve og med samme Fyrkarakter.
888. Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
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 Tilslikning.
c. $55^{\circ} 42' N.$ $8^{\circ} 26' E.$
(E. f. S. Nr. 1/124 1942. Havnelods, Side 56.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

889. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 11. Juni 1942 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.

Bestemmelserne i § 2 i Bekendtgørelse Nr. 359 af 27. August 1941, hvorved al Sejlads, Ankring og Fiskeri i et nærmere angivet Omraade i den sydlige Del af *Lille-Bælt* er forbudt, ophæves.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(E. f. S. Nr. 1/132 1942, § 2. Kort Nr. 151, 152 og 150.)

890. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Rettelse til E. f. S. Nr. 1/143 1942.

(U. f. s. Nr. 18/758. Stockholm 1942.)

I E. f. S. Nr. 1/143 1942 udgaar sidste Stykke, Side 35, fra „Den tidligere permanente Søfartskontrol ved *Öregrund*“.
(E. f. S. Nr. 1/143 1942.)

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

891. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund. Ledebaake genopført.

Sælgrund Forbaake paa $55^{\circ} 50' (32'') N.$ $10^{\circ} 00' (15'') E.$, der var væltet af Isen, er genopført.

(E. f. S. Nr. 16/571 1942.)

892. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal atter i Virksomhed.

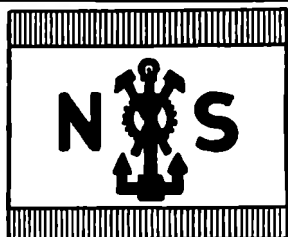
Taagesignalet med Klokke paa *Aarhus Havn Vestre-Dækmoles* NW.-lige Hoved paa c. $56^{\circ} 09',_0 N.$ $10^{\circ} 13',_0 E.$ er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 19/674 1942.)

893. (T). Danmark. Kattegat N.-lige Del. Lystønder genudlægges midlertidigt ikke. Nedennævnte Lystønder vil indtil videre ikke blive genudlagt:
1. *Tangen NW.* Lystønde paa $56^{\circ} 38' (00'')$ N. $10^{\circ} 34' (00'')$ E.
 2. *Tangen NE.* Lys- og Fløjtetønde paa $56^{\circ} 39' (46'')$ N. $10^{\circ} 59' (01'')$ E.
 3. *Kobbergrund E.* Lys- og Fløjtetønde paa $57^{\circ} 08' (21'')$ N. $11^{\circ} 23' (12'')$ E.
 4. *Læsø Trindel* Lys- og Fløjtetønde paa $57^{\circ} 25' (43'')$ N. $11^{\circ} 15' (45'')$ E.
 5. Den i Stedet for *Læsø Trindel* Fyrskib udlagte rødmaalede Lystønde paa $57^{\circ} 28' (10'')$ N. $11^{\circ} 19' (15'')$ E.
(E. f. S. Nr. 3/245 1942.)
-

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.



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	Diapatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

Den store Succes

CARLSBERG GRAPE-TONIC



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

SKANDINAVIA

- STIFTET 1899 -

KONGENS NYTORV 6

BALANCE

KØBENHAVN K.

pr. 31. December 1941

AKTIVA:		PASSIVA:	
	Kr. ø.		Kr. ø.
Værdipapirer	45.408.355.82	Aktiekapital	8.000.000.00
Aktier i andre Forsikrings-Foretagender	3.061.082.58	Lovmæssig Reservefond	2.000.000.00
(Forskrivninger afgivet Kr. 200.469.38)		Ekstra Reservefond	2.000.000.00
Paaløbne, ikke forfaldne Renter pr. ³¹ / ₁₂ 1941 ...	180.869.77	Dispositionsfond	2.000.000.00
Selskabets Ejendomme	6.305.342.20	Katastrofefond	1.500.000.00
Ejendomme i Udlandet	399.650.00	Sikkerhedsfonds for Livsforsikrings-Afdelingerne	1.640.275.00
Tilgodehavende i Banker	12.612.895.29	Sikkerhedsfond for Selskabets Ejendomme	300.000.00
Kassebeholdning	7.636.63	Konjunkturfond i Henhold til Lov af 30. Juni 1941	39.300.00
Depoter hos Forsikringssselskaber	50.749.012.34	Kursreguleringsfond for Valuta, Skadesforsik-	
Tilgodehavende hos Forsikringssselskaber og andre	11.773.614.89	ringen:	
Kapitaliserede Driftstillæg	592.006.00	Overført fra forrige Aar	750.000.00
Pollcelaan paa Livsforsikringer	1.767.00	Henlagt af Regnskabsaarets Over-	
Inventar, afskrevet	0.00	skud	250.000.00
			1.000.000.00
		Kursreguleringsfond for Værdipapirer, Skades-	
		forsikringen:	
		Overført fra forrige Aar	1.784.960.44
		Henlagt af Regnskabsaarets Kurs-	
		gevinst	235.262.95
			2.020.223.39
		Kursreguleringsfonds for Værdipapirer, Livsfor-	
		sikrings-Afdelingerne:	
		Overført fra forrige Aar	1.184.350.72
		Henlagt af Regnskabsaarets Kurs-	
		gevinst	79.666.58
			1.264.017.30
		Præmie- og Skadesreserver for egen Regning pr.	
		³¹ / ₁₂ 1941:	
		Brandforsikring	12.990.753.00
		Sø- og Transportforsikring	6.491.751.83
		Ulykkes-, Tyveriforsikring etc... ..	4.017.088.00
		Livsforsikring	57.527.974.51
			81.027.567.34
		Bonusfond for direkte Livsforsikring	26.484.60
		Prioriteter i Selskabets Ejendomme	3.692.516.65
		Depoter fra Forsikringssselskaber	17.593.063.18
		Gæld til Forsikringssselskaber og andre	5.478.930.47
		Udbytte, ikke hævet	36.892.00
		Udbytte til Aktionærerne	640.000.00
		Tantième til Repræsentantskabet og Bestyrelsen.	65.779.96
		Overført i ny Regning og henlagt til Skat	767.182.63
		(Garanti- og Kautionsforpligtelser Kr. 442.479.49)	
			131.092.232.52

131.092.232.52

131.092.232.52

København, den 3. Juni 1942.

BESTYRELSEN:

KRAG. VALDEMAR HANSEN. CHR. S. NIELSEN.
Formand

MARIUS NIELSEN.

DIREKTIONEN:

SJØRMAN. POVL HEY. INGOLF WITZKE.
Formand

S. BURVIL
Hovedbogholder.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 25

FREDAG 26. JUNI 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

En ikke navngiven hollandsk Shipping Expert har sammenstillet en Oversigt over de Skibstaber, som de Allierede har lidt, og er kommen til det Resultat, at England og U. S. A. nu tilsammen ikke skulde disponere over mere end lidt under 10 Mill. Br. Reg. Tons. Dette Tal forekommer utroligt lavt, thi selv om Tabene ganske vist har været store, saa er det dog ikke ubetydelige Mængder Handelstonnage, der er færdigbygget. Tonnagesituationen er dog stadig de Allieredes store Bekymring, og der er næppe nogen øjeblikkelig Udsigt til Lettelse, idet de Allieredes voksende Krigsproduktion gør Kravet om Tonnage stadig mere brændende. I England har der allerede længe været fuld Regeringskontrol med al Befragtning, og ifølge Meddelelse fra Amerika, vil man ogsaa der tage Skridtet fuldt ud, idet med Virkning fra 2. Juli al Import fra Udlandet skal kontrolleres af det amerikanske Krigsproduktionsministerium. Formaalet med denne Kontrol er naturligvis at sikre Transporten af alle Varer af krigsvigtig Art, først og fremmest af de for Krigsproduktionen nødvendige Raastoffer, ligesom de amerikanske Leverancer af færdigt Krigsmateriel til de Allierede vil komme ind under den Kategori, som altid kan regne med at faa Tonnage tildelt af *Maritime Commission*. Alle andre Transporter vil kun faa Tonnage tildelt i det Omfang, Skibsrum er disponibelt.

Paa de amerikansk kontrollerede Markeder er der sluttet Kul til Sydamerika til uforandrede Rater, og det samme gælder for enkelte Laster Hørfro fra River Plate til U. S. Atlantic og for Erts fra Rio til Baltimore. Der er endvidere livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Syd- og Vestafrika til Staterne, ligesom der noteres forskellige Ertslaster fra Ecuador og Peru til Stillehavshavnene Tacoma og Seattle. Raterne for disse Forretninger viser heller ingen Forandring. For engelsk Regning søges stadig Tonnage for Kul fra Durban til Port Sudan, Suez, Alexandria og Haifa. Disse Forretninger, som noteres for neutral Tonnage, indikerer uforandrede Rater, men efter den Forhøjelse af Krigsforsikringen, som nylig er traadt i Kraft i disse Trades, er det vel mere end tvivlsomt, om der kan skaffes Tonnage til disse Rater.

Paa de fric oversøiske Markeder cirkulerer der stadig Ordre for Korn fra River Plate og St. Lawrence til Spanien og Portugal til uforandrede Rater, ligesom Tonnage stadig kan placeres for Hvede fra Bahia Blanca til Callao til \$ 20.

Om Forholdene paa vore hjemlige Markeder er der ikke større Forandringer at rapportere. Trælastfrakterne fra Sverige til Danmark er kommet under Kontrol. Basisfragten er d. Kr. 112 pr. Std. fra Mellen-sverige til Danmark, men Skemaet, som dækker denne Trade, er naturligvis temmelig differentieret. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark er der desværre kun lidt at gøre, og de samme Forhold gør sig iøvrigt gældende i Kul- og Koksarten fra Tyskland til de øvrige skandinaviske Lande. Megen Tonnage er derfor bleven disponibel for anden Østersøforretning, og selv om der er Ordre nok, har det ikke kunnet undgaas, at Rateniveauet i enkelte Trades er blevet noget afsvækket.

SKIBSREDER A. P. MØLLER GAAR IND FOR SEJLSKIBSUDDANNELSEN

Dansk Søfart er ved at ruste sig til den Tid, da de syv Have alter skal staa aabne i Konkurrencen mellem Verdens søfarende Nationer, og intet er derfor naturliger, end at man netop i denne Tid sikrer sig ikke alene det bedste Materiel, men ogsaa det bedste menneskelige Materiale til den Styrkeprøve, som til den Tid uvægerlig vil begynde. Den danske Skibsfarts førende Mænd har forstaaet, at vore Søfolk i første Linie skal have deres Uddannelse om Bord i de gode gamle Sejlere, og nu har Skibsreder A. P. Møller og Sejlskibsreder A. E. Sørensen i Svendborg sluttet en Aftale, der lover godt for Fremtiden.

Skibsreder Sørensen har just i disse Dage prøve-sejlet et nyt Skib, der skal fungere som Skoleskib, idet det har Plads til 2 til 3 Elever.

I denne Forbindelse udtaler Skibsreder Sørensen, at det i Virkeligheden vilde være muligt at klare Problemet med de unge Sømands Uddannelse i Sejlskibe uden at bygge nye Skoleskibe, hvis man blot indenfor dansk Skibsfart kunde blive enige om at lade de unge sejle som Elever med de mange Sejlskibe, vi stadig har i Fart paa de hjemlige Ruter.

Nu har Skibsreder A. P. Møller sammen med Svendborg-Rederen paany vist Vejen, idet man har sluttet en Overenskomst om, at der i Sejlskibsrederiet, hvis Flaade bestaar af tretten Skibe, skal uddannes Elever til den A. P. Møller'ske Flaade med Henblik paa, at disse Unge senere vil gaa Vejen som Befalingsmænd.

Man kan vente, at der vil blive begyndt med det allerførste i Forbindelse med det nye Skib »Jørgen Ring«, som just nu er leveret.

Nu hvor der slækkes mere og mere paa Kravene til Sejlskibsuuddannelsen, er der maaske Grund til at notere de Ord, der altid er faldet om Sejlskibsuuddannelsen i maritime Kredse. Kaptajn Knud Hansen, Skoleskibet »Danmark«, har slaaet fast, at Koffardiflandens Folk ikke maa mangle denne Uddannelse. Skibsreder Knud Lauritzen har paa det Lauritzen'ske Rederis Vegne sikret Uddannelsen af unge Søfolk ved tre Skoleskibe. Og før Krigen fik de unge Sømand end supplerende Uddannelse ved Togter med den store Ericson'ske Flaade, der gik i Kornfarten paa Australien.

Skibsreder A. E. Sørensen oplyser, at der i hans 13 Sejlskibe hvert Aar kan uddannes 50—60 Sømand. Ved Udvidelse af Mandskabsrummene kan dette Tal let bringes op paa ca. 100 Mand.

Da man i sin Tid fremsatte Planerne om at bygge Skoleskibet *Danmark*, sendte Skibsredereren til Regeringen et Forslag, om at Staten købte ca. 20 Skonnerter, som ellers vilde blive solgt til Sverige for en urimelig lav Pris. Paa disse Skonnerter kunde unge Sømand have faaet deres Uddannelse, og Staten kunde endog tjene Penge ved Ordningen.

I en Udtalelse til *Svendborg Amtstidende* samler Skibsreder Sørensen sine Betragtninger i følgende Resumé:

Hele Spørgsmaalet om de unge Sømands Uddannelse maa tages op til en Drøftelse. Mange Søfolk tager først ud med Dampskibe og kommer derefter til Sejlskibsrederne og beder om Hyre, men hos os kan de ingen Ting i Forhold til den Løn de forlanger. De unge skal komme til Sejlskibsrederierne først og skal

efter endt Uddannelse her gaa over til Dampskibene. Hele Ordningen er forkvaklet og forvirret, men der kan bringes Orden i Forholdene ved en Forhandling mellem de interesserede Parter, hvori Staten maa være med, da der her er Tale om en Samfundsopgave af vidtrækkende Betydning.

ÆNDRINGER I SKIBSREGISTERET

Til Skibsregisteret er der i første Halvdel af Juni Maaned bl. a anmeldt følgende Ændringer:

Dpsk. »Turisten« af Aarhus (OUMV) er, efter at være overgaaet til Grosserer Johannes Petersen, København, udslettet som solgt til Udlandet.

Dpsk. »Rita« af Aalborg (OUKK) er udslettet som forlist.

Dpsk. »Inga« af København (OUHH) er udslettet som forlist.

Dpsk. »Niels R. Finsen« af København (OZJC) er udslettet som forlist.

Skonnert med Hjulmotor »Gniben« af København (OUXS) er udslettet som forlist.

UDVIDELSE AF AKTIEKAPITALEN

Rederiet Vesterhavet meddeler i Statstidende, at Aktiekapitalen er udvidet med 2 Mill. Kr. til 4 Mill. Kr. Rederiet er som bekendt et af de Lauritzenske Selskaber, og Aktieudvidelsen er foretaget af indre Grunde og har intet med Selskabets Drift at gøre.

DANSK OG SVENSK DAMPER TORPEDERET INDENFOR SVENSK SØTERRITORIUM

I følge Indberetning til Udenrigsministeriet er den danske Damper »Orion«, tilhørende A/S Dampskibsselskabet »Orion«, København, Fredag Aften den 19. Juni blevet torpederet i Østersøen. Af den 22 Mand store Besætning er 1 Mand, Fyrbøder Carl Emil Wigung, født i Ordrup den 12. Oktober 1900, omkommet, og 2 Mand, 3. Maskinmester Birger Jensen og Kullempere Helge Arvid Larsen, lettere saaret.

Besætningen er bjerget i Land. Skibet, der er stærkt beskadiget, er indbragt til svensk Havn. Besætningens Paarørende er underrettet om det passerede.

S/S »Orion«, der er bygget 1919 i Newcastle, er paa 2405 BRT og 3900 Tons d. w.

I den forløbne Uge er der endvidere fra Sverige kommet Meddelelse om Helsingborg-Damperen *Ada Gorthon's* Torpedering indenfor svensk Søterritorium — nærmere bestemt ud for Strandtorp paa Ølands Østkyst. Otte Mand er blevet reddet fra *Ada Gorthon*, der lastede 3950 Tons d.w.

Denne Sænkning har vakt den største Opsigt i Sverige, og det er givet, at Torpederingen vil blive gjort til Genstand for diplomatiske Forhandlinger.

Samtidig med Meddelelsen om de to Torpederinger, fremkommer fra Berlin den Oplysning, at det er lykkedes nogle russiske Ubaade at slippe gennem Minespærringen i den finske Bugt og ud i Østersøen.

Fra svensk Side har man omgaaende svaret med at indføre Konvojering i de svenske Territorialfarvande, saaledes at Sveriges Skibsfart kan sikres i større Udstrækning end det hidtil har været Tilfældet.

Meddelelsen om Konvojering fra og med den 24. Juni udsendtes gennem den svenske Radio og efterfulgtes af en hel Del Skibstelegrammer, hvori flere Skibe anmodedes om at gaa gennem Kalmarsund, hvad *Ada Gorthon* maatte undlade, da den stak for dybt.

Et stort Antal danske Skibe sejler i samme Rute, og Meddelelsen om disse Torpederinger har derfor ogsaa vakt Bekymring i danske Skibsfartskredse, hvor man imidlertid hilser den svenske Konvojering med Tilfredshed. I Forbindelse med den officielle Meddelelse om den svenske Marines Eskortevirksom-

hed oplyses det, at der findes Instruktioner for Søfarten paa Marinedistrikterne, Lodsstationerne og Søfarts-Kontrolstationerne.

NY DANSK-SVENSK HANDELSAFTALE

Udenrigsministeriet har udsendt følgende officielle Meddelelse:

Efter forudgaaende Delegationsforhandlinger er der den 19. Juni d. A. i København undertegnet en Overenskomst vedrørende Samhandelen mellem Danmark og Sverige i 2. Halvaar af 1942.

Overenskomsten angaar en Vareudveksling mellem de to Lande til et Beløb af ca. 24 Millioner danske Kroner hver Vej.

Der aabnes navnlig Mulighed for Indførsel til Danmark af Træ, Papirmasse, Papir og Pap, Raajern og Valseværksprodukter, Maskiner og Apparater, Værktøj samt visse Mineralier og Arbejder af Ler, Sten m. v.

Fra dansk Side leveres til Gengæld en Række forskellige Levnedsmidler, herunder Sukker, Mælkekonserves, Ost, Ægprodukter, Saltvandsfisk og Ferskvandsfisk, Kunsthonning, Kaffeerstating og Materialer til Fremstilling heraf og Ovomaltine, endvidere en Række forskellige Industrivarer, hvoriblandt Maskiner og Apparater, Arbejder af Jern og andre uædle Metaller, farmaceutiske og kemiske Præparater, Radio-tilbehør m. v.

Overenskomsten er af omtrent samme Størrelse som den for 2. Halvaar 1941 afsluttede dansk-svenske Vareudvekslingsaftale, der angik et Beløb paa ca. 26 Millioner Kr. hver Vej, og det maa forventes, at den nu afsluttede Overenskomst ligesom den for den tilsvarende Periode af 1941 gældende vil blive efterfulgt af Tillægsaftaler, der muliggør en yderligere dansk-svensk Samhandel i det kommende Halvaar.

Aftalen maa fra dansk Side betragtes som ret tilfredsstillende, særlig i Betragtning af den store Opgang, vor Samhandel med Sverige har haft i det forløbne Halvaar, hvor Samhandelen med Hovedaftale og Tillægsaftaler skulde komme op paa omtrent 76 Mill. Kr. I 1941 beløb samtlige Aftaler med Sverige sig til 89—90 Mill. Kr.

FINLANDS HANDELSFLAADE

Efter hvad den finske Søfartsstyrelse meddeler beløb Handelsflaadens Bruttofragt i 1941 sig til 1395 Mill. Mk. Beløbet er dog ikke endelig opgjort, da man savner Oplysninger fra nogle af de udenfor Spærringen værende finske Skibe, men det drejer sig kun om højst 10 Mill. Mark. Beløbet fordeler sig ifølge »Hufvudstadsbladet« med 76,5 Mill. paa Indenrigsfart, 972 Mill. paa Fart mellem Finland og Udlandet og 347 Mill. paa Fart mellem fremmede Havne. I 1940 var Bruttofragten ialt 1538,7 Mill. Mark og Aaret forud 1422,5 Mill. Mark.

AF »SKANDINAVIA«S AARSBERETNING

Forsikrings-Aktieselskabet *Skandinavia* afholdt forleden Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Fr. Winther.

Bestyrelsens Formand, Dr. phil. O. Krag, aflagde Beretning og fremlagde Regnskabet, der findes indrykket andetsteds i *Dansk Søfarts Tidende*.

I Indledningen til sin Beretning mindede Formanden i smukke Ord Generalkonsul Joh. Wesmann og Grosserer Carl Holbek, der er døde i Aarets Løb.

Selskabets Bruttopræmieindtægt er steget til 46,358,022 Kr. imod 45,261,338 Kr. i 1940. Stigningen maa delvis henføres til, at Afregningerne fra Selskabets udenlandske Forbindelser er gaaet noget bedre ind end i foregaaende Aar, men der udestaar stadig betydelige Præmiebeløb vedrørende Aargangen 1941.

De ved Aarets Udgang oplagne Skadesreserver er som i de nærmest foregaaende Aar i stor Udstrækning skøns-

mæssigt beregnet, da vi ikke har kunnet faa de nødvendige Bilag fra vore Cedenter. Der er dog ingen Tvivl om, at de afsatte Reserver er tilstrækkelige.

Resultatet af Brandforsikringsforretningen er ikke fuldt tilfredsstillende; dette kan imidlertid delvis henføres til, at der i Skadesreserven er oplaget Beløb for Krigsskader, som formelt er blevet anmeldt til os af vore Cedenter, som dog samtidig meddeler, at Erstatningskravene er afslaaet, og forsaavidt det godtgøres, at det drejer sig om Krigsskader, har vi ingen Erstatningspligt.

Sø- og Transportforsikringen viser et Overskud paa 405,816 Kr. imod et Underskud paa 617,571 Kr. i 1940.

De paa Selskabets Værdipapirbeholdninger indvundne Fortjenester: i Skadesbrancherne 235,263 Kr. og i Livsforsikring 79,667 Kr., er overført til de respektive Kursreguleringsfunds.

Selskabet har i Løbet af Aaret købt 4 Ejendomme til en samlet Købesum af 5,105,342 Kr., paa livilke 1,824,562 Kr. er udbetalt.

Naar Selskabets Repræsentantskab er gaaet ind for at anbringe en Del af den frie Kapital i Ejendomme, er dette sket for at opnaa en bedre Forrentning. De erhvervede

Ejendomme er købt til Priser, som skulde gøre dette muligt.

Aarets Netto-Overskud udgør 1,277,066 Kr. (i 1940 1,128,937 Kr.). Fra forrige Aar er fremført 457,381 Kr., ialt Overskud saaledes 1,734,447 Kr. Heraf foreslaas henlagt 250,000 Kr. til Kursreguleringsfond for Valuta, hvorved denne Fond kommer op paa et Beløb af 1 Million Kroner. I Udbytte foreslaas 8 pCt.

Til følgende Aars Regnskab overføres 767,183 Kr., heraf vil medgaa til Skat for 1941 ca. 250,000 Kr. Endvidere regner vi med at maatte konstatere et Kurstab paa ca. 250,000 Kr. som Følge af Kronens Opskrivning.

Med de nævnte Henlæggelser udgør Selskabets Kapitalreserver 14,530,998 Kr. 32 Øre.

Med Hensyn til indeværende Aar kan kun oplyses, at der ikke er forekommet Katastrofer af nogen Art, men iøvrigt er det hidtil tilgaaede Materiale saa ubetydeligt, at det ikke giver Mulighed for at skønne om Forretningens Forløb.

Generalforsamlingen gav enstemmig Decharge for Regnskab og genvolgte til Repræsentantskabet Skibsreder Marius Nielsen, Direktør Valdemar Nielsen og Direktør Knud S. Sthyr. Nyvalgt blev Direktør I. C. Madsen, Svendborg.

SVENSK ASSURANCEEKSPEKT OM REDERNES ANSVAR EFTER BRUXELLES-KONVENTIONEN OG HAAG-REGLERNE

I »Svensk Förening för internationell Sjörrätt« har Assuransdirektör *Sven Lange* holdt nedenstaaende Foredrag om Redernes Ansvar ifølge den nye Sølov.

Direktør Lange omtalte nogle Erfaringer vedrørende Redernes Ansvar ifølge den nye Sølov. Denne nye Sølov, sagde han, som traadte i Kraft fra og med Aar 1939, indeholder mange Forandringer fra den før 1939 gældende Lov, men de vigtigste Forandringer vedrører Spørgsmaalet om Begrænsning af Redernes Ansvar samt Konnossementsbetingelserne. De er baseret paa de i Bruxelles i 1924 vedtagne Konventioner, hvoraf Konventionen om Begrænsning af Redernes Ansvar i daglig Tale kaldes Bruxelleskonventionen og Konventionen om Konnossementsbetingelserne kaldes Haagreglerne. Den nye Sølov er altsaa det synlige Resultat i Sverige af mange Aars internationalt Samarbejde paa Sørettens Omraade. Jeg skal nu i Korthed redegøre for to Retssager, hvoraf den ene vedrører Begrænsningen af Redernes Ansvar og den anden Konnossementsbetingelserne.

Hvad Rederen hæfter for

Ifølge den før 1939 gældende Lov hæftede Rederen som bekendt med Værdien af Skib og Fragt. Blev Skibet Totaltab efter en Ulykkeshændelse, var Rederen kun ansvarlig med Fragten; var Skibet i Ballast, var Rederen fri for al Erstatningspligt. Nu hæfter Rederen derimod personlig, men i visse Tilfælde, saasom ved Skade paa Ejendom, kan han begrænse sit Ansvar til Skibets Værdi ved Ankomsten til første Havn efter Ulykkeshændelsen plus 10 pCt. af Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse. Sædvanligvis plejer man at udtrykke dette saaledes, at Rederen hæfter med Skibets Værdi i beskadiget Stand plus 10 pCt. af Skibets Værdi i ubeskadiget Stand. Skulde det Beløb, man saaledes kommer til, overskride 145 Kr. i Guld pr. Ton af Skibets Drægtighed, har Rederen altsaa personligt Ret til at begrænse sit Ansvar til disse 145 Guldkroner pr. Ton. Bliver Skibet et Totaltab efter en Ulykkeshændelse, selv om det var i Ballast, hæfter Rederen altsaa personligt for 10 pCt. af Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse. Skulde der som Følge af en Ulykkeshændelse indtræffe Dødsfald eller Skade paa Person, forhøjes Grænsen for Ansvar med yderligere 145 Guldkroner pr. Ton, og dette Beløb skal erlægges, selv om Skibet efter Ulykkeshændelsen er blevet Totaltab. Bestemmelser herom findes i Sølovens Par. 255—257. Ifølge Par. 261 skal Sagen, dersom der opstaar Strid om Beregningen af det Beløb, hvortil Rederansvaret er begrænset, henvises til en Dispatchørs Afgørelse.

De to svenske Skibes Kollision ved Holtenua

Ved Kollisionen paa Holtenua Red i Slutningen af forrige Aar mellem det svenske Skib »Kattegat« og et andet svensk Skib »Oddevold«, var »Kattegat« paa Rejse med Koks fra Bremen til svensk Havn og havde netop passeret Holtenua for udgaaende. »Oddevold« var med en Ladning Malm for indgaaende i Kielerkanalen. »Oddevold« sank, og tre Mand af Besætningen omkom.

I sunket Tilstand var »Oddevold« imidlertid til Hinder for Søfarten og maatte enten haves eller sprænges bort.

De tyske Kanalmyndigheder foretog Arrest i »Kattegat« og forlangte en Sikkerhed for disse Udgifter paa 250,000 Rmk. Eftersom »Oddevold«s Rederi erklærede, at det vilde forlange Erstatning for Tabet af Skibet, og det derfor blev aabenbart, at det sammenlagte Erstatningskrav imod »Kattegat« vilde overstige »Kattegat«s Værdi, forlangte dettes Rederi i Overensstemmelse med svensk Lov Ret til at begrænse sit Ansvar til 145 Guldkroner pr. Ton, rundt regnet 541,000 Kroner, og at deponere dette Beløb i sikre Hænder i Tyskland for at faa hævet Arresten i »Kattegat«, hvorefter de tyske Kanalmyndigheder og »Oddevold«s Rederi maatte konkurrere i det deponerede Beløb ifald »Kattegat« skulde blive dømt skyldig i Kollisionen.

Imod en saadan Fremgangsmaade nedlagde »Oddevold«s Rederi Protest og antydede, at det ikke ønskede nogen Garanti i Tyskland, men at det ved »Kattegat«s Ankomst til svensk Havn havde til Hensigt at foretage Arrest i »Kattegat« og fremtvinge en Garanti paa det tidligere omtalte Beløb af ca. 541,000 Kroner.

De tyske Kanalmyndigheder ansaa sig heller ikke i Stand til at acceptere den af »Kattegat«s Rederi foreslaede Fremgangsmaade, da Tyskland ikke havde ratificeret Bruxelleskonventionen om Redernes Ansvar, men Kanalmyndighederne mente, at de først maatte have fuld Betaling for Omkostningerne i Forbindelse med Bjærgningen af »Oddevold«, og derefter maatte »Oddevold«s Rederi nøjes med, hvad der blev tilovers, naturligvis i sidste Instans kun hvis »Kattegat« var Skyld i Kollisionen.

»Kattegat«s Rederi og dets Kaskoassurandører stod over for et svært Valg. Spørgsmaalet løstes imidlertid gradvis derved, at de tyske Kanalmyndigheder nedsatte sine Fordringer om Sikkerhed til først 180,000 Rmk. og derefter til 100,000 Rmk., hvilket sidste Beløb garanteredes, hvorefter Arresten paa »Kattegat« ophævedes. Ved Ankomsten til svensk Havn blev der overfor »Oddevold«s Rederi givet en Garanti paa ca. 541,000 Kr., eftersom Dispatchøren i Gøteborg udregnede Rederansvaret i Henhold til Sølovens Par. 261. »Kattegat«s Rederi og dets Kaskoassurandører maatte altsaa stille to Garantier, en i Tyskland til de tyske Kanalmyndigheder og en i Sverige til »Oddevold«s Rederi. Skulde »Kattegat« dømmes skyldig, maatte Kanalmyndighederne derfor optræde som Fordringshavere for Udgifterne i Forbindelse med »Oddevold«s Bjærgning og sammen med »Oddevold«s Rederi konkurrere i de 541.000 Kr.

Stater, der har ratificeret Bruxelles-Konventionen

Det kan maaske i denne Sammenhæng være af Interesse at rekapitulere, hvilke europæiske Stater, der har ratificeret Bruxelleskonventionen om Redernes Ansvar. Foruden de fire nordiske Lande, har ogsaa Belgien, Frankrig, Monaco, Portugal, Spanien, Ungarn og Polen sluttet sig til. Storbritannien har derimod ikke gjort det, men dets Lov om Begrænsning af Redernes Ansvar er meget lig Konventionen. For Skade paa Ejendom hæfter Rederen med £8 pr. Ton, samt for Skade paa Person med yderligere £7 pr. Ton. Saa vidt det er oplyst, har intet Land uden for Europa ratificeret Konventionen. I U.S.A. hæfter Rederen for Skade paa Ejendom med Skib og Fragt samt for Skade paa Person med yderligere \$60 per Ton.

Da Donkeymanden fyldte Ferskvand i Lasten

Direktør Lange gik derefter over til en anden meget kendt Retssag, som vedrørte Haagreglerne. Han udtalte om denne Sag:

Medens det svenske Skib »Albania« laa i Gøteborg og indtog Stykgoods til Liverpool i Marts 1939, skulde Donkeymanden sørge for Paafylgning af Ferskvand i Tankene til Skibets Dampkedler. Han synes imidlertid at have gjort dette uden at tænke sig om, thi i Stedet for at anbringe Vandslangen i Paafylgningsrøret til Tanken anbragte han fejlagtigt Slangen i Aabningen til Pejlerøret til Rendestenen i Underrum Nr. 3 med det Resultat, at Rendestenen svømmede over og en Del af den underste Last blev beskadiget af Vand. De to nævnte Aabninger var placerede paa Dækket med ca. en Meters Mellemlum, og begge var forsynede med Messingskruelaag af ens Udseende.

Donkeymanden havde været mange Aar i Selskabets Tjeneste og havde ligeledes i mange Aar gjort Tjeneste ombord i »Albania«, uden at Kaptajnen havde haft Grund til at klage paa hans Arbejde, der bl. a. bestod i at fylde Tankene til Dampkedlerne. Ladningsassurandørerne fremsatte Erstatningskrav (Skaderne beløb sig til ca. 3500 Kr.), men Rederiet afviste Kravene under Henviisning til Konnossementslovens Par. 4 Stk. 2 a, som bl. a. siger, at Rederen er fritaget for Ansvar for Fejl eller Forsømmelse, som nogen af Besætningen har gjort sig skyldig i ved Varetagelsen af Skibet. Den foretagne Kedelvandpaafylgning var nemlig en Forholdsregel, der kun var i Skibets Interesse og ikke i Ladningens. I den af Ladningsassurandørerne anlagte Sag blev det af Rederiet indtagne Standpunkt accepteret saavel af Rådhusrätten som Havrätten og Højesteret.

Burde Rederen have været ansvarlig?

Denne meget interessante Kendelse vakte som bekendt stor Opmærksomhed viden om. Man har sagt — og det er jo ogsaa rigtigt — at en af Rederen ansat Person har sløset i sin Tjeneste og derigennem foraarsaget Skade paa Ladningen. For saadant Sløseri burde Rederen være ansvarlig. Skulde Rederen være fritaget for Ansvar i saadanne Tilfælde, kunde det føre til urimelige Konsekvenser og gore, at Ladningsinteressenterne ikke vidste, hvad de skulde rette sig efter, har man videre ræsonneret. Jeg tror imidlertid, at Reaktionen mest skyldtes, at det var første Gang, et saadant Tilfælde behandledes ved en svensk Domstol. I England er lignende Sager i flere Tilfælde blevet

afgjort i Rederens Favør. Ganske vist var det en Forsømmelse fra Donkeymandens Side, men Haagreglerne siger udtrykkeligt, at Rederen er fritaget for Ansvar for visse af de ombordværende begaaede Fejl. Saaledes fastsætter ovennævnte Par. 4 Stk. 2 a, at Rederen skal være fritaget for Ansvar og ligeledes for Fejl begaaede ved Navigeringen af Skibet. Dette sidste er jo gammelt og volkendt, og der har saa vidt vides aldrig været Tale om at holde Rederen ansvarlig for Skade paa Lasten, naar et Skib paa Grund af fejlagtig Navigering er grundstødt og fyldt med Vand, selv om den fejlagtige Navigering skyldtes, at de Overordnede havde kigget for dybt i Glasset, hvilket dog desværre virkelig er sket.

Meningen med dette Spillerum i Loven turde være, at Rederen skal være fritaget for Ansvar for Forholdsregler, som er foretaget i Skibets Interesse, men skal være ansvarlig for Forholdsregler i Ladningens Interesse. Gennem denne Deling af Ansvaret, hvorved Rederen paaføres Ansvar for Ladningens Behandling ombord, har dog Haagreglerne været til Fordel for Ladningsinteressenterne, thi før den Tid var det jo ikke noget usædvanligt, at Rederen i Konnossementet fralagde sig alt Ansvar, af hvad Art det end kunde være.

Stater, der har ratificeret Haagreglerne

Det kan maaske være af Interesse her at nævne, hvilke Stater, der har ratificeret Haagreglerne. Der er betydeligt flere, idet der foruden de tidligere nævnte Stater, som har ratificeret Bruxelleskonventionen om Rederansvaret, ogsaa er Storbritannien, Tyskland, Italien, Holland, Rumænien og Amerika Forenede Stater. Til sidst kan det nævnes, at *The Baltic & International Maritime Conference* i 1938 nedsatte en særlig Komite til Udarbejdelse af to Standardkonnossementer, et til almindelig Fragtfart og et til Linjefart. Begge skulde i Ansvarshensende helt baseres paa Haagreglerne og iøvrigt være af den Art, at Konnossementsbetingelserne skulde være fuldt acceptable for alle Parter.

Desværre blev Komiteens Arbejde afbrudt af Krigen, da Arbejdet var næsten fuldført. Man maa imidlertid haabe, at det ikke skal vare altfor længe, førend saavel ovennævnte Komite som denne Forening kan genoptage det internationale Samarbejde paa Sørettens Omraade.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

To danske Maskinmestre omkommet

Bladet *Maskinmesteren* — Medlemsblad for »Maskinmestrenes Forening« — bringer i sit sidste Nummer følgende Meddelelse:

Ved M/S »Bintang«s Krigsforlis har vi haft den Sorg at miste to gode Kolleger, nemlig 1. Maskinmester *Rasmus Pedersen*, København, og 2. Maskinmester *P. E. Hjortholm*, København.

Maskinmester Rasmus Pedersen blev knapt 47 Aar gammel. Han var fra Tølløse og udstod sin Læretid i Holbæk. Efter at have taget 1. og 2. Del af Maskinisteksamen, Tillægsprøven i Elektroteknik samt Haandværkerprøven blev Pedersen ansat i Ingeniørforretningen »Dano«, sejlede siden hen et Aars Tid i D/S »Heimdals« og fik 1921 Ansættelse i Ø. K., hvor han avancerede til 1. Maskinmester.

Maskinmester Povl Emil Hjortholm udstod sin Læretid paa Henning Klee's Maskinfabrik paa Frederiksberg, læste til Maskinkonstruktør 1920 og tog Maskinisteksamen 1929. Efter en Tid at have virket som Konstruktør hos »Titan« og fra 1925—27 at have drevet selvstændig Virksomhed ansattes Hjortholm i 1927 i Ø. K. som Maskinassistent. 1930 udnævntes han til Maskinmester.

Mester Hjortholm, der var ugift, blev 48 Aar gammel. Som Kollega og Medarbejder faar han det bedste Lov.

Disse to gode Kolleger faldt samtidig paa Pligtens vaade Slagmark, — fjernt fra Hjem og Kære. Men de vil ikke blive glemte. Mindet om dem vil vi ære og agte i Tiden, der kommer.

Tre Thurø-Søfolk omkommet

Kaptajn *Erik Jørgensen*, Thurø, er omkommet ved et Ulykkestilfælde.

Kaptajn Jørgensen, der blev 52 Aar gammel, var en meget dygtig Skibsfører. Han var af gammel Skibsførerslæggt og stammede fra Thurø. Efter Sejlskibsuuddannelsen paa Thurøsejlere tog han Styrmands- og Skibsførereksamen fra Svendborg Navigationsskole.

Han havde tidligere været Fører af 4-m. Sk. »Drogden« af København og M.S. »Inge« af Sejro. For 1½ Aar siden købte han den 150 Tons Motorgalease »Anna«, som han havde ført siden. Det havde dog været hans Hensigt at afhænde Skibet nu.

*

Kokelev *Otto Jeppesen*, der havde sit Hjem i Svendborg er pluselig død efter et Ulykkestilfælde. Han blev

kun 17 Aar gammel. Han var forhyret med et Skib fra Thurø.

*

Matros *Svend Kaas Nielsen*, Søn af Enkefru Marie Kaas Nielsen, Thurø, er omkommet ved et Ulykkestilfælde.

Han var forhyret med et Skib fra Thurø og skulde efter Sommerferien have læst til Styrmandseksamen.

Københavns Havnevæsen bygger Reservebro

Københavns Havnevæsen er begyndt paa et stort Broarbejde. Det drejer sig om Etableringen af en interimistisk Broforbindelse til Amager, beregnet for den Eventualitet, at Knippelsbro eller Langebro skulde blive sat ud af Funktion. Den interimistiske Bro bygges af Træ og bliver en transportabel Bro, der kan lægges ud paa Havnevæsenets Pramme. Naar Brolegemet er færdig, vil Broforbindelsen kunne etableres i Løbet af 36 Timer.

De danske Lodsers Aarsberetning

Dansk Lodsforening har som meddelt fornylig afholdt Generalforsamling. I Foreningens nu udkomne Medlemsblad bringes Beretningen, hvoraf vi gengiver følgende:

Det forløbne Aar har lodsmæssigt set været stærkt paa- virket af Krigsbegivenhederne, idet den normale Skibstrafik har været betydeligt nedsat, og som en naturlig Følge heraf er Lodsindtægterne ligesom i 1940 reduceret i en saadan Grad i Forhold til det normale, at det for flere Lodsers Vedkommende har været vanskeligt at indtjene tilstrækkeligt til Livsopholdet. Den i 1938 opnaaede haardt tiltrængte Regulering af Lodstaksterne er ikke yderligere reguleret under Krigsaarene, trods ihærdige Forsøg herpaa fra Foreningens Side.

Det i Oktober 1940 fastsatte Krigs-Risikotillæg har ikke i det forløbne Aar opfyldt de dertil stillede Forventninger, da det er afhængigt af de udførte Lodninger, hvis Antal helt har svigtet. Et Andragende om Forhøjelse af dette Risikotillæg indsendt i December 1941 har ikke ført til positivt Resultat.

Derimod er det lykkedes at opnaa et Tilskud til Driftsudgifterne; men paa Grund af Sagens urimelig lange Behandling gennem de mange forskellige Institutioner traadte dette først i Kraft fra den 20. December 1941, og da det af praktiske Grunde ikke kunde gives med tilbagevirkende Kraft, har de stærkt forhøjede Driftsudgifter indtil dette Tidspunkt læret stærkt paa de allerfleste Lodseriers i Forenjen haardt belastede Budgetter.

Den ualmindelig lange og haarde Isvinter blev den værste, vi endnu har oplevet, og det blev en streng Tid at gennemgaa for alle Lodser; men heldigvis lykkedes det paa meget kort Tid at opnaa et Istillæg paa 33 1/4 pCt. gældende for April Maaned, og for denne Sags hurtige og resultatrige Behandling skylder vi Marineministeriet og Lodsstyrelsen vor bedste Tak. Den af Marineministeriet og Lodsdirektoratet udviste Imødekommenhed med at skaffe anden lønnet Beskæftigelse for mange Lodser fra de Lodserier, som paa Grund af Krigen er standstøret eller stærkt hæmmet i Virksomheden, paaskønnes i højeste Grad, da disse Lodsers Eksistens ellers næppe kunde opretholdes indenfor Virksomheden.

Snigmord ved Flertalsafstemning i Søby Havneudvalg

Det gaar hedt til i Søby Havneudvalg. Fra et Byraads-møde i Søby kan man læse følgende Referat i et af de lokale Blade:

».... Fra en Side forsøger man Snigmord imod mig og fra anden Side giver man mig et Dolkestød i Ryggen. En saadan Gemenhed holder jeg mig for god til at finde mig i, og hvis noget saadant kan gennemføres ved et Flertal, saa forlader jeg Mødet og nedlægger mit Medlemskab i Havneudvalget«

En ny Skagen-Kutter bestilt i Nyborg

Da Skagens-Skibsværfterne er fuldt optaget, maa de af Byens Indvaanere, der vil have nye Fartøjer, foreløbig skaffe dem fra udenbys Værfter.

Saaledes har Fiskeskipper William H. Petersen, der for kort Tid siden har solgt sin Part i Kutter »Piscator«, nu bestilt en moderne Storkutter paa Nyborg Skibsværft.

Million-Projekt for Faaborg Havn

Havneudvalget i Faaborg vil i nær Fremtid komme til at tage Stilling til et Projekt, der med et Slag vil forandre Udseendet af Faaborg Havn. Projektet er udarbejdet af Stadsingeniør K. Sørensen og gaar i Hovedtrækkene ud paa at bygge en 600—700 Meter lang Ydermole parallelt med Havnens nuværende Mole. Man har projekteret Anlægget, henholdsvis en ny Fiskerihavn og en ny Lystbaadehavn, indenfor den nye Havns Rammer. Udgiften vil blive paa mere end 1 Mill. Kr., hvoraf en stor Del er Arbejds løn.

Brostrøms-Koncernens Skoleskib søsat

Fra Lindholmens Værft i Göteborg er søsat en 4-mst. Motorskonnert, det tidligere omtalte Skoleskib til Brostrøm-Koncernen, der fik Navnet »Albatross«. Skibet er paa 1400 Tons Dødvægt og bygges til Oceanfart til Lloyds højeste Klasse, og i Henhold til Bestemmelserne for saavel Sejlskibe som for maskindrevne Skibe. Farten med Motor beregnes til 9 Knob paa fuld Last. Riggeren, der bliver efter moderne Principer, udføres saa effektiv som muligt med hovedsagelig Stagsejl og Marconisejl samt et enkelt Raasejl.

Svensk Skibsfart over Petsamo

Det svenske Forsøg paa over Petsamo at holde Forbindelsen med Transocean-Landene aabne, blev af stor Betydning for Landets Forsyningsmuligheder, konstaterer »Svensk Sjøfartstidning«.

Denne Transportvej blev aabnet ved en Overenskomst mellem den svenske og den finske Regering, og den traadte i Kraft den 1. Juli 1940. Godset blev med Biler transporteret fra Petsamo til Rovaniemi og derfra med Jernbane til Haparanda. I Begyndelsen befordredes i hver Retning en Godsmængde paa 200—225 Tons. Siden øgedes Mængden til henvend 300 Tons pr. Dag.

Fra Slutningen af 1940 er det lykkedes Sverige at importere Varer paa ialt 33.800 Tons, hvoraf 31.000 Tons kom fra Amerika og Resten fra England. Blandt de — kvantitativt set — vigtigste Varer var Automobilbilde, Benzin, Brændselolie, Smørolie, Kaffe, Traktorer, Raagummi og tørret Frugt.

Imidlertid blev den svenske Eksport over Petsamo allerede i Efteraaret 1940 belastet med saadanne Byrder, at den helt gik i Staa. Senere opstod der ogsaa Vanskeligheder for den svenske Import. I Foraaret 1941 dalede den til en Ubetydelighed for helt at standse, da den finsk-russiske Krig paa ny udbrød.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Passagertrafikken paa Göta-Kanalen genoptaget
Ångfartygs A/B Göta-Kanal genoptager nu Passagertrafikken mellem Stockholm og Göteborg og mellem Stockholm og Jönköping.

Stockholm Navigationsskole fyldt 100 Aar

Navigationsskolen i Stockholm har fornylig fejret sit 100-Års Jubilæum under højtidelige Former, og i Overværelse af den svenske Kronprins og Prins Bertil samt Repræsentanter for Marinen og Søfartsorganisationerne. I Dagens Anledning modtog Navigationsskolen et Jubilæumsfond paa 147,000 Kr.

U.S.A. vil bygge Træskibe

Efter hvad der oplyses, er Amerika i Begreb med at bygge et stort Antal Træskibe til Ophjælpning af Tonnagemanglen i amerikanske Farvande.

Aarsagen til, at man gaar over til Træskibe, er, at de byder paa mange Fordele i Kystfarten fremfor andre Skibe. Saaledes kan de ikke sænkes af magnetiske Miner, og de kan ogsaa vanskeligere sænkes af Ubaade, end almindelige Metalskibe.

Skibene skal sættes ind dels i den almindelige Skibsfart og dels i Vagttjenesten langs den amerikanske Østkyst.

PERSONALIA

Eksaminerne ved Marstal Navigationsskole

er nu afsluttet med følgende Resultater: Sætleskippere: Karl O. Stegmann, Marstal, 34 P., Wilhelm Nielsen, Søby, 50 P., P. V. Nielsen, Marstal, 31 P., Joh. Chr. Jespergaard, Mølholt, Aalborg, 56 P. — Styrmandseksamen: Joh. A. Hentze, Færøerne, 108 P., K. A. T. Knudsen, Køge, 101 P., T. Tuxen-Petersen, Bregninge, 174 P. — Skibsførereksamen: Hans Christensen, Marstal, 114 P., Hans C. Hansen, Faxe Ladeplads, 137 P., Erling Højer, Odense, 88 P., Ange G. Nielsen, Fakse Ladeplads, 119 P., Ingvar L. Poulsen, Marstal, 115 P.

Æresgave til D.F.D.S.-Kaptajn

En Kreds af Borgere i Aalborg med Overlærer Harald Møller i Spidsen har paa en af D.F.D.S.' Dampere i Aalborg Havn overrakt Kaptajn Carl Chr. Rasmussen, der i en lang Aarrække har sejlet med »Aalborghus«, en Æresgave i Anledning af, at Kaptajnen den 7. Juli fylder 65 Aar. Æresgaven bestod af et stort Sølvfad med Inskription samt en Buket Nelliker. Om et Par Maaneder trækker Kaptajn Rasmussen sig tilbage fra Tjenesten.

Fødselsdag

Paa Tirsdag — den 30. Juni — fylder Skibsfører i D.D.P.A., Kaptajn K. G. C. Wegeberg 50 Aar. Kaptajn Wegeberg bor i Nyborg.

65 Aar

Opsynsmand ved Redningsvæsenet Lars Kruse fylder i Dag — Fredag — 65 Aar. Han, der i Daaben fik sin berømte Bedstefaders Navn, for til Søs i sine unge Aar, men gik i 1905 ind i Redningsvæsenet. I 1922 blev han Baadformand og i 1932 Opsynsmand, en Stilling han stadig indehaver.

I de 37 Aar har han deltaget i adskillige Redningsforetagender, og 250 Menneskeliv har han været med til at frelse. Han har Dannebrogsmændenes Hæderstegn samt en spansk og hollandsk Redningsmedaille.

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
KØBENHAVN

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS-MASKIN- OG
 KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

**AARHUS
 STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

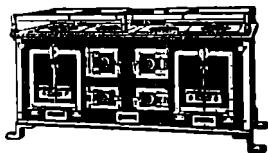
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.

*Kabys - Komfurer
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS 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

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 Graa Indenbordefarve Kobberstof for Træskibe
 Patent Mønje Graa 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.

58. Aargang.

København 25. Juni 1942.

Nr. 25.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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. Østersøen.

894. (P). Danmark. Falster. Gedser Fyr. Lysevne forøges.

I Løbet af Sommeren 1942 vil *Gedser Fyr* paa c. $54^{\circ} 33',_8$ N. $11^{\circ} 58',_0$ E. blive elektrificeret, hvorved Fyrets Lysevne forøges fra c. 23 Sm til c. 26 Sm.

Fyrkarakteren, hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s, forbliver uforandret. (Fyr-Fort. Nr. 803.)

895. Danmark. Tolkedyb. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tolkedyb Lys- og Fløjtetønde paa c. $54^{\circ} 50',_6$ N. $12^{\circ} 14',_4$ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 51/1671 1941.)

896. Sverige. Barösund—Arkö. Sømærker udlagt.

(U. f. s. Nr. 25/1133. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Sømærker er udlagt ved Sejløbet *Barösund—Arkö*:

- En Stage med Kost paa $58^{\circ} 14',_{33}$ N. $16^{\circ} 54',_{17}$ E.
- En Stage med Kost paa $58^{\circ} 18',_{78}$ N. $16^{\circ} 58',_{58}$ E.
- En Stage uden Topbetegnelse paa $58^{\circ} 20',_{93}$ N. $16^{\circ} 59',_{13}$ E.
- En Stage uden Topbetegnelse paa $58^{\circ} 21',_{12}$ N. $16^{\circ} 22',_{05}$ E.
- En Stage med Kost paa $58^{\circ} 23',_{45}$ N. $16^{\circ} 57',_{51}$ E.
- En Stage uden Topbetegnelse paa $58^{\circ} 25',_{45}$ N. $16^{\circ} 55',_{82}$ E.

897. Sverige. Stockholms Skærgaard. Tjärvens Taagesignalstation. Midlertidigt Taagesignal.

(U. f. s. Nr. 25/1132. Stockholm 1942.)

I Tiden 15. Juli—15. August 1942 vil Taagesignalet fra *Tjärvens Taagesignalstation* paa c. $59^{\circ} 48'$ N. $19^{\circ} 22'$ E. blive afgivet med haanddrevet Taagehorn. Signalet bliver Tre-Toner hvert 1^m.

898. Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebukten. Skutskär—Harnäs hamn. Lodstjeneste genoptaget.
(U. f. s. Nr. 25/1089. Stockholm 1942.)
Lodstjenesten for udgaaende Skibe ved *Skutskär—Harnäs hamn* paa c. 60° 29' N. 17° 24' E. er genoptaget.
899. Sverige. Bottniske Bugt. Lilljungfruns angöring. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 25/1131. Stockholm 1942.)
Lys- og Fløjtetønden *Lilljungfruns angöring* paa c. 61° 16' N. 17° 28' E. er atter udlagt paa Plads.
900. Sverige. Bottniske Bugt. Lys- og Fløjtetønden Myran genudlagt.
(U. f. s. Nr. 25/1134. Stockholm 1942.)
Lys- og Fløjtetønden *Myran* paa c. 61° 36' N. 17° 29' E. er atter udlagt paa Plads.
901. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Anduvning. Skydeøvelser.
(U. f. s. Nr. 25/1121. Stockholm 1942.)
Øvelsesskydning fra Luftfartøj mod Luftmaal foretages indenfor et Omraade SE. for Linien *Rödkallens* Lodsstation—*Grillklippan*. Fareområdet paa Søen og i Luften strækker sig 4,3 Sm SE. for ovennævnte Linie.
Naar der skydes, vil der være hejst et rødt Flag ved *Rödkallens* Lodsstation paa c. 65° 19' N. 22° 22' E.
902. Sverige. Bottniske Bugt. Kalix Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.
(U. f. s. Nr. 25/1120. Stockholm 1942.)
Øvelsesskydning fra Luftfartøj samt Bombekastningsøvelser foretages indenfor nedennævnte Omraader:
a) Omraadet, der strækker sig 4,3 Sm S. for Linien *Halsö* paa c. 65° 43' N. 23° 30' E.—*Ytterlandet*.
b) Omraadet indenfor en Linie: *Hastaskär* paa c. 65° 40' N. 23° 06' E.—*Kusen—Kuggarne—Rörviksudde—Hastaskär*.
Naar der skydes, eller naar Bombekastning finder Sted, vil der være hejst et rødt Flag paa *Storöns* SE.-lige Del.
903. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskontoret i Oulu, 15. Juni 1942.)
Fyrskibet *Kemi* paa c. 65° 21' N. 24° 21' E. er atter udlagt paa Plads.
904. Finland. Bottniske Bugt. Norra Glopsten Lys- og Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 16/348. Helsingfors 1942.)
Norra Glopsten Lys- og Klokketønde paa c. 63° 10',₁ N. 21° 02',₇ E. er atter udlagt paa Plads.
905. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Ledskär. Somærke ombyttet og flyttet.
(U. f. s. Nr. 16/346. Helsingfors 1942.)
Den hvide og røde Stage med 2 fra hinanden vendende Koste paa 59° 57' 15" N. 20° 11' 45" E. er ombyttet med en rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost og flyttet til 59° 57' 08" N. 20° 11' 44" E.

906. Tyskland. Darsser Ort W. Vragafmærkning forsvundet.

(N. f. S. Nr. 24/1089. Berlin 1942.)

Den grønne Spirtønde med Nordtopbetegnelse, der var udlagt NE. for Vraget paa c. $54^{\circ} 27',_6$ N. $12^{\circ} 23',_9$ E., er forsvundet.

(E. f. S. Nr. 52/1691 1941.)

(Se Tillæg.)

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

907. Sverige. Sundet. Sømærker udlagt ved Sejlroute.

(U. f. s. Nr. 25/1119. Stockholm 1942.)

Foruden de i E. f. S. Nr. 21/758 1942 nævnte Sømærker er yderligere 5 sortmalede Stager udlagt ved Sejlruten *Ven—Hälsingborg* paa følgende Pladser:

1) $55^{\circ} 56',_{95}$ N. $12^{\circ} 42',_{60}$ E. 4) $56^{\circ} 01',_{10}$ N. $12^{\circ} 40',_{70}$ E.

2) $55^{\circ} 58',_{40}$ N. $12^{\circ} 41',_{90}$ E. 5) $56^{\circ} 02',_{35}$ N. $12^{\circ} 40',_{12}$ E.

3) $55^{\circ} 59',_{80}$ N. $12^{\circ} 41',_{30}$ E.

(E. f. S. Nr. 21/758 1942.)

908. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Borgsted Fyr forandres.

I Løbet af Sommeren 1942 vil *Borgsted* Fyr paa c. $54^{\circ} 54',_1$ N. $12^{\circ} 06',_7$ E. blive forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Formørkelser, En-Formørkelse hver 5^s, Lys 3^s, Mørke 2^s.

Samtidigt vil Lysevnen for hvidt, rødt og grønt Lys blive forøget fra henholdsvis 13, 8 og 7 Sm til henholdsvis 14, 11 og 8 Sm.

(Fyr-Fort. Nr. 780.)

909. Danmark. Smaalandsfarvandet. Møn—Bogø. Oplysning om Vejdæmning.

En Vejdæmning er opført fra $54^{\circ} 54'$ ($17''$) N. $12^{\circ} 06'$ ($30''$) E., ved *Borgsted* paa *Mon*, over den S.-lige Del af *Barholm* til $54^{\circ} 54'$ ($35''$) N. $12^{\circ} 04'$ ($45''$) E., ved *Gundernæs* paa *Bogø*. En Gennemsejling, hvis frie Højde ved daglig Vandstand er 3,5 m, findes i Dæmningen paa $54^{\circ} 54'$ ($21''$) N. $12^{\circ} 06'$ ($09''$) E., c. 400 m W. for *Borgsted*.

(Kort Nr. 162, 161, 187, 126 og 180. Danske Lods III, Side 224.)

910. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogø Havn. Færgeleje under Bygning.

Paa W.-Siden af *Bogø* Havn paa c. $54^{\circ} 54',_8$ N. $12^{\circ} 03',_3$ E. er et Færgeleje under Bygning. Samtidigt med Udførelsen af dette Arbejde, der ventes tilendebragt inden 1. December 1942, vil den gravede Rende til Havnen blive uddybet til 3,1 m Dybde.

(Danske Lods III, Side 236. Havnelods, Side 49.)

911. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Fyr. Lysevne forøges.

I Løbet af Sommeren 1942 vil *Stubbekøbing* Fyr paa c. $54^{\circ} 53',_4$ N. $12^{\circ} 01',_9$ E. blive elektrificeret, hvorved Fyrets Lysevne for hvidt, rødt og grønt Lys forøges fra henholdsvis 14, 11 og 8 Sm til henholdsvis 18, 15 og 13 Sm.

Fyret vil blive udstyret med Gasbrænder som Reserve; denne Brænders Lysevne bliver for hvidt, rødt og grønt Lys henholdsvis 13,5, 10 og 8 Sm.

Iøvrigt forbliver Fyret uforandret.

(Fyr-Fort. Nr. 779.)

912. Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Færgeleje under Bygning.

Et Færgeleje er under Bygning paa W.-Siden af det gamle Havnebassin i *Stubbekøbing* Havn paa c. $54^{\circ} 53',_4$ N. $12^{\circ} 03'$ E. Arbejdet ventes tilendebragt inden 1. December 1942. Færgelejet vil blive uddybet til 3,1 m Dybde.

(Danske Lods III, Side 237. Havnelods, Side 201.)

913. (T). Danmark. Store-Bælt. Egholm. Baake opført.
(N. f. S. Nr. 24/1107. Berlin 1942.)
Paa *Egholm* er midlertidigt opført en Baake paa $55^{\circ} 14' 49''$ N. $11^{\circ} 10' 35''$ E.
914. Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Skærbæk Fiskerihavn. Havnearbejder udført.
I *Skærbæk* Fiskerihavn paa c. $55^{\circ} 30',_8$ N. $9^{\circ} 38',_0$ E. er ved Ophalerbeddingen opført 2 Pælebroer af c. 35 m Længde. Den E.-ligste Bro er Anlægsbro for Kvaser, den W.-ligste Bro er for Joller og Hyttefade.
(Kort Nr. 151. Havnelods, Side 193.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

915. (T). Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.
Vanddybden ved W.-lige Mole i *Hundested* Havns Yderbassin paa c. $55^{\circ} 57',_9$ N. $11^{\circ} 51'$ E. er for Tiden kun $3,5$ m. I den øvrige Del af Bassinet er Vanddybden som hidtil $4,5$ m.
916. Danmark. Kattegat. Sejersø Havn. Sandfanger opført.
Fra Ydersiden af *Sejersø* Havns W.-ligste Bølgebryder paa c. $55^{\circ} 52',_7$ N. $11^{\circ} 08',_3$ E. er c. 50 m fra Bølgebryderens Hoved bygget en Sandfanger, der strækker sig c. 35 m ud i SW.-lig Retning.
(Kort Nr. 103. Havnelods, Side 188.)
917. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Gylling Næs E. Vrag afmærket.
Vraget af en Lystkutter, hvoraf Masten rager 2 m op over Vandet, og som er sunket paa $55^{\circ} 52'$ ($03''$) N. $10^{\circ} 17'$ ($03''$) E., c. $2,7$ Sm 163° fra *Hov* Fyr, er afmærket med en Vragvager med 2 Flag, udlagt 10 m NE. for Vraget.
918. Danmark. Limfjorden. Venø Fiskerihavn. Oplysning om Dybde, Istandsættelsesarbejder og Uddybning.
Dybden i Indsejlingen til *Venø* Fiskerihavn paa c. $56^{\circ} 33',_0$ N. $8^{\circ} 37',_2$ E. er for Tiden $1,7$ m.
Den 1. Juli 1942 paabegyndes Istandsættelsesarbejder ved Havnen. Samtidigt vil Indsejlingsrenden til Havnen over en Bundbredde af 8 m samt Havnebassinet blive uddybet til $2,4$ m Dybde.
(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 53 og 54. Havnelods, Side 222.)
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

919. Norge. Varanger Fjord. Langfjord. Oplysning om Grund.
(N. f. S. Nr. 24/1145. Berlin 1942.)
En Banke har dannet sig paa c. $69^{\circ} 43',_2$ N. $30^{\circ} 01',_0$ E. og er paa Ydersiden afmærket med Stager.
10 m-Kurven gaar nu i en Afstand af $0,11$ Sm fra E.-Kysten. Lige inden for denne Kurve findes Steder med 3—8 m Vand.
920. Norge. Troms. Gisundet. Finnsnesrenna. Trafikbestemmelser. Signaler.
(E. f. S. Nr. 11/263. Oslo 1942.)
Passage gennem *Finnsnesrenna* ledes ved Signaler fra Signalstationen paa *Bjørnhi-neset* paa c. $69^{\circ} 14'$ N. $17^{\circ} 59'$ E. S.-gaaende Skibe har Ret til Passage fremfor N.-gaaende. Saavidt muligt skal Skibe med et Dybgaaende af under 6 m benytte det E.-lige Sejløb.

Følgende Signaler betyder, at Passage er tilladt N. fra og spærret S. fra:
 Om Dagen: Internationalt Signalflag *N* over 1 sort Ballon.
 Om Natten: 1 hvidt Lys over et rødt Lys.
 Vises intet Signal, er Passage tilladt i begge Retninger.

921. Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

(N. f. S. Nr. 23/1078. Berlin 1942.)

Ankring og Fiskeri er forbudt i et Omraade inden for en Linie gennem følgende Punkter:

- a. *Ladingen* Fyr paa c. 68° 25' N. 16° 01' E.
- b. *Barø* Fyr paa c. 68° 21' N. 16° 05' E.
- c. *Barøodden* 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 *Kjeø*.
- f. *Auenholmen* paa c. 68° 23' N. 15° 53' E., ved *Nes*.

922. Norge. Sogn og Fjordane. Skatestrømmen. Oplysning om Dybde.

(E. f. S. Nr. 11/262. Oslo 1942.)

I det norske Kort Nr. 27 skal Angivelsen af Dybden c. 400 m SE. for *Hornelsflu* være 45 Favne og ikke, som det kan se ud dertil, 4 og 5 Favne.

c. 61° 51',₈ N. 5° 16',₃ E.

923. Norge. Hordaland. Mangersfjorden. Sætreosen. Oplysning om Luftledninger.

(E. f. S. Nr. 11/261. Oslo 1942.)

1. Over *Bognestraumen* er fra et Punkt 330 m 125° fra *Bogno* Fyr i Retning 45° udspændt en Luftledning i 37 m Højde over Vandet. c. 60° 36',₇ N. 5° 05',₁ E.
2. Over *Landsvikosen* er fra et Punkt 730 m 223° fra *Bogno* Fyr i Retning 263° udspændt en Luftledning i 20 m Højde over Vandet. c. 60° 36',₅ N. 5° 04',₃ E.
3. Over *Sætrevik* er fra Pynten paa 60° 35' 26" N. 4° 59' 45" E. i Retning 50° udspændt en Luftledning i 8 m Højde over Vandet.

924. Norge. Rogaland. Jærens rev. Oplysning om Grunde.

(E. f. S. Nr. 11/260. Oslo 1942.)

1. En 7,₅ m Grund er fundet paa 58° 45' 45" N. 5° 28' 30" E., 1790 m 310° fra *Jærens* Sømærke.
2. En 8 m Grund er fundet paa 58° 45' 43" N. 5° 28' 25" E., 1810 m 308° fra *Jærens* Sømærke.

925. Norge. Vest-Agder. Ullerøysund. Grund rapporteret.

(E. f. S. Nr. 11/259. Oslo 1942.)

Et Dampskib med et Dybgaende af c. 8,₂ m rapporterer at have rørt Grunden paa c. 58° 02',₅ N. 6° 56',₅ E., c. 300 m 33° fra *Mågetangen* Fyr.

926. Tyskland. Weser. Signal for Opmaalingsfartøjer.

(N. f. S. Nr. 24/1137. Berlin 1942.)

Paa *Weser* udføres Opmaalingsarbejder. Opmaalingsfartøjerne fører under Arbejdet det internationale Signal *H D*: „Jeg er i Færd med Søopmaaling; hold Dem klar af mig“.

Opmaalingsfartøjerne gaar dog selv af Vejen for Skibe, der har Sejladsret (*Wege-recht*), og som fører Signal derfor.

Tillæg.

I. Østersøen.

927. Østersøen. Plantagenet Grund NNW. Vraglystønde udlagt.

Vraget af Dampskibet, der ligger sunket paa c. $54^{\circ} 44',_5$ N. $12^{\circ} 43',_0$ E., c. 6 Sm NNW. for *Plantagenet Grund*, er nu afmærket med en Vraglystønde, der er forsynet med W.-Topbetegnelse, og som viser En-Formørkelse hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
(E. f. S. Nr. 4/278 1942.)

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

928. (T). Danmark. Sundet. Tuborg Havn Anduvning. Sømærke i Uorden.

Stagen med 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 43' (42'')$ N. $12^{\circ} 36' (19'')$ E., ved N.-Siden af den E.-ligste Del af den gravede Rende til *Tuborg Havn*, har mistet den ene opadvendte Kost.

929. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Søndre-Frihavnsbassin—Trekroner. Kabel udlægges.

Et Telefonkabel udlægges i Løbet af faa Dage fra den N.-ligste Del af W.-lige Mole i *Søndre-Frihavnsbassin* paa $55^{\circ} 42' (04'')$ N. $12^{\circ} 36' (04'')$ E. i Retning 44° til NW.-Siden af *Frihavnens E.-Mole*, tæt NW. og N. om denne Moles Hoved og derfra i Retning 94° til *Trekroner N.-Spids* paa $55^{\circ} 42' (14'')$ N. $12^{\circ} 37' (01'')$ E. Kablet afmærkes ved Kabelpile.

(Kort Nr. 134 og 133. Danske Lods III, Side 37. Havnelods, Side 123 og 127.)

930. Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknude SW. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.

Den i E. f. S. Nr. 23/858 1942 nævnte observerede Jernlossebom paa c. $55^{\circ} 39',_1$ N. $10^{\circ} 00',_7$ E., c. 2 Sm 232° fra *Bjørnsknude Rev* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, har forgæves været eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 23/858 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

931. (T). Danmark. Isefjord. Rørvig SSE. Avesand W. Oplysning om Sømærkers Plads.

Avesand W. hvide Stage med 1 Halmvisk paa $55^{\circ} 56' (14'')$ N. $11^{\circ} 46' (30'')$ E. er midlertidigt udlagt paa $55^{\circ} 56',_{37}$ N. $11^{\circ} 46',_{70}$ E., c. 330 m 41° fra den oprindelige Plads.

932. Danmark. Kattegat. Paludans Flak. Vrag afmærket.

Vraget af et mindre Skib, der ligger sunket paa $55^{\circ} 44' (11'')$ N. $10^{\circ} 33' (54'')$ E., c. 2 Sm 170° fra *Vesborg Fyr*, og som rager op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 30 m NE. for Vraget.

933. Danmark. Kattegat. Vesborg SE. Vraglystønde udlagt ved Skibsfartshindring.

En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt ved den i E. f. S. Nr. 21/779 1942 nævnte Skibsfartshindring paa $55^{\circ} 44' (35'')$ N. $10^{\circ} 36' (30'')$ E., c. 2, $_4$ Sm 131° fra *Vesborg Fyr*.

(E. f. S. Nr. 21/779 1942.)

934. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Oplysning om Dybde.

Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Tyborøn Havn* paa c. $56^{\circ} 42',4$ N. $8^{\circ} 13',6$ E. indenfor saavel *Kanalmolens* som *Søndre-Moles* Hoveder indtil en Afstand af c. 30 m fra disse aftaget noget, indenfor *Kanalmolen* til c. 2 m og indenfor *Søndre-Mole* til c. $3',4$ m. I Indsejlingen til Havnen findes normal Dybde over en Bredde af c. 25 m midt i Løbet.

XI. Bekendtgørelser m. m.**935. Skagerrak. Nordsøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.**

Miner er udlagt mellem den *danske* og den *norske* Kyst i et Omraade, der mod E. begrænses af Linien: *Bulbjerg* paa c. $57^{\circ} 09',5$ N. $9^{\circ} 02',0$ E.—*Ulvøy Fløjtetønde* paa c. $58^{\circ} 06'$ N. $8^{\circ} 14'$ E. og mod W. af Linien: *Agger Tange S.* paa c. $56^{\circ} 43',4$ N. $8^{\circ} 13',4$ E.—*Lister* paa c. $58^{\circ} 06',5$ N. $6^{\circ} 34',4$ 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.

(E. f. S. Nr. 17/1326 1940 og Nr. 1/138 1942.)

Ekstra-Tillæg.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****936. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 22. Juni 1942 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $4,0$ m i E.-Siden af Renden, $5,0$ m i Midten af Renden og $3,5$ m i W.-Siden af Renden.

Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med $5,5$ m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.

c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 12',4$ E.

(E. f. S. Nr. 19/671 1942.)

937. Danmark. Store-Bælt. Spodsbjærg S. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring rapporteres paa c. $54^{\circ} 52',3$ N. $10^{\circ} 49',5$ E., c. $3,8$ Sm 190° fra *Spodsbjærg Havn*.

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

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/87 1942 meddeles, at der afholdes Skarpskydning fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa c. $54^{\circ} 58',6$ N. $9^{\circ} 45',9$ E. den 31. Juli og 1. August 1942.

(E. f. S. Nr. 1/87 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**939. Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr N. Dybde over Skibsfartshindring.**

Dybden over den i E. f. S. Nr. 21/859 1941 nævnte Skibsfartshindring paa $56^{\circ} 30' 25''$ N. $10^{\circ} 57' 41''$ E., c. 4 Sm N. for *Fornæs Fyr*, er 6 m.

(E. f. S. Nr. 21/859 1941.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

940. Danmark. Graadyb. Spidstønde genudlagt og flyttet.

Den i E. f. S. Nr. 23/855 1942 anførte forsvundne røde Spidstønde, mærket *III*, i *Graadyb*, er paa Grund af Tilsanding genudlagt paa $55^{\circ} 26' (52'')$ N. $8^{\circ} 17' (13'')$ E., c. 100 m NE. for den tidligere Plads.

(E. f. S. Nr. 23/855 1942.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART




*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.

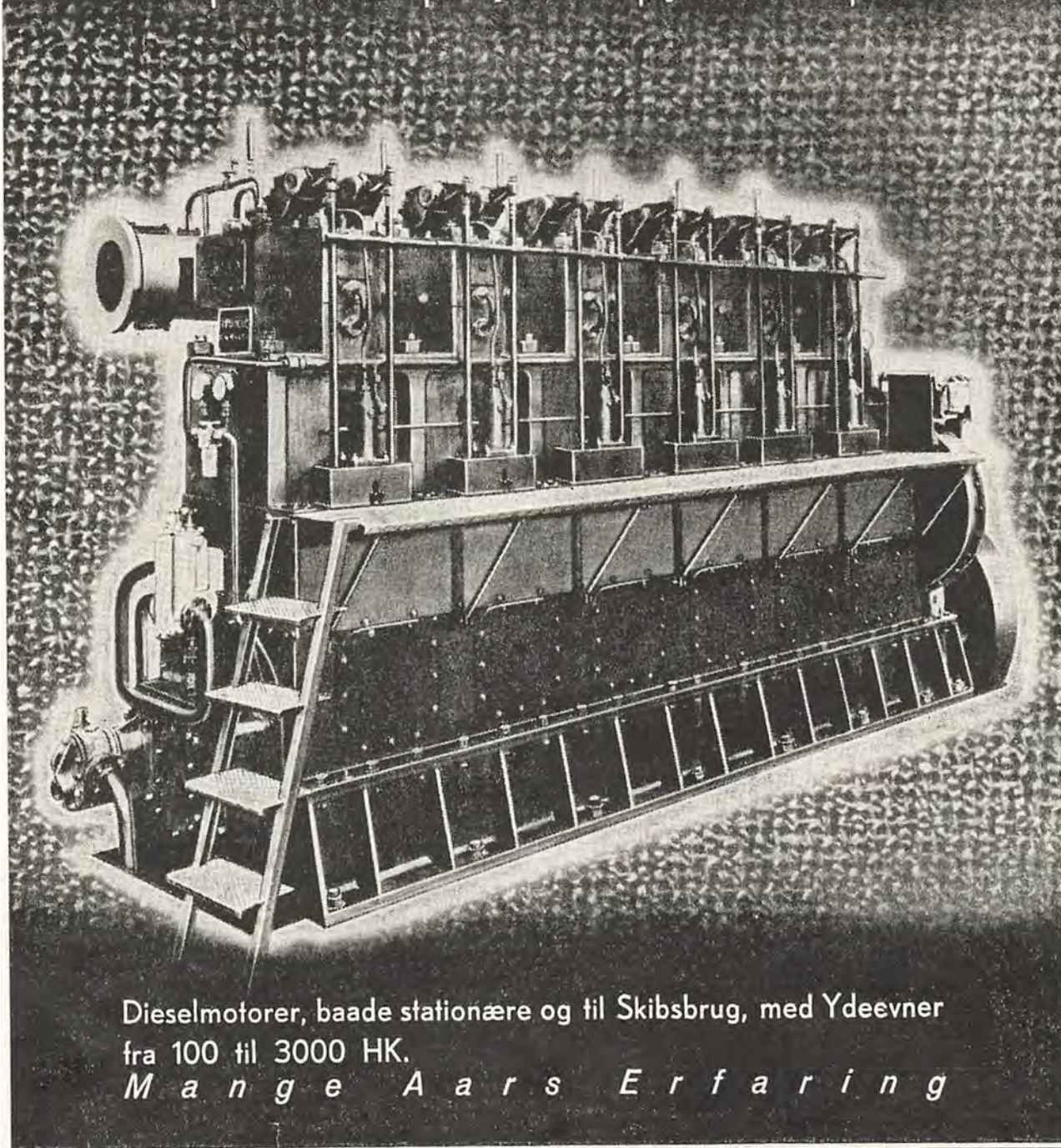
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

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
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	Stevedoring
Horsens	Søren Andersen	Schultz
Kallundborg	Jørgen Schultz	
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
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	

WUMAG

Dieselmotorer | Dampmaskiner | Dampmaskiner | Hydraul. Presser | Kølemaskiner



Dieselmotorer, baade stationære og til Skibsbrug, med Ydeevner
fra 100 til 3000 HK.

M a n g e A a r s E r f a r i n g

**WAGGON - UND MASCHINENBAU
AKTIENGESELLSCHAFT · GÖRLITZ
ABT. MASCHINENBAU · GEGRÜNDET 1853**

Repræsentant i Danmark:

SV. DYHR, Ingeniørfirma · Øresundsvej 140, København S · Telefon Central 8901 · Telegram-Adr.: Kaydyhr

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 26

FREDAG 3. JULI 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Aksemagterne fortsætter med uformindsket Styrke Akrigen imod de Allieredes Forsyningslinier. Ifølge tyske Meddelelser skal saaledes i Juni ikke mindre end 890.000 Br. Reg. Tons være sænket af tyske Undervandsbaade og Luftvaaben. Det er derfor kun naturligt, naar det meddeles fra Washington, at et af Hovedemnerne for Churchills og Roosevelts Drøftelser har været Tonnagesituationen, som er Nøglestillingen til alle de Allieredes strategiske Muligheder for Opretelsen af den meget omtalte anden Front. Hvilke Aftaler der blev truffet i Washington om dette Spørgsmaal, bliver naturligvis strengt bevogtet, men det er dog værd at notere, at et saa fremtrædende Medlem af den engelske Regering som Sir Stafford Crips har meddelt, at en anden Front til Aflastning af det tyske Tryk paa Rusland vilde blive oprettet. Hvor og hvornaar dette sker, afhænger imidlertid utvivlsomt af Tonnagesituationen. —

Forholdene paa de overseiske Markeder er iøvrigt i det store og hele uforandrede. Amerikanske Befragtere viser stadig stærk Interesse for Tonnage for Erts fra praktisk talt alle Jordens vigtigste Ertspladser, saasom Indien, Syd- og Vestafrika, Rio og Peru og Ecuador. Den absolut nødvendige Tonnage for disse Transporter skaffes naturligvis af Maritime Commission, og de Ordre, der cirkuleres, er derfor beregnet paa neutral Tonnage, da Befragterne kan bruge alle de Skibe, de kan faa. Det sker dog kun yderst sjældent, at et neutralt Skib kommer paa Markedet. Iøvrigt er der sluttet Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, Linfrø fra River Plate til Northern range og Sukker fra Cuba til baade Golfen og U. S. Atlantic til uforandrede Rater. En Ladning Svovl er sluttet fra Golfen til Cape Town til den uforandrede Rate af \$18.

For engelsk Regning noteres stadig Kul fra Durban til Pladser i det østlige Middelhav og Suez, ligesom der stadig kan placeres Tonnage for Salt fra Aden og Navrolakhi til Calcutta. Raterne for disse Forretninger er uforandrede.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene fortsat rolige. Det er kun begrænset, hvad der kan placeres af Tonnage for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark. Størstedelen af disse Laster kommer fra Nord-søhavnene, men der synes nu at være en Mulighed for, at der ogsaa vil komme enkelte Ladninger fra Østersøhavnene. I tysk Kystfart er der livlig Efter-spørgsel efter Tonnage, ligesom Ertsfarten fra de svenske Havne til Tyskland kan absorbere praktisk talt al den Tonnage, der kan skaffes. Der er ligeledes mange Ordre for Trælast fra Sverige til tyske og hollandske Havne, bl. a. sluttet 900 Stds. DBB. Hudviksvalls/Delfziel til Rmk. 68, Option Rotterdam til Rmk. 75. Til Danmark er sluttet forskellige større Trælaster, bl. a. 750 Stds. Umeå/3 danske Havne til Kr. 122.50, og samme Rate betales for 1000 Stds. DBB. Nordfinland/3 danske Havne. Fra Norge kan placeres mindre Tonnage for Salpeter til Danmark til omkring Kr. 20/21, og for Kali fra Bremen ligger Raterne mellem Kr. 15 og Kr. 25 til danske Havne, afhængig af Størrelse og Destination.

»ORION« TORPEDERET AF RUSSISK U-BAAD

Der er i Stockholm afholdt Søforhør i Anledning af den danske Damper »Orion«s Torpedering. Som Repræsentant for Rederiet og den danske Krigsforsikring mødte Kaptajn N. R. Storm, København. Foruden Skibets Kaptajn, H. C. Andersen, var Førstestyrmanden, Andenmaskinmesteren og tre Matroser til Stede. Under Forhandlingerne forevistes et Stykke af en Torpedo, der var fundet midtskibs paa Dækket. Det var 17 Tommer langt og 11 Tommer bredt. En Kaptajn fra Götlands Marinedistrikt var til Stede og bekræftede, at det fundne Torpedostykke var en Del af en russisk Torpedo, hvilket fremgik af de russiske Bogstaver, der fandtes paa Sprængstykket.

INTERESSANT SKIBSSALG

For kort Tid siden udbød Firmaet *Suenson & Jespersen* Damperen *Skagen* — 1320 Tons d.w. og bygget 1914 ved Københavns Flydedok — til Salg. Baaden har siden 9. April 1940 befundet sig i engelsk Tjeneste.

Firmaet har nu solgt Baaden til lokal Køber for en Pris af Kr. 500.000 (hvilket svarer til det Beløb, Baaden er krigsforsikret for. Sælgeren er Skibsreder Fischer-Nielsen, Dampskibsselskabet *Draco*, og Køberen Skibsreder Borg, Dampskibsselskabet »*Viking*«. Det oplyses, at $\frac{2}{5}$ af Købesummen erlægges kontant, medens Restsummen betales, naar Baaden af de beslaglæggende Myndigheder tilbageleveres det danske Rederi. Sælgerne faar en Prioritet i Baaden for Restsummen, som er afdrags- og rentefri. Skulde Baaden gaa tabt, inden den stilles til Raadighed for det danske Rederi, udskydes Betaling af Pantebrevet, indtil Køberen faar Afregning fra det danske Krigsforsikringsinstitut og de beslaglæggende Myndigheders Assurandører. Dersom Erstatningssummen fra disse Assurandører skulde blive mindre end Købesummen, bærer Sælgerne Tabet ved Reduktion af Pantebrevet med det paagældende Beløb, dog begrænses Sælgerens Tab til Pantebrevet paalydende Værdi.

Ud af Baadens Driftsindtægter i de beslaglæggende Myndigheders Tjeneste fra Tidspunktet for Salget, erholder Sælgerne $\frac{1}{3}$ og Køberen $\frac{2}{3}$.

Firmaet mener, der skulde være Mulighed for at ordne yderligere Salg paa denne Basis.

DE SØFARENDE KRÆVER FORHØJET KRIGSTILLÆG

Efter hvad der oplyses, har de søfarendes Organisationer herhjemme — saa vidt vides alle de derhen hørende Organisationer — rettet en Henvendelse til Dansk Dampskibsrederiforening om en Forhøjelse af det nugældende Krigstillæg. — Der har været afholdt et Par Møder mellem Parterne. Forhandlingerne har dog hidtil været ganske resultatløse, idet man fra Dampskibsrederiforeningens Side har stillet sig ganske afvisende over for enhver Form for Forhøjelse af Krigstillægget. De søfarendes Organisationer staar imidlertid ret bestemt paa, at der paa en eller anden Vis maa findes en Løsning paa Sagen.

STIGENDE UDENRIGSHANDEL

Vor Samhandel med Udlandet har taget et stærkt Opsving i Maj Maaned, saaledes som det i de senere Aar har været Tilfældet paa denne Aarstid. Der er indført Varer for 124,3 Mill. Kr. mod 85,1 Mill. Kr.

i April og udført for 114,0 Mill. Kr. mod 98,7 Mill. Kr. i April. Maj har saaledes bragt et Indførsels-Overskud paa 10,3 Mill. Kr., medens der i April var et Eksport-Overskud paa 13,6 Mill. Kr. De fem første Maaneder af dette Aar har tilsammen givet et Udførsels-Overskud paa ca. 22 Mill. Kr., idet der gennemsnitlig er indført Varer for 78,9 Mill. Kr. om Maaneden, men udført for 83,3 Mill. I de fem Maaneder af 1941 var de tilsvarende Tal henholdsvis 113,4 og 109,1 Mill. Kr., saaledes at der dengang var en Merindførsel paa ca. 4,3 Mill. Kr. om Maaneden eller knap 22 Mill. Kr. for de fem Maaneder.

EN AFVIST FORESPØRGSEL

I Folketinget har Hr. *Fritz Clausen* og Hr. *Aage Henriksen* søgt fremmet en Forespørgsel til Undervisningsministeren.

Man forespurgte, om Ministeren ikke finder det påkrævet gennem den danske Radiofoni at give de danske Sømænd i Udlandet Oplysninger om Forholdene i Danmark. Der var overfor Formanden rejst Indsigelse, og ved Afstemningen blev det med 93 Stemmer mod 3 vedtaget *ikke* at fremme Forespørgslen.

OMKRING RUTEBAADENES INDSTILLING

For kun nogle Uger siden indstillede Statsbanerne efter Henstilling fra Marineministeriet Kalundborg—Aarhus-Overfarten, og nu synes det ifølge Meddelelse fra Sverige givet, at Malmö-Ruten standses fra og med Søndag den 12. Juli.

Statsbanerne har stillet sig noget reserveret i denne Sag. Man har fra officiel dansk Side i alle Tilfælde hele Tiden indtaget det Standpunkt hverken at bekræfte eller afkræfte Rygtet med den Motivering, at man intet havde hørt fra svensk Side. De mange Telegrammer fra Sverige om Sagen kunde derimod tyde paa, at man derovre var ivrig efter at faa Ruten stoppet.

Nu er der fra Sverige kommet Indbydelse til en Forhandling i Malmö. Resultatet af denne Forhandling synes temmelig givet, idet et Telegram flere Dage inden Malmö-Mødet meddelte fra Sverige, at Ruten indstilles fra og med den 12. Juli.

Det, man nu vil arbejde paa, er en forbedret Forbindelse over Helsingør—Hälsingborg.

Skaanes Handelskammer har i en Skrivelse henvendt sig til det svenske Kommunikationsministerium og fremsat en indtrængende Anmodning om, at Færgeruten København—Malmö alligevel ikke nedlægges fra 12. Juli, saaledes som Jernbanestyrelsen har besluttet. Det fremhæves blandt andet i Skrivelsen, at Ruten stadigvæk spiller en stor Rolle for Befordringen af Transitgoods fra Sverige til Tyskland. Handelskammeret fremhæver, at denne Trafik kun med største Vanskelighed vil kunne dirigeres over Helsingborg, og endvidere at Ruten Sassnitz-Trelleborg for Tiden maa betragtes som temmelig usikker. Set paa længere Sigt mener Handelskammeret ogsaa, at det vilde faa uheldige Konsekvenser, hvis Ruten blev nedlagt. »Den har i de Decennier, den har bestaaet, skaffet sig en ubestridelig good-will blandt Trafikanter ikke blot fra Sverige, men ogsaa fra andre Lande. At svække denne good-will kan ikke være i svensk Interesse.« Handelskammeret peger ogsaa paa den Rolle, Færgeruten København—Malmö spiller som Forbindelsesled mellem Sverige og Danmark, »som et Symbol paa den svensk-danske Samhørighed. Færgeruten maa betragtes som den »Kulturbane«, hvorpaa Trafikken ikke uden yderst tvingende Grunde bør indstilles«.

DE SVENSKES AMERIKABAADENS REJSER

Fra Sverige oplyses, at Svenska Amerika Liniens Motorskib *Gripsholm* nu er afsejlet fra New York

med 1.427 japanske og thailandske Undersaatter, som i Lourenco Marques skal udveksles med kanadiske og amerikanske Statsborgere fra forskellige amerikanske Republikker. Paa Nedturen anløber *Gripsholm* Rio Janerio og tager 400 Japanere fra Brasilien og Paraguay om Bord.

Iøvrigt er der Planer fremme om at transportere græske Børn med *Gripsholm* og *Drottningholm* fra Grækenland til De Forenede Stater. Amerikanske Blade oplyser, at det sandsynligvis kommer til at dreje sig om 10.000 Børn, der skal sejles til Kalifornien. Fra officiel amerikansk og svensk Side har man givet Tilladelse til Transporterne.

Man venter iøvrigt ogsaa, at otte svenske Lastskibe skal sættes ind i Transporten af Levnedsmidler til Grækenland.

DEN SVENSKES HANDELSFLAADES FRAGT-INDTÆGTER I 1941

Den svenske Handelsflaades Bruttoindtægter i 1941 beløb sig — efter en officiel Opgørelse — til ca. 505 Millioner Kr., hvoraf 403,82 Millioner var Fragtindtægter paa sædvanlige Fragtrejser og 101,29 Millioner paa Timecharter.

De tilsvarende Tal Aaret forud var henholdsvis 367,93 og 74,10 Mill. Kr. Opgivelsen omfatter Skibe paa 20 Nettotons og derover.

Handelsflaaden udenfor Spærrezonen har dels været engageret i den sædvanlige Fragtfart mellem udenrigske Havne, dels i Timecharter. Ogsaa før Krigen var den svenske Handelsflaade i høj Grad beskæftiget i rent international Fart. I Aaret 1933 indtjentes saaledes ikke mindre end 123,4 Mill. Kr. i Fart mellem fremmede Havne, hvortil kom 25,62 Millioner fra Timecharter. I Krigsaarene har store Dele af disse Engagementer stadig bestaaet. Desuden har Skibe, som tidligere gik i Fart mellem Sverige og Udlandet, men som ved Skagerakspærringen blev forhindret i at gennemføre den Fart, været beskæftiget i Trafik mellem udenlandske Havne. Paa Grund af de mange Krigsforlis har den i Fart værende Tonnage været mindre i 1941 end i 1940, selv om den oplagte Tonnage er blevet mindre.

Trafikken mellem Sverige og Udlandet var i Fjor mindre end i 1940, men svenske Skibes Fart i den Henseende forøgedes med 20,8 pCt. En stor Del af denne Forøgelse falder imidlertid paa Færgefarten, som i 1940 var af meget ringe Omfang.

Fragtsatserne steg betydeligt, hvorved dog en betydelig Del af Forhøjelsen gaar til Krigsrisikopræmier og forhøjede Hyrer. Denne Stigning i Fragtraterne fra 1940 til 1941 synes at beløbe sig til omkring 20 pCt. Den er navnlig blevet mærkbar, efter at Østersøen i Sommeren 1941 blev inddraget i Krigszonen, men atter afviklet i Løbet af Efteraaret.

Hvorledes Fragtudviklingen udenfor Spærrezonen har formet sig, er svært at afgøre. Siden Førkrigstiden er der fremkommet en meget stor Stigning af Fragtsatserne. Gennemsnitsfragterne for 1941 ligger betydelig højere end for Aaret forud, selv om der i enkelte Tilfælde er Reduktioner.

I den svenske Handelsbalance er Importen — som ganske naturligt var at vente — betydelig større end Eksporten.

Saaledes var Importværdien i 1941 1,672 Milliarder Kr., medens Eksporten kun beløb sig til 1,351 Milliarder Kr.

Eksportunderskuddet paa 321 Millioner Kr. blev dækket af den svenske Handelsflaades Indtægter i Udlandet. Ifølge Rigsbankens Beretning udgjorde disse Indtægter ikke mindre end 375 Millioner Kr. i 1941.

Norges Skibsfart gennem Krigsaarene.

Den norske Søfarts- og Handelskommission i London har fornylig udarbejdet en Redegørelse af den norske Handelsflaades Stilling under Krigen.

Ved Krigsudbruddet var den norske Handelsflaade med sine omtrent 4,8 Millioner Bruttoregistertons den fjerdestørste i Verden, og med Hensyn til Skibenes Alder og Effektivitet indtog den en Førerstilling. Motor- og Tanktonnagens Andel i det samlede Tal var større end i noget andet Land i Verden. 45 Procent af Skibene var under 10 Aar, 62 Procent var Motorskibe og 44 Procent Tanktonnage. For den samlede Verdenstonnages Vedkommende var de tilsvarende Tal henholdsvis 25, 24 og 16.

Trods de Tab, der blev paaført Norge i den Tid under Krigen, da Landet var neutralt, var Handelsflaaden den 1. April 1940 omtrent ligesaa stor som i Sommeren 1939. Det fremgaar af tilgængelige Oplysninger, at Flaaden den 9. April 1940 bestod af 1.182 Skibe paa over 500 Bruttoregistertons med en samlet Tonnage paa 4,59 Millioner Bruttotons. Dertil kommer Kystskibe, Trawlere, Hvalfangerbaade og en Del andre Skibe, saaledes at det samlede Tonnagetal var paa 4,85 Millioner Bruttotons.

Af de førnævnte 1.182 Skibe var umiddelbart 881 Skibe paa 3,90 Millioner Bruttotons til Raadighed for Den norske Søfarts- og Handelskommission i London, medens 26 Skibe efter Skagerakspærringen blev indelukket i svenske og finske Havne. 275 Skibe paa 576.000 Bruttotons var til den nye norske Regerings Disposition.

Under den norske London-Kommissions Kontrol kom yderligere et Antal mindre Handelsskibe, Fiskerbaade, Trawlere og Sælfangere, samt over 100 Hvalfangerbaade, af hvilke de fleste nu gør Tjeneste i den engelske Marine eller i de hollandske og norske Mariner, der ledes fra London. Den samlede Bemanding paa disse Skibe er 30.000 Søfolk.

De Skibe, som er til Disposition for Den norske Søfarts- og Handelskommission i London, har delvis forlæst i samme Fart som tidligere, og der er sluttet en Række Aftaler med den britiske Regering om Befragtning til *Ministry of War Transport* — tidligere *Ministry of Shipping* — for en stor Del af den norske Tonnage. Iøvrigt finder der ogsaa et udstrakt Samarbejde Sted med *U. S. Maritime Commission*. I Øjeblikket befragtes 3,5 Millioner Tons d.w. for disse Myndigheder, eller ogsaa er de beskæftiget i Rutefart paa Storbritannien og mellemste Østen.

Ved Krigsudbruddet havde Norge en større Handelsflaade i Udenrigsfart end noget andet Land med

Undtagelse af Storbritannien. Den Indsats, som denne Flaade har gjort, har været af stor Betydning for de allierede, men den har samtidig medført store Tab af Tonnage og Menneskeliv. Ved Sænkninger og lignende var denne Del af den norske Handelsflaade ved Udgangen af 1941 blevet formindsket med 216 Skibe paa tilsammen 890.000 Bruttoregistertons (inkl. 25 Skibe paa 99.000 Bruttotons, som er blevet holdt tilbage i franske Havne) — det vil sige, at Formindskelsen beløber sig til 23 pCt. i Løbet af 21 Maanedere. I Tidsrummet 1. September 1939—9. April 1940 havde den norske Handelsflaade som Følge af Krigen mistet 54 Skibe paa tilsammen 119.000 Bruttotons eller sammenlagt 2,5 pCt. af Tonnagen. Sammenligner man disse Tal med tilgængelige Oplysninger om svenske Skibstab som Følge af Krigen indtil Udgangen af 1941, viser det sig, at de svenske Tonnagetab, hvad ocean-gaende Tonnage angaar, har været i alle Tilfælde ligesaa store som de norske.

Der er truffet adskillige Forholdsregler for i det mindste delvis at søge Erstatning for den tabte Tonnage. Blandt andet er der truffet Aftale med de britiske Myndigheder om, at Norge skal have sin Andel i det britiske Skibsbygningsprogram. Hidtil er der sluttet Overenskomst om Overtagelse af 12 nye Skibe, hvoraf de 6 er Tankbaade. Desuden er der overtaget 6 større, men ældre amerikanske Motorskibe. Det drejer sig om ialt 120.000 Bruttotons.

I den Periode, da Norge var neutral, mistede 372 Søfolk — næsten alle af norsk Nationalitet — Livet ved Sænkninger. Fra 9. April 1940 og til Udgangen af 1941 laa de omkomnes Tal paa noget over 1000, hvoraf de 850 var Nordmænd. Desuden er et betydeligt Antal norske Sømand og Hvalfangere blevet taget til Fange.

Allerede inden Norge blev draget ind i Krigen, var det almindeligt, at norske Søfolk til deres Familiers Underhold bad Rederierne fradrage maanedlige Beløb af Hyrerne. Disse Beløb blev af Rederierne videregivet til de paagældendes Familier. Den norske London-Kommission har anset det for at være af stor Betydning at gøre alt for, at de norske Sømandsfamilier ikke lider Nød. For de Søfolk, som har Forsørgerpligt i Norge, har Systemet med Familieafdrag efterhaanden tillempet sig, og Beløbene er blevet indsat i en nyoprettet »Indsætnings- og Afdragskontor« af Generalkonsulerne i London og New York. Ved disse Indskud er der skabt Sikkerhed for de Afdragsbeløb, som ogsaa Rederierne i Norge efter den 9. April 1940 fortsætter med at udbetale til Sømandsfamilier.

Fra svenske Værfter.

Götaverken i Göteborg har med Udgangen af Juni Maaned afsluttet sit Regnskabsaar, og efter hvad »Affärsvärlden« meddeler, ventes det at give et godt Resultat.

Til Trods for at Beskæftigelsesgraden har været nedadgaende paa Grund af Materiale-mangel og Indkaldelser har Værftets og Maskinværkstedernes Kapacitet kunnet udnyttet godt. Ordremængden, som med Udgangen af det foregaaende Regnskabsaar omfattede 290.000 Tons d.w., udgør nu mindst 330.000 Tons d.w., fordelt paa 37 Skibe. Det svarer til 35 pCt. af den Handelstonnage, som for Tiden er bestilt paa svenske Værfter. Medregner man Øresundsværftet, som jo helt ejes af Götaverken, har man omkring 50 pCt. af samtlige svenske Værftsbestillinger.

Interessen for Bestillinger er stedse meget livlig, skønt de ikke kan placeres til faste Priser og endnu mindre med nogen bestemt Leveringstermin.

Spørgsmaalet om Materialer er stadig et Problem, men man regner dog med at have det vigtigste Behov dækket til Udgangen af dette Aar.

Antallet af beskæftigede Arbejdere udgør for Tiden 3900. Om dette Værfts Virksomhed kan iøvrigt oplyses, at der fra det for nylig har været Prøvetur paa Motorskibet »Barranduna« paa 8.840 Tons d. w., der er bygget til Rederiet Transatlantic. Skibet er paa 9500 HK. og ved Prøveturen opnaaedes den anselige Fart af 19,35 Knob.

Iøvrigt har ogsaa Götaverken haft Søsætning paa en Malmbaad. Det drejer sig om Motorskibet *Sarek*, der er det andet af en Serie paa otte Skibe, som Værftet bygger for Grängesberg-Selskabet i Oxelösund. Skibet laster 8.950 Tons d. w. og har en Motor paa 5200 HK, der skal give det en Fart af 13¾ Knob.

*

Den i *Dansk Søfarts Tidende* tidligere omtalte Malmbaad *Holmland*, som Eriksberg Værft bygger for Rederi A/B Tirfing i Göteborg, er det første af en ny Type Lastmotorskibe, der specielt bygges til Broström-Koncernens Flaade, og samtidig er det det første Malmskib, som bygges i Sverige for Tirfings Regning. Iøvrigt har Rederiet Axel Broström &

Son igennem mange Aar indtaget en ledende Stilling i Malmtrafikken.

Malmland, som nu er søsat, repræsenterer som nævnt en ny Type af Malmtransportskibe. Dets Dimensioner er 465 Fod Længde, 60 Fod Bredde og 34 Fod Dybde med en Dybtgang paa 26 Fod. Tonnagen er ca. 11.600 Tons d. w. Med Hensyn til Lasterum og Ballasttanke har man i Hovedsagen fulgt samme Princip som i 22.000 Ton'erne *Svealand* og *Amerikaland*. Skibet er saaledes under Lasterummene forsynet med Dobbeltbund af betydelig Højde. Det giver Skibet øget Sødygtighed paa Last. Desuden er der anbragt store Ballasttanke fra Skibsbunden til Hoveddækket paa begge Sider af hele Lastrummets Længde. De ti Luger er forsynet med Staaldække, som manøvreres med elektrisk Kran, og der findes midtskibs et særligt Pumpeanlæg til Lænsning af Vandballasten under Lastningen. Maskineriet bestaar af en dobbeltvirkende 2-Takts Dieselmotor, som skal give Skibet en Fart paa 13 Knob paa fuld Last. Motoren bygges af Eriksberg med B. & W.-Licens.

*

Allerede i de første Uger af Juni blev der fra svenske Værfter afleveret tre Skibe til svenske Redere. Finnboda afleverede et Last- og Passagermotorskib *Froste* paa 3.375 Tons d. w. til Svea-Linien.

Hälsingborg Skibsværft har afleveret en 2.950 Tons d. w. stor Dampet til Mauritz Jonasson i Råå.

Endelig har Kalmar Skibsværft afleveret en tremastet Motorskonnert *Freja* paa 425 Tons. *Freja* er det første

Skib i en Serie moderne Sejlskibe med Hjælpemotor, som Værftet nu gaar i Gang med at bygge.

Fra Ekensberg i Stockholm er et lille Tankmotorskib paa ca. 900 Tons d. w. blevet søsat.

*

Efter en vellykket Prøvetur har Lindholmens Værft til Rederi A/B Svenska Lloyd afleveret Motorskibet *Virginia*. Skibet er det femte i en Serie, som Rederiet har bestilt af Værftet. Hoveddimensionerne er Længde 280 Fod, Bredde 42 Fod og Dybde til Shelterdæk 27 Fod 5 Tommer.

*

Öresundsvarvet har afleveret det første af en Serie Skibe, som Arafart i Stockholm har bestilt paa Værftet, nemlig Damperen *Arabritt* paa 2.840 Tons d. w. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning. Det er specielt bygget for Kul-, Koks- og Trælast i Nord- og Østersøfart.

*

I 1941 blev der fra Kockums Mek. Verkstad søsat 6 Handelsskibe paa tilsammen 58.360 BRT. Henimod Slutningen af Aaret var der lagt Køl til 4 Skibe paa ialt 43.300 BRT, og der var afgivet Ordre paa yderligere 11 Skibe. Blandt de Skibe, der løb af Stablen, er der Grund til at nævne Motortankskibet *Sveajarl* til Sveabolaget, *Malmöhus* og *Falsterbohus* til Trälleborg Angfartygs Nya A/B — alle paa 16.250 Tons d. w. og med en Maskinkraft paa 5.500—6.000 HK., Motortankskibet *Kathrine Stenersen* paa 16.600 Tons d. w. til Stenersens Rederi i Oslo og Motortankskibet *Uranus* til Rederi A/B Nordstjernen i Stockholm.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Vanskelligt Aar for Østbornholmsk Dampskibsselskab

Østbornholmske Dampskibsselskab har afholdt ordinær Generalforsamling. Direktør *Sonne Hansen* betegnede i sin Beretning 1941 som et endnu vanskeligere Aar for Selskabet end Aaret forud.

Der er indsejlet i Godsfragt 381.981 Kr., hvilket var 57.860 Kr. mindre end i 1940, i Passagerfragt 53.750 Kr. eller 57.364 Kr. mindre end i 1940, i Postbefordring 13.800 Kr. eller 10.656 Kr. mindre end i 1940.

»Carl« var i Vintermaanederne udlejet til »Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866« til en ugentlig Tur København—Rønne retur. Lejeindtægten havde været 45.691 Kr. Regnskabet slutter med et Underskud paa 47.639 Kr.

I en Oversigt over Forløbet af de første Maaneder af indeværende Aar oplyste Formanden, at de første 5 Maaneder af indeværende Aar har givet et Underskud paa 27.233 Kr. For Øjeblikket gaar Sejlsadsen tilfredsstillende.

Beretning og Regnskab godkendtes, og Slutresultatet af forrige Aars Virksomhed betegnes som efter Omstændighederne tilfredsstillende.

Nybygning til Svendborg-Rederi

A. E. Sørensens Rederi i Svendborg har atter faaet en Nybygning, Motorskibet *Mogens S.*, der har været paa Prøvetur og straks er afsejlet paa sin Jomfrurejse.

Ved Prøveturen opnaaedes en Fart paa 11 Knob. Skibet var kontraheret til ca. 300.000 Kroner, men har kostet 500.000 at bygge. Føreren er Kaptajn A. *Gottfredsen*.

Søndags-Ekstratur til Samsø

Statsbanerne meddeler, at der alle Søndage i Juli sejles en Ekstratur mellem Kalundborg og Kolby Kaas paa Samsø. Der sejles til de samme Tider som paa Hverdage, nemlig Kalundborg Af. 10,00, Kolby Kaas Af. 14,00.

Forbindelsestoget gaar fra København H. paa Søndage Kl. 6,27 og paa Hverdage Kl. 6,48.

Fiskernes skattefrie Henlæggelser paa Spærrekonto i Fiskeribanken

Dansk Fiskeriforening og Vestjydsk Fiskeriforening ansøgte i sin Tid Finansministeriet om skattefrie Henlæggelser til Køb af Fiskeredskaber, naar til sin Tid saadanne kan købes. Der kom Afslag, hvad der maatte undre, idet som bekendt Udgifter til Fiskeredskaber er Driftsomkostninger, som Skatteloven hjemler Borgeren Ret til at fradrage sin Indkomst, før han stiller denne til Beskatning. Fiskeriforoningerne er dog paany kommet paa Talefod med Ministeriet, idet de foreslaar, at saadanne Henlæggelser sættes paa Spærrekonto i Fiskeribanken som Garanti for, at Pengene ikke bruges paa anden Vis, men virkelig anvendes til Redskabsindkøb.

Sømands-Mindesmærke i Sønderho

I et lille Anlæg i Vejkrødset ved Sønderho Kirke er blevet afsløret en Mindtavle over de Søfolk fra Sønderho, der er omkommet paa Søen.

Ved Afsløringen talte Sognepræst Sommer Jørgensen og Dir. M. Kromann, Sønderho.

Nyt Medlemsblad

Skoleskibsforeningen »Gamle Danmarks Elever« har nu ogsaa faaet sit Medlemsblad. Det bringer paa Forsiden et Billede af Statsskoleskibet »Danmark«, og Bladet helliger sig hovedsagelig Meddelelser af Interesse for de gamle Elever.

Til Slut mindes de 23 gamle Danmark-Drenge, der har fundet Døden ved Søforlis.

Thisted Havn

Thisted Havns Indtægter har i Aaret 1941—42 været 89.836 Kr. og Udgifterne 112.683 Kr. Der bliver saaledes et Driftunderskud paa 22.846 Kr. Havnens Gæld er i Aarets Løb nedbragt med 34.800 Kr. til 489.331 Kr.

Mange generatordrevne Skibe i Sverige

Sverige er det Land, hvor Generatorgas til Drift af Forbrændingsmotorer har fundet størst Anvendelse.

I den senere Tid har denne Driftsform ogsaa fundet Anvendelse i mindre svenske Skibe, idet ca. 40 Fiskefartøjer, Kanalskibe, Opmaalingskibe og Færger er blevet indrettet til Generatorgasdrift. Der anvendes hertil fire forskellige Typer, af hvilke den største udvikler 200 HK. Anlæggene har hidtil virket saa godt, at man mener i Fremtiden at

EUREKA

PUMPER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen paabegyndes den 10. August paa Odense tekniske Skole.

Oplysninger om Skoleplan og Statsunderstøttelse faas ved Henvendelse til Skolen Tlf 827.

Forstanderen.

kunne drive en stor Del af den svenske Kystflaade med Generatorgas.

Sveriges tre største Havne

I Sveriges tre største Havne viser Udenrigsflaaten en Stigning siden April med Undtagelse af Udførsel over Göteborg. Stigningen er størst for Stockholms Vedkommende, idet Antallet af Anløb steg fra 39.500 til 114.000 Tons og udgaaende Tonnage steg fra 98.400 til 138.000 Tons.

I Göteborg er Anløbene steget fra 76.800 til 85.800 Tons, medens den udgaaende Tonnage viser en Nedgang fra 149.000 til 111.900 Tons. Malmø Havn er anløbet af 69.500 Tons mod 61.000. For udgaaende Skibe er Tallene 74.700 og 96.600 Tons.

Den svenske Skibsforsikring

»Sveriges Angfartygs Assurandörförening« har udsendt sin Aarsberetning. Det fremgaar af denne, at Selskabet i 1941 havde ialt 344 Skibe paa 969.354 B.R.T. helt eller delvis forsikret mod 384 Skibe paa 1.027.068 B.R.T. i 1940.

Forsikringens Totalsum beløber sig til 557,4 Millioner mod 516,4 Millioner Aaret forud. Forsikringens Indtægter udgjorde 19,97 Millioner mod 14 Millioner i 1940.

De Høegh'ske Rederier

Paa en Generalforsamling er den norske Skibsreder Leif Høegh's Selskaber overført fra Oslo til Borre Kommune. Det drejer sig om Rederiaktieselskaberne Atlantica, Abako, Astrea, Aruba og Noregaa.

Læsestue for skandinaviske Søfolk i Aberdeen

Den 21. Juni er der i Aberdeen blevet indviet en Læsestue for skandinaviske Søfolk. Initiativet til denne Læsestues Oprettelse er taget af den svenske Sømandspræst i Aberdeen, Pastor Gösta Nordin.

Højere Assurance efter Tobruks Fald

Som en direkte Følge af de militære Begivenheder i Middelhavet er Præmierne for Krigsforsikring for Skibe steget med gennemsnitlig 40 pCt., oplyses fra London.

For Fremtiden vil Forsikringspræmien for Skibe i Fart mellem Storbritannien og Suez og andre Middelhavshavne med Undtagelse af Malta beløbe sig til 17,5 Pd. St. Tidligere var Præmien 12,5 Pd. St. En lignende Tendens gør sig gældende for Skibe i Fart mellem De Forenede Stater og Haifa eller Alexandria. Satsen ligger i den Fart for Tiden paa 20 Pd. St.

Engelske Skibsudbytter

Det store engelske Rederi Union-Castle Mail Steamship Co. udbetaler ligesom det foregaaende Aar 5 pCt. i Udbytte af Stamaktierne. I Aarene fra 1931 til 1939 blev der ikke givet Udbytte.

The Elder Dempster Lines Holding Ltd., der ejer den overvejende Del af Dampskibsselskabets Aktiekapital, meddeler, at der for 1941 udbetales en Restdividende paa 6 pCt. Det samlede Udbytte kommer derved op paa 9 pCt.

Tørdok i Natal

Fra Buenos Aires meddeles, at der i Løbet af kort Tid vil blive bygget en Tørdok i Natal. Den skal anvendes til Reparation af brasilianske og allierede Skibe.

Italiensk-schweiziske Kanalplaner

I Locarno har der fundet et Møde Sted, paa hvilket man beskæftigede sig med aktuelle Skibsfart-Spørgsmaal, og i hvilket ved Siden af Kantonstyrelsen fra Tessin ogsaa deltog en Delegation fra Italien. Ingeniør *Forni* omtalte sin Plan om Bygning af en Havn i Locarno, og Ingeniør *Miliani* fra Venedig redegjorde for, hvor langt man var naaet med Arbejderne paa den nye Kanalvej Venedig—Mantua—Cremona—Milano—Locarno.

Der blev vedtaget en Dagsorden, hvori Forbundsraadet opfordres til at afslutte en Skibsfarts-Konvention med Italien som Garanti for hurtig Virkeliggørelse af den planlagte store Kanalvej.

Franske Søfartsproblemer

Efter hvad *Journal de la Marine Marchande* meddeler, betalte Frankrig i 1938 over 4 Milliarder Francs til udenlandske Rederier for at faa sikret oversøiske Tilførsler. Selv om man ikke, skriver Bladet, tilsigter Autarki indenfor den internationale Søfart, saa maa Frankrig dog forsøge at finde en Middelvej. Den franske Handelsflaades Politik maa gaa ud paa at begrænse fremmede Handelskibes Andel i fransk Import og Eksport.

PERSONALIA

Ordensdekoration

Skibsmaskinmester *I. Fr. Nielsen* ved Statsbanernes Kallundborg—Aarhus-Overfart er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Ny Skibsmægler

Gennem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart er der meddelt *Jørgen Lemkow* Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i København for den Tid, han er knyttet til Mæglerfirmaet *Petersen, Møller & Hoppe*.

To Lodsjublæer

Lodsformand ved Korsør Lodseri, *A. H. Jensen*, fejrede i Onsdags 25 Aars Jubilæum som Lods. Han blev oprindeligt ansat ved Helsingør Lodseri, men forflyttedes efter Ansøgning i 1920. Formand for Lodseriet blev han i 1930 efter Lodsformand *Brinchs* Død.

Det var ligeledes i Onsdags 25 Aar siden, at Lods *S. N. Sørensen* blev ansat som fast Lods ved Aalborg Lodseri, efter at han i et Par Aar havde gjort Baadtjeneste og fungeret som Reservelods. Lods *Sørensen*, der er født den 7. September 1881, har faret til Søs siden sin Konfirmation og sejlede som Matros og ung Styrmand med store Sejlskibe paa Langfart. Han er dekoreret med den kongelige Belønningsmedaille.

80 Aar

En af Marinens gamle Officerer fra Sejlskibenes Tid, Lodsdirektør, Kaptajn *Lauritz Nielsen*, fyldte 80 Aar i Tirsdags.

Saa langt tilbage som i 1883 blev han Sekondløjtnant i Marinen og var et Par Aar efter paa Togt med Fregatten »Fyen« til Middelhavet. Som Premierløjtnant var han en Tid i italiensk Tjeneste, gjorde saa Tjeneste om Bord i forskellige af vore Orlogsmænd og deltog som Næstkommanderende i Krydseren »Valkyrien« paa Prins Valdemars historiske Togt til Østasien.

I 1905—08 var han Vagerinspektør og Fører af Vagerinspektionsskibet »Løvenørn«. I 1912 afløste han Kommandør *Gustav Holm* som Overlods i det østlige Distrikt og udnævntes i 1919 til Lodsdirektør. I 1932 tog han sin Afsked.

70 Aar

Lederen af Firmaet *M. B. Cohn*, Toldbodvej 22, Grosserer *Bernh. Cunild*, fyldte i Tirsdags 70 Aar.

Siden 1905 har Firmaet *M. B. Cohn* drevet teknisk Maskinhandel og haft Eneforhandling i denne Branche for forskellige udenlandske Firmaer. Før den forrige Verdenskrig havde det betydelige Leverancer til udenlandske Krigsskibe, navnlig til russiske, idet Firmaets Indehaver var russisk Konsular-Agent.

Grosserer *Bernhard Cunild* er af sine Kunder og Forretningsforbindelser afholdt og respekteret som en elskværdig og dygtig Forretningsmand.

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
KØBENHAVN

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

MARIAG

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

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

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

ODEN

EDSV. | STATS-AUT. SKIBSMÆGLERE

CHR. CLEMMENSEN

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)

FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)

C. HOPPE

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RANDE

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER: FRANZ BACH

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71
Telegram-Adresse: Broker

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

SVENDBO

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262

Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:

»Hudee.
Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING · KLAREBING · SPEDITION · ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE 80-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 2. Juli 1942.

Nr. 26.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 faae 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. Østersøen.

941. (T). Danmark. Kroghage Dyb. Gedser Rev. Sømærker midlertidigt inddraget.

Nedennævnte Sømærker ved *Kroghage Dyb* og *Gedser Rev* er midlertidigt inddraget:

1. *Rødsand NE*. hvide Stage med 1 Halmvisk paa c. $54^{\circ} 33',7$ N. $11^{\circ} 57',1$ E.
2. *Rødsand E*. hvide Stage med 2 Halmviske paa c. $54^{\circ} 33',2$ N. $11^{\circ} 58',3$ E.
3. *Gedser Landrev* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa c. $54^{\circ} 32',7$ N. $12^{\circ} 00',0$ E.

942. Sverige. Öland E. Vrag afmærket.

(Tingstads Radio, 25. Juni 1942.)

Vraget af et Dampskib, der er sunket paa c. $56^{\circ} 36',4$ N. $16^{\circ} 46',8$ E., c. 13 Sm 190° fra *Kapelluddens Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 50 m SW. for Vraget.

943. Tyskland. Swinemünde. Afmærkning flyttet.

(N. f. S. Nr. 25/1155. Berlin 1942.)

Nedennævnte Spirtønder ved *Swinemünde Havn* er flyttet og er nu udlagt paa vedføjede Pladser:

- a) Den røde Spirtønde *D* — $53^{\circ} 56' 00''$ N. $14^{\circ} 16' 36''$ E.
Tønden er blevet forsynet med en rød Ballontopbetegnelse.
- b) Den røde Spirtønde *E* — $53^{\circ} 55' 51''$ N. $14^{\circ} 16' 47''$ E.
- c) — — — *F* — $53^{\circ} 55' 45''$ N. $14^{\circ} 16' 55''$ E.
- d) — — — *G* — $53^{\circ} 55' 33''$ N. $14^{\circ} 17' 00''$ E.
- e) — — — *H* — $53^{\circ} 55' 18''$ N. $14^{\circ} 17' 01''$ E.
- f) — — — *J* — $53^{\circ} 55' 00''$ N. $14^{\circ} 16' 54''$ E.

(Kort Nr. 180.)

944. Tyskland. Darsser Ort N. Oplysning om Vrag.

Et Vrag rapporteres paa c. $54^{\circ} 32',7$ N. $12^{\circ} 29',3$ E., c. 4 Sm N. for *Darsser Ort*. Paa Vragets Mast, der rager 3 m op over Vandet, er anbragt et rødt Flag.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

945. Danmark. Isefjord. Lynæs. Skydeøvelser. Advarsel.

Skydning med Kanon vil om Dagen blive afholdt fra *Lynæs Batteri* den 20., 21., 22. og 23. Juli 1942. Den daglige Skydetid er fra Kl. 0900 til 1½ Time efter Mørklægnings Ikrafttræden.

Naar Skydningen finder Sted, vises fra *Lynæs Batteri* international Talstander 7, saalænge Skydningen varer.

Skydefeltet begrænses

mod N o r d af Breddeparallellen gennem *Spodsbjærg Fyr*, 55° 58' 34" N.

mod Ø s t af Meridianen gennem *Spodsbjærg Fyr*, 11° 51' 36" E.

mod S y d af Breddeparallellen 55° 52' N.

mod V e s t af Meridianen gennem *Nakke Hoved*, c. 11° 45',₄ E.

Sikkerhedshøjde: 750 m.

Skibe og Fartøjer advares imod at opholde sig indenfor Skydefeltet, naar Skydning finder Sted, hvorimod Passage af Farvandet er tilladt.

946. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Gylling Næs E. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddrages.

Det i E. f. S. Nr. 25/917 1942 nævnte Vrag paa 55° 52' (03") N. 10° 17' (03") E., c. 2,7 Sm 163' fra *Hov Fyr*, er fjernet. Vragafmærkningen vil snarest blive inddraget. (E. f. S. Nr. 25/917 1942.)

947. Danmark. Kattegat. Mols. Hasenøre. Vindmotor nedrevet.

Hasenøre Vindmotor paa 56° 08' 48" N. 10° 43' 19" E. er nedrevet.

(Kort Nr. 112, 102 og 103. Danske Lods II, Side 140 og 214.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

948. Norge. Varangerfjord. Vadsø S. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

(N. f. S. Nr. 25/1184. Berlin 1942.)

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

a) 70° 03',₀ N. 29° 52',₅ E. c) 69° 59',₀ N. 29° 42',₀ E.
b) 69° 57',₀ N. 29° 52',₅ E. d) 70° 03',₀ N. 29° 42',₀ E.

949. Norge. Ramsøfjord. Sømærker udlagt.

(N. f. S. Nr. 25/1176. Berlin 1942.)

Nedennævnte Sømærker er udlagt:

a) En sort Stage paa c. 63° 23',₈ N. 8° 18',₀ E., ved *Fosflua*.
b) - — — — c. 63° 24',₈ N. 8° 16',₃ E., paa *Ramsøfflua*.
c) - — — — c. 63° 26',₅ N. 8° 15',₀ E., paa 9,4 m-Grunden.
d) - rød — — c. 63° 27',₄ N. 8° 13',₁ E., paa *Østre Reiflua*.

950. Norge. Korsfjord. Store Kin og Lille Kin. Oplysning om Dybde.

(N. f. S. Nr. 25/1189. Berlin 1942.)

Mindste Dybde i Sejllinien mellem Øerne *Store Kin* og *Lille Kin* paa c. 60° 15',₀₅ N. 5° 13',₈ E. er 4 m.

951. Danmark. Graadyb. Oplysning om Spidstøndes Plads.

Den i E. f. S. Nr. 25/940 1942 nævnte røde Spidstønde, mærket III, i *Graadyb* er udlagt i 7,7 m Vand paa 55° 26' 51" N. 8° 17' 14" E., c. 60 m fra *Sædenstrand Fyrlinie*. (E. f. S. Nr. 25/940 1942. Kort Nr. 95. Søm.-Fort. Side 15, Nr. 17.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

952. 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 *Fanø*, *Manø* og *Rømø*. 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.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

953. Sverige. Karlskrona W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 26/1141. Stockholm 1942.)

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.

954. Sverige. Öland W.-Kyst. Degerhamn Indsejling. Fyr forandret. Sømærker flyttet.

(U. f. s. Nr. 26/1140. Stockholm 1942.)

1. Fyrene *Degerhamn nedre* og *övre* paa c. 56° 21',₃ N. 16° 24',₅ E. er forandret saaledes, at Fyrene nu er overet i Pejling 18°, medens Fyrenes indbyrdes Afstand er 85 m. Flammens Højde ved *Degerhamn övre* Fyr er forøget til 13 m.

2. Nedennævnte Sømærker er flyttet, som følger:

a) Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa 56° 20',₈₇ N. 16° 24',₂₁ E. er flyttet til 56° 20',₉₅ N. 16° 24',₂₉ E.

b) Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 56° 20',₇₃ N. 16° 24',₀₈ E. er flyttet til 56° 20',₇₄ N. 16° 24',₁₄ E.

955. Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 26/1139. Stockholm 1942.)
Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde paa c. $56^{\circ} 51',_5$ N. $18^{\circ} 07',_5$ E. er atter udlagt paa Plads.
956. Sverige. Barösund—Arkö. Sømærker udlagt. Rettelse til E. f. S. Nr. 25/896 1942.
(U. f. s. Nr. 26/1174. Stockholm 1942.)
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 25/896 1942 meddeles, at Pladsen for den under Punkt d nævnte Stage uden Topbetegnelse skal være $58^{\circ} 21',_{12}$ N. $16^{\circ} 59',_{06}$ E.
(E. f. S. Nr. 25/896 1942.)
957. Sverige. Hävrings Indsejling. Hävrings övre og nedre Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 26/1138. Stockholm 1942.)
1. *Hävrings övre* Fyr paa c. $58^{\circ} 36'$ N. $17^{\circ} 19'$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Formørkelser, En-Formørkelse hver 3^s , Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$. Fyrets Lysevne er samtidigt forøget.
2. *Hävrings nedre* Fyr er forandret til at vise hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m . Fyrets Lysevne er samtidigt forøget.
958. Sverige. Stockholms Skærgaard. Huvudskär. Lodsstation nedlagt. Lodsfarvande ophævet.
(U. f. s. Nr. 26/1137. Stockholm 1942.)
1. *Huvudskär* Lodsstation paa c. $58^{\circ} 58'$ N. $18^{\circ} 34'$ E. er nedlagt.
2. De i E. f. S. Nr. 14/499 1942 nævnte Lodsfarvande for *Dalarö* Lodsstation er ophævet.
(E. f. S. Nr. 14/499 1942.)
959. Sverige. Bottniske Bugt. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 26/1136. Stockholm 1942.)
Sundsvallsbukten Lys- og Fløjtetønde paa c. $62^{\circ} 18'$ N. $17^{\circ} 38'$ E. er atter udlagt paa Plads.
960. Sverige. Bottniske Bugt. Skelleftehamn Sejlløb. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 26/1178. Stockholm 1942.)
Stagen uden Topbetegnelse ved *Helmersgrund* er flyttet til $64^{\circ} 38',_{20}$ N. $21^{\circ} 21',_{40}$ E., c. 150 m 135° fra den tidligere Plads.
961. Sverige. Bottniske Bugt. Piteå N.-lige Indsejling. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 26/1177. Stockholm 1942.)
1. Stagerne med Kost er forandret til Stager uden Topbetegnelse paa følgende Pladser:
a) $65^{\circ} 19',_{05}$ N. $21^{\circ} 32',_{06}$ E. d) $65^{\circ} 20',_{50}$ N. $21^{\circ} 35',_{05}$ E.
b) $65^{\circ} 20',_{80}$ N. $21^{\circ} 32',_{65}$ E. e) $65^{\circ} 20',_{02}$ N. $21^{\circ} 35',_{65}$ E.
c) $65^{\circ} 20',_{70}$ N. $21^{\circ} 35',_{10}$ E.
2. En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa $65^{\circ} 20',_{25}$ N. $21^{\circ} 37',_{60}$ E., NE. for et Braad N. for *Renö*.
962. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Indsejling. Sejlløbet N. om Sandö. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 26/1176. Stockholm 1942.)
En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa $65^{\circ} 33',_{00}$ N. $22^{\circ} 13',_{00}$ E., ved Landgrunden ved *Sandö* N.-Pynt.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1942
1/2 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/3 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lyttønder m. m.
1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.

I. Østersøen.

- 1942
8/396 *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.
1/6 *Danmark*. *Lolland S.-Kyst*. *Rødby Havn*. Dybde i Indsejling aftaget.
1/7 *Danmark*. *Gedser* Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.
26/941 *Danmark*. *Kroghage Dyb*. *Gedser Rev*. Sømærker midlertidigt inddraget.
25/894 *Danmark*. *Falster*. *Gedser Fyr*. Lysevne forøges.
1/8 *Danmark*. *Falster E.-Kyst*. *Hesnæs Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
14/494 *Danmark*. *Møn*. *Klintholm Havn*. Fyr ødelagt af Isen.
1/9 *Danmark*. *Møn S.-Kyst*. *Klintholm Havn*. Dybde aftaget.
12/485 *Danmark*. *Møn Fyr*. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
22/823 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
12/466 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerodde Fyr*. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
1/11 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
22/787 *Sverige*. *Ystad E.* Skydeøvelser.
26/953 *Sverige*. *Karlskrona W.-lige* Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/13 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige* Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/14 *Sverige*. *Karlskrona Red*. Torpedoindskydningsbaner.
1/15 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/16 *Sverige*. *Öland E.* Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.
1/17 *Sverige*. *Öland E.* Miner udlagt.
1/19 *Sverige*. *Arholm og Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
1/20 *Sverige E.-Kyst*. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
16/546 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
16/547 *Sverige*. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.
1/21 } *Sverige*. *Gotland N.-Kyst*. *Fårösund*. Miner udlagt. Advarsel.
3/213 }
1/22 *Sverige*. *Gotland*. *Fårösund*. Forbud mod Ankring.
1/23 *Sverige*. *Utlångan—Landsort*. *Hävringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
24/865 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Oxelösund*. Forbud mod Ankring.
1/24 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
1/25 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. *Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
1/26 *Sverige*. *Stockholm Skærgaard*. *Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
22/798 *Sverige*. *Södra Kvarnen*. Minespærring. Advarsel.
1/28 *Sverige*. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
25/901 *Sverige*. *Bottniske Bugt*. *Luleå* Anduvning. Skydeøvelser.
25/902 *Sverige*. *Bottniske Bugt*. *Kalix* Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.
1/30 *Finland*. Sejlanvisning.
1/31 *Finland*. *Skärgårdshavet*. *Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
1/32 *Tyskland*. Signaler forbudt i *tyske* Farvande.

1942	
1/33	Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.
1/34	Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.
1/35	Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.
1/36	Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.
1/37	} Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/38	
1/39	Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/40	Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/41	Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
1/42	Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
1/43	Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
11/448	Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
20/705	Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.
14/495	Tyskland. Nest. Skydeøvelser.
22/807	Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.
1/46	Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
1/47	Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/48	Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/49	Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Felzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
1/50	Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/51	Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
1/52	Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
1/53	Tyskland. Kieler Fjord. Bulk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/54	Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
1/55	Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

1942	
1/68	Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
20/707	Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlægges.
23/850	Danmark. Sundet. Humlebæk E. Fortøjningsbøje udlagt.
20/737	Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke udlagt.
1/68	Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
20/738	Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke udlagt.
1/60	Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejlløb forandret.
20/710	Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
1/61	Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
4/318	Danmark. Sundet. Taarbæk Havn Fyr midlertidigt slukket.
21/756	Danmark. Sundet. Bellevue Anlægsbro E. Kapsejladsmærke udlagt.
22/809	Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
1/62	Danmark. Sundet. Middelgrund. Lyspram udlagt. Grænser for Lossoplads forandret.
1/63	} Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
3/233	
1/64	Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
24/879	Danmark. Sundet. København. Knippelsbro. Vedligeholdelsesarbejder udføres. Advarsel.
1/65	Danmark. Sundet. København. Søndre-Havn. Havnearbejder. Advarsel.
1/67	Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignalet ved Nordre-Røse Fyr midlertidigt forandret.
1/69	Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
1/71	Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
21/758	} Sverige. Sundet. Sømærker udlagt ved Sejlruiter. Sejladsforskrifter.
25/907	
26/964	
20/712	Sverige. Sundet N.-lige Del. Afmærkning forandret.
1/72	Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
1/73	Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsartøj midlertidigt udlagt.
21/776	Sverige. Sundet. Flinteren. Fyrskib og Lystønder udlagt.
1/74	Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærke flyttet.
16/576	Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.
25/936	Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
25/908	Danmark. Smaalandsfarvandet. Borgsted Fyr forandres.
25/910	Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogo Havn. Færgeleje under Bygning.
25/911	Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Fyr. Lysovne forøges.
25/912	Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Færgeleje under Bygning.
15/509	Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Baake fjernet af Isen.

1942	
1/77	Danmark. <i>Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.</i>
1/78	Danmark. <i>Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.</i>
1/80	Danmark. <i>Smaalandsfarvandet. Agerø Havn. Dybde aftaget.</i>
20/714	Danmark. <i>Smaalandsfarvandet. Gedehave. Lødefyr, midlertidigt slukket.</i>
26/966	Danmark. <i>Store-Bælt. Halskov Rev. Fyrskib ombytted midlertidigt med Reservefyrskib.</i>
1/82	Danmark. <i>Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.</i>
1/83	Danmark. <i>Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.</i>
1/84	Danmark. <i>Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærker midlertidigt inddraget.</i>
1/85	Danmark. <i>Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.</i>
22/815	Danmark. <i>Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.</i>
19/657	Danmark. <i>Farvandet Syd for Fyn. Sømærker midlertidigt inddraget.</i>
23/857	Danmark. <i>Farvandet Syd for Fyn. Lystønder og Klokketønde midlertidigt inddraget.</i>
1/89	Danmark. <i>Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder midlertidigt inddraget. Sømærker udlagt.</i>
1/86	Danmark. <i>Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.</i>
1/90	Danmark. <i>Lille-Bælt. Assens—Aarøsund. Sømærker midlertidigt inddraget.</i>
1/91	Danmark. <i>Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.</i>
1/87	} Danmark. <i>Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.</i>
25/938	
23/859	Danmark. <i>Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.</i>

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1942	
21/760	Danmark. <i>Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Oplysning om Sømærkes Plads.</i>
22/830	Danmark. <i>Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret Omraade.</i>
23/853	Danmark. <i>Kattegat. Hundested W. Fortøjningsboje udlagt.</i>
4/320	Danmark. <i>Isefjord. Hundested Havn. Fyr midlertidigt slukket.</i>
25/915	Danmark. <i>Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.</i>
26/967	Danmark. <i>Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.</i>
26/945	Danmark. <i>Isefjord. Lynæs. Skydeøvelser. Advarsel.</i>
25/931	Danmark. <i>Isefjord. Rorvig SSE. Avesund W. Oplysning om Sømærke.</i>
21/761	Danmark. <i>Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.</i>
14/503	Danmark. <i>Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.</i>
1/95	Danmark. <i>Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.</i>
21/778	Danmark. <i>Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.</i>
11/456	Danmark. <i>Kattegat. Samsø. Lushage Fyr. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.</i>
1/96	Danmark. <i>Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Dybde midlertidigt aftaget.</i>
1/98	Danmark. <i>Kattegat SW.-lige Del. Sandbjerg Vig. Juelsminde Havn. Dybde aftaget.</i>
1/97	Danmark. <i>Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvg Bro. Dybde aftaget.</i>
21/780	Danmark. <i>Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.</i>
3/277	Danmark. <i>Kattegat. Aarhus Havn. Spærret Omraade.</i>
20/724	Danmark. <i>Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.</i>
1/99	Danmark. <i>Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.</i>
15/527	Danmark. <i>Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.</i>
1/100	Danmark. <i>Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.</i>
22/817	Danmark. <i>Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.</i>
18/644	Danmark. <i>Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Spidstønde.</i>
2/202	Danmark. <i>Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.</i>
15/539	Danmark. <i>Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.</i>
2/192	} Danmark. <i>Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og orstatet med Lystønder.</i>
3/244	
24/893	Danmark. <i>Kattegat N.-lige Del. Lystønder genudlægges midlertidigt ikke.</i>
2/193	Danmark. <i>Kattegat. Hals Barre. Dybde aftaget.</i>
1/105	Danmark. <i>Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.</i>
1/107	Danmark. <i>Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.</i>
15/529	Danmark. <i>Kattegat. Læsø NW.-Rev Fyrbaake ødelagt. Oplysning om Afmærkning.</i>
1/109	Danmark. <i>Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner Baako forsvundet.</i>
1/113	Sverige W.-Kyst. <i>Kattegat og Skagerrak. Minoespærring udlagt. Advarsel.</i>
1/112	Sverige. <i>Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.</i>
24/884	Sverige. <i>Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.</i>
1/110	Sverige. <i>Kattegat. Göteborg Skærgaard. Aukringsforbud.</i>
1/111	Sverige. <i>Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.</i>
16/574	Danmark. <i>Limfjorden. Nibe. Dybde aftaget.</i>
1/114	Danmark. <i>Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.</i>

- 1942**
 1/115 *Danmark. Limfjorden. Logstor Grunde.* Gravede Rønde. Tilsanding.
 25/918 *Danmark. Limfjorden. Veno Fiskerihavn.* Oplysning om Dybde, Istandsættelsesarbejder og Uddybning.
 12/462 *Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn.* Oplysning om Reparationsarbejder.
 15/514 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Læmole ødelagt af Is. Advarsel.
 1/117 *Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen.* Trafikbestemmelser. Advarsel.
 21/782 *Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen.* Strømundørsøgelsor. Kabel udlægges. Advarsel.
 25/934 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn.* Oplysning om Dybde.
 15/535 *Danmark. Limfjorden. Tyboron.* Havnearbejder iværksættes.
 23/854 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn.* Fyr midlertidigt slukket.
 23/840 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/119 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Dybde i Indløb aftaget.
 1/120 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 1/121 *Norge. Skagerrak. Kristianssand* Anduvning. *Vestregapel.* Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942**
 5/348 *Norge. Farlige Omraader.* Advarsel.
 26/948 *Norge. Varangerfjord. Vadso S.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/122 } *Norge. Vest-Finnmark. Farlige Omraader.* Advarsel.
 4/310 }
 8/411 *Norge. Kvalsund og Langsund.* Mineomraade. Advarsel.
 5/349 *Norge. Tromsø og Sandesund.* Forbud mod Ankring.
 4/311 *Norge. Malangen Fjord.* Mineomraade. Advarsel.
 25/921 *Norge. Vestfjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 19/663 *Norge. Lofoten. Svølvær.* Alarntilstand.
 20/731 *Norge. Fugloyfjord* Anduvning. Mineomraade.
 19/665 *Norge. Follafjord* Anduvning. Mineomraade.
 13/487 *Norge. Frohavet og Hustadviken.* Mineomraader.
 1/123 *Norge. Trondheimsfjorden.* Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 8/412 *Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim Red.* Forbud mod Ankring.
 20/732 *Norge. Giskosund og Kjerringsund.* Spærrede Omraader.
 10/438 *Norge. Stadtlandet.* Mineomraade.
 19/666 *Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden.* Spærrede Omraader.
 19/667 *Norge. Fens- og Sognefjord* Anduvning. Mineomraade.
 20/733 *Norge. Bergen Havn.* Afspærring. Advarsel.
 24/886 *Norge. Hordaland. Hjellefjorden W.* Spærrede Omraader. Advarsel.
 5/350 *Norge. Selbjørnfjord.* Farligt Omraade.
 21/764 *Danmark. Vorupør.* Fyr midlertidigt slukket.
 24/887 *Danmark. Tyboron Kanal* Anduvning. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.
 24/888 *Danmark. Esbjerg Havn.* Oplysning om Dybdeforhold.
 22/819 *Tyskland. Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.
 1/126 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red.* Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1942**
Danmark.
 1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/128 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/129 Bekendtgørelse om Hømmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/130 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/131 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/132 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 24/889 } *danske* Farvande.
 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjer's Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets S.-lige Del*.
 1/136 *Limfjorden.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
 1/138 *Kattegat. Skagerrak.* Advarsel for Fiskere.
 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende *Vejbro* over *Aggersund*.
 20/736 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.

- 1942
20/743 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads under den under Bygning værende Vejbro over *Ulusund* mellem *Kalvehave* og *Koster*.
- 23/841 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *dansk* Havn til *Sverige*.
- 26/952 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
- Norge.*
- 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstedene til *Østersøen*.
- 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minostrygero.
- 8/414 *Hordaland*. *Bergen* Havn. Klargøring af Lanterne.
- 8/415 *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
- Sverige.*
- 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
- 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottens Len*.
- 1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
- 1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
- 1/147 } Midlertidige Lodsfarvande.
21/785 }
1/148 } *Göteborg*, *Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
- 1/149 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
- 1/151 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
- 1/152 } *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
4/317 }
- 23/842 *Falsterbokanalen*. Oplysning om Togtider ved *Höllviksbroen*.
- 20/744 *Falsterbokanalen* N. og S. Minor udlagt.
- 18/631 Opmaalingarbejder 1942. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
- 26/960 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
- Tyskland.*
- 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
- 1/154 Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
- 1/155 Afstandssignal. Advarsel.
- 1/156 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
- 1/157 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangen dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
- 25/935 *Skagerrak*. *Nordsøen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.

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

963. Danmark. Sundet. Tuborg Havn Anduvning. Sømærke atter i Orden.
Den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 43' (42'')$ N. $12^{\circ} 36' (19'')$ E., ved N.-Siden af den E.-ligste Del af den gravede Rende til *Tuborg Havn*, er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 25/928 1942.)
964. Sverige. Sundet. Sømærker udlagt ved Sejlroute. Rettelse til E. f. S. Nr. 25/907 1942.
(U. f. s. Nr. 26/1173. Stockholm 1942.)
De i E. f. S. Nr. 25/907 1942 nævnte udlagte sortmalede Stager skal være sort og hvidmalede Stager.
(E. f. S. Nr. 25/907 1942.)
965. Sverige. Sundet. Limhamn W. Vrag afmærket.
(U. f. s. Nr. 26/1182. Stockholm 1942.)
En Vragdel, hvorover mindste Dybde er 3 m, og som ligger c. 500 m NE. for det udfor *Limhamn* sunkne Vrag af et Dampskib paa $55^{\circ} 35',_{80}$ N. $12^{\circ} 52',_{40}$ E., er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt NE. for Vragdelen.
(E. f. S. Nr. 17/674 og Nr. 25/1001 1941.)
966. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev. Fyrskib ombyttes midlertidigt med Reservefyrskib.
Den 4. Juli 1942 eller snarest derefter vil *Halsskov Rev* Fyrskib paa c. $55^{\circ} 20',_{2}$ N. $11^{\circ} 02',_{8}$ E. i c. 10 Dage blive ombyttet med et Reservefyrskib, som paa Siderne er mærket *Reserve*, og som paa Fyrmastetoppen er forsynet med et Timeglas. Fyr- og Taagesignal forbliver uforandret.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

967. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 29. Juni 1942 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.
c. $55^{\circ} 56'$ N. $11^{\circ} 50'$ E.
(E. f. S. Nr. 23/839 1942.)
968. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Horsens Fjord. Sælgrund N. Klokketønde genudlagt.
Sælgrund N. Klokketønde paa $55^{\circ} 51' (02'')$ N. $10^{\circ} 00' (34'')$ E. er atter udlagt paa Plads.

XI. Bekendtgørelser m. m.

969. Sverige. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 26/1168. Stockholm 1942.)
Det meddeles, at Afmærkningen ved den svenske Kyst fra *Örskärs Fyr* paa c. $60^{\circ} 32'$ N. $18^{\circ} 23'$ 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.

Ekstra-Tillæg.

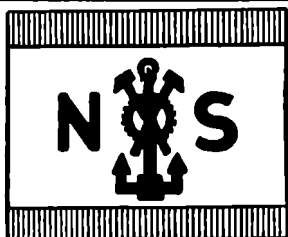
III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

970. Danmark. Kattegat N.-lige Del. Østre-Flak W. Undervandshindring rapporteret.

Et Skib med et Dybgaende af 3,8 m rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa c. $56^{\circ} 58',_5$ N. $10^{\circ} 52',_0$ E., c. 1 Sm 264° fra den ved *Østre-Flak* udlagte Lystønde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

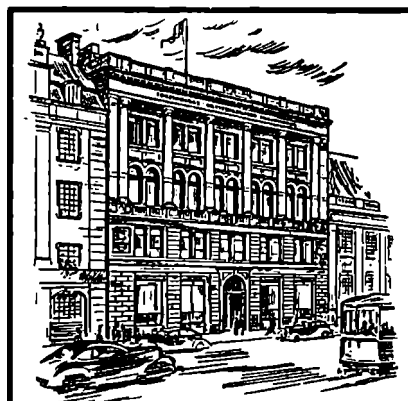
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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.



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

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

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinie kajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—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.: 16 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 Bojer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformandsbøder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. Moderat 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 Skibsformandsbøder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsavgang. Lodsøge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

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

Losning og Lading. I F r i h a v n e n besørger 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. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 15.000 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftot), 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 Kornlosseapparater 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. Havneopge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejslfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere frl. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakator af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 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. Havneopge (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. Lodaer ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastopge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Losning og Lading til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdamperer 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.

HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodsavgang. 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. m³, 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 lob. 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: Sejslk. 24 Øre, Sejslk. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsordamp. uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Ladt. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhallingsplads, 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, 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 Lodsavgang uden ved Bugsering (se Lodal). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Ladtningssomkost. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmede. 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 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 Træskhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsavgang. Lodsøge 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. m³. — Losning og Ladtning: Losning og Ladtning besørger 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 Bassiner for Hyttefæde. Skibreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 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 Lodsavgang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejslkibe 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 27

FREDAG 10. JULI 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Tonnagespørgsmaalet er stadig et af denne Krigs centrale Problemer for de Allierede. Der er ingen Tvivl om, at baade i England, U. S. A. og i de engelske Dominions arbejdes der paa fuld Kraft indenfor Skibsbygningsindustrien, men Ubaadskrigen gør paa den anden Side ogsaa drøje Indhug i Oceanmagternes Handelsskibspark. Hvor store de Allieredes Tab i Virkeligheden er, er det vanskeligt at danne sig nogen Mening om, da Oplysninger om dette Spørgsmaal kun fremkommer i meget begrænset Omfang fra engelsk-amerikansk Side, og selv om de fra Aksemagterne opgivne Tabsopgørelser naturligvis er fremsat i god Tro, kan man ikke helt se bort fra den Kendsgerning, at disse Opgørelser er baserede paa Oplysninger modtagne fra Ubaadskaptajner og Flyvebaadsobservatører, som for langt de fleste Tilfældes vedkommende foretager deres Indberetninger paa Basis af et Skøn over de sænkede Skibes Størrelse, og et saadant Skøn er det naturligvis umuligt at foretage med 100 pCt. Sikkerhed. Naar Krigen engang er forbi og alle Oplysninger om denne Side af Krigen bliver tilgængelige, vil det blive interessant ikke alene at faa konstateret, hvormegen Tonnage der er sænket, men ogsaa hvorledes Søkrigen har indvirket paa Krigens Udfald.

Paa de oversøiske Markeder foreligger der kun faa Rappporter. Hovedinteressen samler sig stadig om Erts-transporterne til U. S. A., hvis hastigt voksende Krigsindustri fordrer større og større Mængder af saa uundværlige Raastoffer som Krom, Mangan o. s. v., der for Størstedelens vedkommende maa hentes fra Indien, Sydafrika, Brasilien og andre mindre betydende Ertsafskibningspladser. Rateniveauet for disse Transporter viser dog ingen Forandringer, idet der stadig noteres: Wiazapatam/U.S. Atlantic, \$15 plus 40 pCt. Krigstillæg, Durban/U.S. Atlantic, \$10.50 plus 30 pCt. Krigstillæg, Rio/U.S. Atlantic \$11 plus 35 pCt. Krigstillæg. Endvidere søges der Tonnage for Kobbererts og Tinerts fra Peru og Chile til saavel US. Pacific som til US. Atlantic, men heller ikke disse Forretninger viser ratemæssig Forandring. — I Vestindiafarten er sluttet Sukker fra Cuba til South Atlantic til 31 Cts. plus 71 pCt. Krigstillæg, og Kul Hampton Roads/New Foundland har gentaget \$4.50 i Kombination med en Ladning Papir til New York til \$6.— fio. Kul Hampton Roads til Sydamerika er sluttet til uforandrede Rater, og det samme gælder Hørfro River Plate/U.S. Atlantic.

Om de engelske Markeder foreligger der praktisk talt ingen nye Oplysninger. Der noteres uforandret Kul fra Durban til Pladser i det østlige Middelhav, ligesom der stadig søges Tonnage for Sult fra Aden og Forindiens Vestkyst til Calcutta.

For svejtsisk Regning søges Tonnage for Korn fra River Plate til Portugal til omkring \$60/\$65, og der er sluttet yderligere Tonnage fra River Plate til Callao til \$20.

Paa vore hjemlige Markeder er det Trælast- og Ertsfarten, der har udvist størst Interesse for Tonnage. Der er sluttet en Del Tonnage for Trælast saavel til Danmark (til de fastlagte Rater) som til Tyskland og Holland, ligesom et ikke ubetydeligt Antal Skibe har fundet Beskæftigelse i Ertsfarten fra Sverige til Tysk-

land. Enkelte Skibe er endvidere sluttet for Kali fra Bremen til Danmark og andre skandinaviske Havne, ligesom der noteres enkelte Salpterordrer fra Norge til Danmark. Raten for disse sidste Ladninger ligger iøvrigt noget svagere, og der kan næppe opnaas mere end Kr. 19 idag. I Kul- og Koksfarten fra Tyskland til Danmark er Efterspørgslen efter Tonnage begrænset.

DE LEDIGE PENGE OG BANKLOVEN

Umiddelbart inden den lange Sommerferie har Rigsdagen færdigbehandlet Lovforslaget om de ledige Penges Sterilisering. Der var opnaaet Enighed mellem alle Parter: Regeringen, Bankerne og Nationalbanken, og Rigsdagen sluttede sig næsten enig til.

Skønt det nu vedtagne Forslag kan komme til at genere de private Banker en hel Del, tøvede disse dog ikke med at slutte sig til i Grundprincipperne. Kun var Kritiken rettet mod Forslaget i dets oprindelige Form fra Nationalbanken, og de havde Hæd med sig i denne Kritik.

Det principielle i Bankloven gaar ud paa en betydelig Skærpelse af de Krav, der stilles til Bankernes Likviditet og dermed er Nationalbankens Beherskelse af Pengemarkedet blevet meget betydelig forøget, saaledes at Pengerigligheden ikke mere kan tage Magten fra Nationalbanken. Dette viser Regeringens Vilje til at bevare Kontrollen over vort Pengevæsen og Modstanden mod at vove sig ud i et Inflationseventyr. Kronens Købeevne skal holdes saa højt som det er muligt, og naar den Tid igen kommer, hvor vi skal tilpasse vort Prisniveau og vore Valutaforhold til Udlandet, vil de Forskydninger, der da maatte blive nødvendige i Kronens Kurs overfor Udlandet, være under Kontrol, og ikke som efter sidste Krig prisgivet tilfældige Svingninger.

Statslaanene kan karakteriseres ved, at Pengene, der laanes, ikke maa bruges, men skal indsættes paa en særlig Konto i Nationalbanken. Men Loven om Statslaanene har dog som alle andre Love sin Ventil, idet Finansministeren kan disponere over Pengene, hvis han kan faa Tilslutning fra Rigsdagens Finansudvalg, men man tør gaa ud fra, at det vil blive meget vanskeligt at opnaa en saadan Tilslutning.

Formaalet er det ganske simple, at faa betydelige Dele af de ledige Penge bundet for en vis Tid, saaledes at Pengenes Ejere kun kan faa rigtige Penge til Disposition ved at sælge de paagældende Papirer. Derved bindes de fastere, end naar de staar paa almindelige Bankkonti. Derved skulde der være slaaet en Bremse for en altfor pludselig Udfoldelse af de ledige Penges Købekraft.

Det kan ikke undgaas, at Statslaanet afspejler sig i Nationalbankens Balance. I de sidste Uger har Balancen af og til vist en mindre Nedgang for Clearing Konti med Udlandet, sidst i Ugebalancen pr. 23. Juni. I Maj Maaned steg denne Konto kun med 9 Mill. Kr., og ogsaa Maanedsbalancen ultimo Juni viser en forholdsvis moderat Stigning, 22 Mill. Kr. Kontoen er dermed vokset til 987,7 Mill. Kr. og nærmer sig med andre Ord Milliarden, selv om Væksten er sagtnet. Forskellige Debitorer sprang derimod op over Milliarden i Løbet af Juni. Stigningen udgjorde 39,4 Mill. Kr. og Kontoen beløber sig ultimo Juni til 1036,3 Mill. Kr. Obligationsbeholdningen, som Banken i en Række Maaneder har solgt ud af, er steget en Ubetydelighed,

1,5 Mill. Kr., til 36,3 Mill. Kr. Ogsaa paa andre af Aktivsidens Poster er der mindre Forskydninger.

Paa Passivsidens fæstnes Opmærksomheden navnlig ved Folio-Kontoen, der for første Gang i lange Tider viser Nedgang. Kontoen er faldet med 24,9 Mill. Kr. til 1118,6 Mill. Kr. Grunden hertil maa imidlertid søges i, at der i Maanedens Løb er optaget et Statslaan paa 60 Mill. Kr., hvilket tillige har medført mere end en Fordobling af Finansministeriets Tilgodehavende hos Banken. Stigningen paa denne Konto andrager 73,2 Mill. Kr., og Tilgodehavendet andrager herefter 144,5 Mill. Kr. Forskellige Kreditorer er steget med 2,6 Mill. Kr. til 87,0 Mill. Kr. Seddelcirkulationen er steget med 14,4 Mill. Kr. til 844,4 Mill. Kr.

Den samlede Balance er steget med 66,6 Mill. Kr. til 2405 Mill. Kr.

DEN DANSK-FINSKE HANDELSSOVERENS- KOMST

Der er truffet Aftale mellem Finlands og Danmarks Regeringer om Vareudvekslingen for Tiden Juli—December 1942. Danmark tillader Eksport til Finland fra Juli til December af 2000 Tons Smør og 4000 Stk. levende Kreaturer. Betalingen erlægges i svenske Kroner i Stockholm. Fortegnelsen over Varer, som mod Betaling over Clearing skal kunne eksporteres fra Danmark til Finland, omfatter Sukker, Mælk, Konserver, Ægprodukter, saltet Fisk, Grøntsager, Raavarer til Fremstilling af Kaffeostatning med flere Levnedsmidler samt Maskiner, Jernvarer, Albumin, Farver, Lægemidler m. m. Totalværdien af denne Import beregnes til 150 Mill. Mark. Blandt de finske Varer til Danmark usavede Trævarer, Finér, Cellulose og Træmasse samt Papir og Pap. Om Tillægskontingenter skal der forhandles i København omkring den 1. Oktober.

Det danske Udenrigsministerium har udsendt følgende Meddelelse:

Efter at der nu er truffet Overenskomst mellem den danske og den finske Regering bl. a. om danske Leverancer af Smør og Kvæg til Finland i andet Halvaar 1942, — for hvilket Betaling erlægges med Indbetaling af svenske Kroner paa den dansk-svenske Clearing-Konto i Stockholm, har Sverige i Tilslutning til de seneste Handelsforhandlinger i København paataget sig at tillade Udførsel til Danmark af svenske Varer indtil et Beløb af 9 Millioner svenske Kroner i den for andet Halvaar 1942 indgaaede Handelsaftale. Den svenske Eksport til Danmark vil herved i andet Halvaar ialt komme op paa 30 Millioner svenske Kroner.

79 DANSKE FISKERE OMKOMMET VED KRIGSFORLIS

Ogsaa den danske Fiskerbefolkning har maattet yde sit store Kontingent af Menneskeliv til Krigen. Paa Dansk Fiskeriforenings Generalforsamling, der har været afholdt i Studenterforeningen, oplystes det, at 79 danske Fiskere har sat Livet til paa Havet som Følge af Krigsforlis, siden Krigen brød ud i September 1939.

Det oplystes i denne Forbindelse, at Foreningens Hjælpefond i Bidrag ved indkomne Bøder for Ulovligheder ved Fiskeforsendelser for nylig havde faaet udbetalt 18.000 Kr. Understøttelserne til Fiskerenkerne kunde derfor sættes betydeligt op.

ÆNDRINGER I SKIBSREGISTERET

I anden Halvdel af Juni Maaned er der blandt andet foretaget følgende registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret:

Dampskibsselskabet Jutlandia A/S, København, har afhændet S/S »Karen Toft« af København (OYIT) til Jens Toft A/S, København. Selskabets Bestyrelse bestaar af Direktør Knud Christian Toft, Skovshoved, Skibsreder Ove Toft, Charlottenlund, og Prokurist

Arne Toft, Gentofte, dets Direktion af nævnte K. C. Toft og O. Toft samt Johannes Verner Sillemann (Underdirektør), Gentofte. Anm. 19. Maj og 18. Juni 1942, reg. 18. Juni s. A.

S/S »Trafik« af København (OUMQ) er udslettet som ophugget. Anm. 27. Juni 1942, reg. s. D.

K. K. K. K. Kul A/S (Københavns Kul og Koks Kompagni A/S), København, er Ejer af nybygget Galease med Hjælpeomotor (Fiskefartøj) »Grete Albert Jensen« af Hirtshals (OZJO), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 54 og 19 Tons. Anm. 20. December 1941, reg. 29. Juni 1942.

K. K. K. K. Kul A/S (Københavns Kul og Koks Kompagni A/S), København, er Ejer af nybygget Galease med Hjælpeomotor (Fiskefartøj) »Anne Sofie Albert Jensen« af Hirtshals (OZJP), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 54 og 19 Tons. Anm. 20. December 1941, reg. 29. Juni 1942.

A/S Dampskibsselskabet Orion, København. Bestyrelsen: Udtraadt C. Holtermann. Indtraadt Højesterets-sagfører Nis Jørgen Gorrissen, København. Anm. 29. Juni 1942, reg. s. D.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, København. Bestyrelsen: Indtraadt Selskabets Direktør, Hans Eigil Hahn-Petersen. Anm. 20. Juni 1942, reg. 29. s. M.

NYT KØBENHAVNSK REDERI

Til Aktieselskabsregisteret er anmeldt Rederiaktieselskabet *Triton*, hvis Formaal det er at drive Rederi- og Befragtningsvirksomhed, Transport- og Spe-ditionsvirksomhed og Køb og Salg af Skibe samt enhver dermed beslægtet Virksomhed.

Aktiekapitalen er 100.000 Kr., fuldt indbetalt. Stifterne er Direktør H. Jacobsen, Holte, Direktør P. Mailund, Aabenraa, og Højesterets-sagfører Egvind Møller, København. Administrerende Direktør er Direktør H. Jacobsen.

DE SVENSKES SKIBES HJÆLP TIL GRÆKENLAND

Tre svenske Skibe staar i Begreb med at afsejle fra Göteborg forsynet med store Røde Kors-Tegn for at indsættes i Trafiken paa Grækenland. Deres første Rejse gaar til en endnu ukendt udenlandsk Havn, hvor de skal indtage Kornlaster. Derefter sendes de til Grækenland med frit Lejde fra alle de krigsførende Magter. Det drejer sig om »Formosa« tilhørende det svenske Ø.K., og »Camelia«, tilhørende det svenske Lloyd samt en Helsingborg Damper.

Samtidig foreligger Meddelelse om at »Drottningholm« i Begyndelsen af April blev chartret af den amerikanske Regering.

Skibet forlod Göteborg paa den første Rejse den 19. April og har siden foretaget yderligere to Ture Lissabon—New York. Skibet er nu kommet ind til Jersey City med 949 Passagerer ombord, hvoraf 500 Amerikanere, som var udvekslet med Statsborgere fra Akse-inagterne.

33 LEJDESKIBE TIL SVERIGE I SIDSTE HALVAAR

De svenske Lejdeskibe, der kommer ind til Göteborg, har i den første Halvdel af indeværende Aar omfattet ialt 280.000 Tons Dødvægt, oplyser »Aftonbladet« i en Redegørelse for, hvad Lejdetrafiken betyder for Sveriges Forsyninger. Lasterne kommer nu praktisk talt udelukkende fra Argentina og Chile, da de andre sydamerikanske Stater har afbrudt de diplomatiske Forbindelser med Tyskland, men ikke desto mindre faar Sverige stadigvæk værdifulde Forsyninger ad denne Vej.

I de forløbne seks Maaneder er ialt 33 Skibe indkommet til Göteborg. Trafiken er begrænset til fem

Skibe om Maanedn plus en Last Mineralolie pr. Kvar-
tal. Ialt fire Skibe har bragt Laster af Brændselolie
paa tilsammen 60.000 Tons. De øvrige 29 har for
Størstedelen medført Landbrugsprodukter. 11 har
haft Hvedelaster paa ialt ca. 25.000 Tons det første
halve Aar. Den gennemsnitlige Aarsimport før Krigen
var ca. 50.000 Tons. Paa den anden Side maa det sidste
Aars daarlige Høst i Sverige tages i Betragtning.
Syv Skibe har bragt Foderstoffer paa ialt 58.000 Tons
sammenlignet med 400.000 Tons gennemsnitlig Aars-
import før Krigen. Andre Varer, som Sverige har faa-
et med Lejdeskibene, er Ris, Bomuld, Fedt-Raavarer,
vegetabiliske og animalske Olier, Flæsk, tørret Frugt,
Kaffe, Kakao, Uld, Huder og Skind, Raagummi, Høst-
garn og Bly.

Ialt 24 af Skibene er kommet fra Sydamerika, 7 fra
Mexico og 2 fra Østen.

FØRSTE INTERNATIONALE SØFARTSKON- GRES SIDEN KRIGENS BEGYNDELSE

For første Gang siden Krigens Begyndelse afholdes
i disse Dage en international Søfartskongres. Det
er den internationale Søfartskommission, der er sam-
let i London under det internationale Arbejdsbureaus
Auspicer. Blandt de Lande, som er repræsenteret paa
Kongressen, er ogsaa Sverige, og Rigsdagsmand *Sven
Lundgreen*, en af de svenske Deltagere, fortæller *Sven-
ska* Dagbladets Londonredaktion om Kongressen. Be-
slutningen om at afholde en saadan Kongres blev
truffet ved det internationale Arbejdsbureaus Sam-
mentræden i Amerika tidligere paa Aaret.

Blandt de Sager, som behandles, er bedre Foran-
staltninger for Livredningen. Redningsbaadenes Ud-
rustning interesserer os alle, siger Hr. Lundgreen, og
de gældende engelske Forordninger lægges til Grund
med visse Forbedringer. Den gamle Type af Daviter
bør snarest ombyttes, og alle Skibe paa over 3000
Tons skal have mindst en med Motor forsynet Red-
ningsbaad paa hver Side. Et andet aktuelt Spørgsmaal
har været den internationale Søfartskommissions Sam-
mensætning. Det er den eneste Kommission, der sor-
terer under Arbejdsbureauet og har Repræsentanter
for saavel Arbejdsgivere som Arbejdere. Der gøres nu
Forsøg paa at faa denne Kommission tredelt ved, at
der ogsaa indtræder Repræsentanter fra Regeringens
Side.

En moderne Skibsprøveanstalt i Göteborg.

Den svenske Stat har — som bekendt — en Skibsprøve-
anstalt i Göteborg, hvor der udføres et omfattende
Forskningsarbejde, som kommer saavel Redere som Værft-
er til Gode. Paa denne Prøveanstalt undersøges forskel-
lige Skrogformers Anvendelighed for forskellige Farter,
og der gøres Forsøg med selvdrevne Skibsmodeller samt
med fritgaaende Skrue, hvorved Trykkraft, Moment og
Virkningsgrad studeres. Ogsaa mange andre hydrodynamiske
Undersøgelser udføres paa denne Anstalt.

Prøverne udføres i en 260 Meter lang Vandrende. For
at Rødens Bund og Vægge ikke skal indvirke skadeligt
paa Maaleresultaterne, er Røden udført med en Bredde
paa 10 Meter og en Dybde paa 5 Meter. Til Fyldning af
det store Bassin fordres ikke mindre end 12.500 Kubik-
meter Vand. Røden er den tredjestørste i Europa.

Maalingerne registreres fra en Løbevogn, der er forsynet
med fire Hjul, som løber paa Skinner langs med Rødens
Sider. Disse Hjul er lejret i sfæriske Rullelejer. Paa Grund
af Fordringerne til Løbenøjagtigheden er Lejerne placeret
i stor Afstand fra hinanden og udført med mindre Lejerslør
end normalt. Løbevognens Vægt er 14 Tons, og takket
være Rullelejerne og den nøjagtige Oplægning af Skin-
nerne kan Vognen skubbes af een enkelt Mand. For
at Hjulene skal kunne rulle nøjagtigt ud ad den 260 Me-

STOREBÆLTSBROEN OG ØRESUNDSBROEN SPØGER STADIG

Som det var at vente i en for den indenlandske Skibs-
fart saa vanskelig Tid, spøger de store Broprojekter at-
ter. I adskillige tekniske Kredse anser man det for en Selv-
følge, at den Udvikling, der i de senere Aar har vist sig
paa Brobygningsomraadet, vil blive fortsat, saasomt For-
holdene atter bliver normale. Der tales derfor paany om
Storebæltbroen og *Øresundsbroen*.

Der vil da blive Tale om Brotyper af et langt voldsom-
mere Format end de hidtidige Storbroer, der er bygget her
i Landet. Lillebæltbroen er ca. 1 km lang, Storstrøms-
broen 3,5 km, og begge Broer har kostet godt 40 Mill.
Kroner.

I tekniske Kredse er der stor Interesse for at tage nye
Opgaver op, og store danske Ingeniørfirmaer som Kamp-
sax, Højgaard & Schultz og Christiani & Nielsen har paa
eget Initiativ udarbejdet Projekter til Storebælt- og Øre-
sunds-Broerne med tilhørende Motorveje gennem Landet.

Der rejses dog ogsaa vægtige Indvendinger mod et fort-
sat dansk Brobyggeri i den store Stil. Det hævdes sanle-
des, at vel skaber Bygningen af Broer og Veje Beskæf-
tigelse, men samtidig kræver den Investering af store Ka-
pitaler, som med større Fordel vilde kunne anvendes in-
denfor Industrien, Skibsbygningen og Boligbyggeriet, der i
samme Grad fremmer Beskæftigelsen og ikke som Bro-
bygningen er en Overkapitalisering.

Ser man nærmere paa de to store Broprojekter, der
kommer paa Dagsordenen efter Krigen, vil Millionbeløbene
hurtigt slaa i Øjnene.

Storebæltbroen er projekteret ført fra Halskov Rev
paa Sjællandssiden til Pynten umiddelbart Øst for Nyborg
og over Sprogø.

Broens Længde bliver 17,5 km, og den faar flere Gen-
nemsejlinger, hvoraf den bredeste bliver 400 m og 45
m høj. De største Vanskeligheder i Forbindelse med Pro-
jektet er Vanddybden, der sine Steder er 45 m. Udgifterne
— anslaaet før Krigen — vil blive 257 Mill. Kr.

Øresundsbroen er budgetteret til at koste 152 Millioner,
hvilket skyldes den kortere Længde — 14 Kilometer. Her-
til kommer, at Dybden er betydelig ringere og Bundfor-
holdene bedre.

Broen er tænkt fra Amagers Kyst til Skaane, altsaa
mellem København og Malmø. Naturligvis er det Tanken,
at Svenskerne skal betale deres Del af Udgifterne til den
store Bro, der faar to store Gennemsejlingsaabninger hver
paa 300 m Bredde og 45 m Højde.

ter lange Skinnebane, er Vognen paa den ene Side for-
synet med fire Støtteruller, to paa hver Side af Skinnen.

Hvert af Løbehjulene drives separat af en Jævnstrøms-
motor. De fire Motorer er paamonteret med Kuglelejer.
I Forbindelse med Motoren findes en Gearkasse og bagved
denne en Generator, begge beregnet for Løbevognens Ha-
stighedsregulering. Baade Gearkasse og Generator er for-
synet med SKF-Kuglelejer. Selve Løbevognen er bygget
op som Spærfagskonstruktion af Staalrør. I Midten er
et Modstandsdynamometer monteret, og foran og bagved
findes Trimmeapparater. Modstandsdynamometeret er fa-
brikeret af Firmaet Otto A. Ganser i Wien efter System
Dr. Gebers. I Modstandsdynamometret er praktisk talt alle
Aksler og Vægtstangsarme lejret i SKF-Lejer.

De Skibsmodeller, som undersøges, har sædvanligvis
en Længde af 6—7 Meter. Ved Slæbeprøve siger de hy-
drodynamiske Love, forholder Modellens Hastighed sig til
Fartøjets Hastighed som Kvadratrod af Modelskalaen.
For et Skib paa for Eksempel 100 Meters Længde og en
beregnet Fart paa 14 Knob, bliver den Hastighed, med hvil-
ken Modellen skal føres frem i Røden altsaa 1,86 m/Sek.,
saafremt Modellen udføres i en Femtededels Skala.

I Almindelighed ligger Kørehastigheden for Last- og Pas-
sagerskibe mellem 1,5 og 3 m/Sek. For hurtiggaaende

Skibe. saasom Jagere, bliver Hastigheden mellem 5 og 6 m/Sek. og for Flyvebaade, Motortorpedobaade og Flyveplanspontoner endnu større. For at man skal kunne udføre Prøver ved alle tænkelige Hastigheder med Modeller i passende Skala, er Løbevognen konstrueret for en Hastighed paa indtil 14 m/Sek.

Et Slæbeforsøg foregaar paa følgende Maade:

Skibsmodellen trimmes og kobles fast til Dynamometrets vertikale Vægtstangsarm. Ved Start og Bremsning kan Modellen laases, saaledes at de ømfindtlige Instrumenter ikke tager Skade. Vognen køres derefter op i den beregnede Hastighed, og Modellen kobles forsigtigt løs, hvorved Skibsmodstanden registreres ved Hjælp af en Ridsefjer paa et Maalepapir, som er fæstnet paa en roterende Cylinder. Kraften overføres gennem kuglelejeforsynede Vægtstænger og Aksler samt Fjedre til Registreringsapparatet. Paa Diagrammet indtegnes ogsaa automatisk Køretiden og Prøvestrækningen. Tidsregistreringen sker ved Hjælp af et Urværk, og Vejstrækningen faas ad elektrisk Vej ved Impulser fra Knaster, der er placeret i to Meters Afstand fra hinanden ud ad den ene Skinnestreg. Under Kørslen kan ogsaa For- og Agtertrimningsforandringer aflæses, det vil sige For- og Agterendernes Hævning eller Sænkning i Forhold til en rolig Vandoverflade. Anordninger til Fotografering og Filmsoptagelse af Skibsmodellen i Bevægelse samt Bølgedannelsen findes ogsaa.

Ved selvdrivende Skibsmodeller er der indbygget et Skruedynamometer i Modellen, og Skruen drives af en

elektrisk Motor, der er lejret i Kuglelejer. Ved Kørsel med skruedrevne Skibsmodeller føres Løbevognen frem med samme Hastighed som Modellen, hvorved det er muligt at aflæse Modellens Hastighed. Vognen styrer ogsaa Modellen i Prøverenden. Paa Dynamometeret kan saavel Skruens Trykkraft som Moment aflæses, og ved Hjælp af tidligere Slæbeforsøg kan Skruens Sugevirkning paa Modellen (reps. Skibel) beregnes.

Man kan her ved at prøve forskellige Skrueer naa frem til den for den paagældende Model og altsaa ogsaa for Skibet bedst egnede Skrue. Til Lejring af de forskellige Aksler anvendes 23 SKF-Lejer.

Der udføres ogsaa Forsøg med fritgaaende Skrueer. Ved disse Forsøg drives Skruen indvendigt fra en under Løbevognen fastsat smal Kappe af Plade. Hertil anvendes de samme Apparater som ved Forsøg med selvdrivne Skibsmodeller. For at Skruen kan komme til at arbejde i saa roligt Vand som muligt, sidder den i Forenden af Kappen. Ved saadanne Forsøg kan Skruuevirkningsgraden ved forskellige Belastningsforhold findes. Skruueakslen er lejret i Kuglelejer.

Det totale Antal SKF-Lejer, der er monteret i Løbevognen og Apparatudrustningen er 92.

Det er kun naturligt, at de Maskiner og Apparater, som anvendes af Statens Skibsprøveanstalt i Göteborg ved Gennemprøvning af de forskellige Skibsmodeller, er udrustet med SKF-Lejer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Grenaa—Hundested-Færgen »Djursland« solgt.

Som tidligere omtalt har A/S Grenaa-Hundesteds Færges fart ført Forhandlinger om Salget af Færgen »Djursland«, og siden den nye Færge »Marsk Stig« blev færdig, har der været Tale om flere Købere, men først nu er Salget endelig gaaet i Orden. Færgen er solgt til Udlandet for 555.000 Kr.

Den afaar i nær Fremtid fra Hundested til Værft for Eftersyn inden Afleveringen.

»Djursland« er Selskabets ældste og mindste Færge. Den er bygget paa Nakskov Skibsværft, og det var med den, Færgeruten Hundested-Grenaa aabnedes i 1934.

Omkommet ved Forlis.

Ifølge Meddelelse til Familien i Marstal er Kaptajn Jørgen Rasmussen, Marstal, omkommet ved et Skibsforlis. Matros Carl Aage Krabbenhoff Hansen er ligeledes omkommet ved Forlis.

Frederikshavn-Kutter forlist med 5 Mand.

Efter hvad Ritzaus Bureau erfarer, er den danske Fiskekutter »Anni« af Frederikshavn udeblevet i længere Tid, saa den maa formodes at være forlist i Nordsøen.

Saa vidt man har kunnet bringe i Erfaring, bestod Besætningen af 5 Mand: Skipper Ove Larsen, Frederikshavn, Fiskerne Chr. Olsen, København, Leo Petersen, Odense, Chr. Jensen, Frederikshavn, og Svend Chr. Pedersen, Esbjerg.

Deres Paarørende er underrettet.

Dødsfald.

Fhv. Kaptajn og Skibsmægler Jens P. Nielsen i Rørvig er død, 89 Aar gammel. Den afdøde har gennem Aarene beklædt en lang Række Tillidshverv paa Egnen.

Fhv. Maskinmester Axel James Barfred, Charlottenlund, er død i en Alder af 73 Aar. Den gamle Maskinmester sejlede i mange Aar i Rederiet C. K. Hansen, indtil han i 1921 gik i Land.

De danske Skibssalg til Argentina.

Senatet har godkendt Forslaget om Køb af fire danske Skibe, der har søgt Tillflugt i argentinske Havne. Det drejer sig om »American Reefers«, »Indian Reefers«, »Brazilian Reefers« og »Brctagne«.

Reddede fra »Hans Egede«s Forlis.

Fru Fiskegrosserer Klitgaard, »Stinesminde« ved Marierfjord, har faaet Vished om, at hendes to Børn, Bandsmand Børge Klitgaard og Frk. Edith Klitgaard, der efter Bestemmelsen skulde have været med paa Grønlandsbaaden »Hans Egede«s sidste skæbnesvangre Tur, lever i bedste Velgaaende i New York.

Frådømt Retten til at føre Skib.

Ved Søndre Birk har der været rejst Sag mod den 29-aarige Sætteskipper Hans Kristian Hansen og hans 32-aarige Matros Hans Peder Ingemann Jensen.

Det var blevet opdaget, at de to Mænd i Helsingør Havn havde drukket sig fulde for Penge, de havde faaet ind ved at sælge stjaalet Tovværk og Solarolie. Sætteskipperen tilstod Tyveri af en Dykkerdragt og Bedrageri overfor det sociale Udvalg i Dragør. Han havde hævet Beklædningshjælp, skønt hans Aarsindtægt var 6800 Kr.!

Ved Dommen fik Matrosen 4 Maaneders Fængsel, Sætteskipperen 6 Maaneders. Begge fik Afholdspaalæg i 3 Aar efter Løsladelsen, og Hansen mister Retten til at føre Skib.

To Motorsejlere skifter Ejere.

Kaptajn A. H. Pedersen, København, har solgt Motorskonnerten »Elisabeth« til et Partrederi ved Navn »Nordia« med Firmaet Andersen & Stender i København som bestyrende Reder. »Elisabeth«, der tidligere har været hjemskrevet i Aarhus, faar nu Hirtshals som Hjemsted. Skibet, der er paa 69 Brutto Tons (126 Tons d.w.), er bygget i 1913 af Eg og Bøg. Købesummen ved Salget er ca. 70.000 Kr.

Kaptajn N. C. Petersen, Stubbekøbing, har solgt Motorgaleasen »Birgitta« til Kaptajn Petersen, Rønne, for et Beløb af 82.500 Kr. »Birgitta«, der er paa 64 Brutto Tons (120 Tons d.w.), er bygget i Stubbekøbing i 1910 af Eg og Bøg.

Finland forhøjer Skibsfagifternes.

Fra den 1. Juli har Finland forhøjet sine Skibsfagifter, særlig Fyrafgiften, Bugserhjælpen, Lodsafgiften og Betalingen for Isbryderhjælp med 50 pCt.

Hævet efter to Aars Forløb.

Et Bjergningselskab har i nogen Tid arbejdet med at hæve den norske Dampers »Bjarkøy«, som blev sænket under Krigsoperationerne nordpaa i 1940.

Nu er det lykkedes, og det viser sig, at baade Skrog og

Artur Seeberg

REEDEREI · SCHIFFSMAKLEREI · BEFRACHTUNG

Stettin Augustastraße 44, Fernruf 29 243/2
Riga Domplatz 5, Postfach 2507, Fernruf 31 980
Libau Kornstraße 22, Fernruf 1549
Windau Villenstraße 32, Fernruf 29

Drahtanschrift »SEEBERG« für alle Plätze

Maskineri er i en ganske god Forfatning. Man fik hurtigt Maskinen repareret saa meget, at den kunde drive Lænsepumperne og derved holde Skibet flydende ved egen Hjælp. Nu er Skibet ogsaa ved egen Hjælp ankommet til Værft.

»Bjarkøy» er paa 311 B. R. T. og tilhørte ved Sænkningen Troms Fylkes Dampskibsselskab, men det er nu overtaget af et Rederi i Bodo.

Internerede finske Søfolk paa Isle of Man

Omtrent 130 finske Søfolk er interneret paa Isle of Man i det irske Hav. Omtrent 50 af disse skal stamme fra Åland, og blandt dem er mange Kaptajner.

Der har været ført en Række Forhandlinger om disse Søfolks Skæbne, men endnu er man ikke naaet til et positivt Resultat.

De internerede Finner opretholder Forbindelsen med Hjemlandet gennem det internationale Røde Kors.

De sænkede Skibe bjerges.

Ved Europas Kyster ligger nu talrige sænkede Skibe som Følge af Krigsoperationerne. De repræsenterer store Værdier, og efter hvad der meddeles i en Korrespondance til Svenska Dagbladet interesserer de tyske Myndigheder sig for denne Sag, og man lader foretage Bjergninger, hvor ogsaa ikke-tyske Selskaber beskæftiges.

Saaledes har man fornylig bjergt en stor engelsk Tankbaad paa ikke mindre end 19,000 Tons. Denne Tankbaad rummede Benzin og Brændselolie for de engelske Jagere, som var stationerede i det ægæiske Hav, og var sænket af tyske Stukas ikke langt fra Land. Efter at det ved Dykkerundersøgelser var konstateret, at en Del af Lasten var ubeskadiget, iværksattes et effektivt Bjergningsarbejde, og paa denne Maade har man reddet omkring 5000 Tons Brændselolie.

United Molasses Regnskab.

Det engelske Sukker-Molasse Selskab, United Molasse Company, har i det forløbne Regnskabsaar haft et Overskud paa 830.000 Pd. Strl. mod 1,29 Mill. Pd. Aaret forud. I Aarsberetningen henvises til, at Handelen paa Kina ligger fuldstændig stille, og at Investeringerne paa Java maa anses for tabte. Ved den konservative Afkrivningspolitik i de forudgaaende Aar er det forhindret, at Balancen er blevet ugunstigere, idet Investeringerne i Kina og paa Java blev fuldstændig afskrevet allerede i 1940. Nedgangen i Aarets Indtægter vilde have været endnu større, saafremt Selskabet ikke havde raadet over en betydelig Flade af Skibe, som ved at sejle til de officielle Krigsfragtrater har haft større Indtægter end i de forudgaaende Aar. Med Henblik paa denne vedvarende Indtægt fra Selskabets Skibsfartsafdeling kan der opretholdes et Udbytte paa 22½ pCt., selv om de 2½ pCt. heraf tages fra Kapitalreserverne.

Amerikanske Søfolk

Det meddeles nu officielt, at amerikanske Søfolk har faaet Paalæg om at tage Hyre paa et hvilket som helst Skib, der sejler for allieret Regning. Men venter, at det kommer til at betyde en Lettelse i de Vanskeligheder, som periodisk gør sig gældende i visse Trades.

Hamburg Sydamerika Linien

Paa en Generalforsamling i Hamburg Sydamerika Linien er Kapitalforøgelsen fra 10 til 20 Mil. RM. blevet vedtaget, og det blev ligeledes besluttet at udbetale et samlet Udbytte paa 3 pCt. for Aarene 1939, 1940 og 1941.

Den nye Kontrolkomité fik følgende Sammensætning: Theodor Amsinck, Hamburg, Erich Bechtold, Berlin, Dr. Georg Ross, Kiel, Karl Bollmeyer, Bremen, Wilhelm Hüth, Hamburg, Dr. Richard Kaselowsky, Bielefeld, Carl Ludwig Nottebohm, Hamburg, Rudolf-August Detker, Bielefeld, Statsraad H. W. Julius Peters, Hamburg, Wilhelm Schroeder, Firmaet Schroeder Gebrüder & Co., Hamburg, Otto Stürken, Hamburg, og Ludwig Wirtz, Hamburg.

Ny Forretningsfører for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har paa et Bestyrelsesmøde forleden valgt Befragter P. Grube, Gentofte, til Forretningsfører fra den 1. August.

Indtil fornylig var, som bekendt, cand. polit. Borch Jo-

hansen Forretningsfører for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

De minesprængte svenske Lejdebaade.

Begge minesprængte Lejdebaade »Uddeholm» og »Argentina» har, efter hvad Skibsreder Gunnar Carlsson meddeler til »Gøteborg Morgonpost», fulgt den sædvanlige Rute, d. v. s. de har holdt sig tilsoes i den Rende mellem Minefeltet, som man altid anvender. Antagelig er Skibene kommet ind i et Minebælte, som er blevet udlagt i det sidste Døgn lige i den Rende, og som ingen kunde forudse. Det skete vil dog næppe komme til at indvirke paa den fortsatte Lejdetrafik. Man maa gaa ud fra, udtaler Skibsreder Carlsson, at det drejer sig om en tilfældig Minering, og efter Rensning af Renden og større Opmærksomhed er der intet til Hinder for, at Trafikken kan fortsættes uden yderligere Uheld.

Tysk Udbytte

Paa en Generalforsamling i Bremer Lagerhaus-Gesellschaft er det blevet vedtaget at udbetale 6 pCt. i Udbytte.

PERSONALIA

To Jubilæer i D. F. D. S.

Paa Mandag har to Maskinmestre 25 Aars Jubilæum i D. F. D. S.'s Tjeneste, nemlig Maskinmester Svend Aage Larsen og Orla Kofoed.

80 Aar.

En af Dragørs kendte Skibsførere Kaptajn Andrian Peter Schmidt, fylder paa Tirsdag 80 Aar. Kaptajn Andrian Schmidt har trods sin høje Alder stadig Tilknytning til Søen som Reder for et Sejl- og Motorskib.

60 Aar.

I Dag — den 10. Juli — fylder tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn M. K. Neerup, 60 Aar. Kaptajn Neerup var sidst Fører af S/S »Rhone», der krigsforliste 1940. Aaret efter tog han sin Afsked fra Selskabet med Pension.

Nyt Soretsmedlem.

Aarhus Stiftamt har beskikket Skibsreder J. Gottfred Jensen, Aarhus, til for Tiden indtil 31. December 1944 at være Medlem af Soreten for Aarhus Amt i Stedet for Kaptajn J. C. Nielsen, Aarhus, der efter Ønske er fritaget for Hvervet.

Lodsvæsenet.

Lods ved Nordlollands Lodseri, H. V. Loie, er efter Ansøgning afgaaet fra Lodsvæsenets Tjeneste paa Grund af Svagelighed, ved Udgangen af Juni.

Eksaminer ved Svendborg Navigationsskole

De nu afsluttede Eksaminer paa Svendborg Navigationsskole havde følgende Resultater:

Skibsførereksamen (Max. 168 — Min. 84). B. J. Andersen, København, 122 Points. E. F. Grue, Aalsø (Randers), 116. J. E. Jensen, Hals., 112. H. G. Johansen, Svendborg, 114. H. R. Larsen, Vinding, 105. K. C. Nielsen, Langeland, 102. Th. H. Olesen, Ringkøbing, 91. M. H. Ryge, Odense, 147 (Udm.). M. Tønder, Skive, 114.

Styrmandseksamen (Max. 203 — Min. 87). A. W. Bay, Saxkøbing, 115 Points. K. Carl, Aabenraa, 148. H. Egebæk, Jerslev, 118. B. M. Hansen, Faaborg, 109. H. J. Jensen, Aalborg, 129. K. E. Jensen, Aarhøj (Præstø), 116. P. V. Jørgensen, Strib, 107. O. R. Møller, Rudkøbing, 132. N. P. Nielsen, Borbjerg, 116. H. K. Smidl, Færøerne, 162. O. J. Sørensen, Thurø, 112. Chr. Ubbesen, Aalborg, 128. S. J. Dam, Færøerne, 124. J. A. Eghoff, Svendborg, 153. E. B. Jeppesen, Løgstør, 151. H. Kortermann, Horne, 128. P. Larsen, Fausing, 130. W. G. Larsen, Kolding, 87. W. A. Lund, Troense, 185 (Udm.). N. K. Nielsen, Bogø, 179 (Udm.). O. S. Nielsen, Randers, 145.

Radioekspedientprøven, 2. Kl. Certifikat. H. N. Hansen, Femtø, 70 Points, C. A. Petersen, Middelfart, 59. H. C. Schroll, Hillerslev, 67. F. Bergmann, Aarhus, 69.

H. N. Hansen, H. C. Schroll og F. Bergmann faar Dansk Dampskibsrederiforenings Præmier, henholdsvis 300 og 100 Kr. H. N. Hansen og H. C. Schroll, som ogsaa har bestaaet Styrmands- og Skibsførereksamen med Udmærkelse, faar »Foreningen til Søfartens Fremme«s Præmie.

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 ||| ANLIEGADE 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 KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

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 $\frac{A}{S}$
er Stedet

Anstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.

HØVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

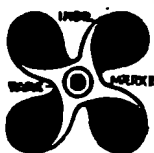
PACIFIC A/S

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.



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 9. Juli 1942.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 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, hvortil 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. Østersøen.

971. (T). Danmark. Fakse Havn. Dybde aftaget.

Dybden i *Fakse Havn* paa c. $55^{\circ} 12',_8$ N. $12^{\circ} 10',_1$ E. er aftaget til $3,8$ m.

(Se Tillæg.)

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

972. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Dybde i W.-lige Indløb aftaget.

Dybden i det W.-lige Indløb til *Masnedsund Havn* paa c. $54^{\circ} 59',_8$ N. $11^{\circ} 53',_7$ E. er aftaget til $6,3$ m.

973. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.

Dybden ved *Guldborg Bro* paa c. $54^{\circ} 52',_3$ N. $11^{\circ} 45'$ E., paa *Lolland*, er aftaget til $3,2$ m.

974. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Sakskøbing Fjord. Oreby Rende. Sakskøbing Rende. Dybde aftaget.

Dybden i saavel *Oreby Rende* som *Sakskøbing Rende* er aftaget til $3,2$ m. c. $54^{\circ} 49'$ N. $11^{\circ} 35',_5$ E.

975. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.

Dybden i *Ærøskøbing Havn* paa c. $54^{\circ} 53',_1$ N. $10^{\circ} 25',_1$ E. er som følger:

I *Store-Havnebassin*, 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.

976. (T). Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.
I *Hejlsminde* Havn paa c. $55^{\circ} 21',7$ N. $9^{\circ} 36',2$ E. er der sandet saa stærkt til, at Tillægning til Bolværk ikke kan finde Sted.
977. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Asserballeskov Bro ødelagt.
Asserballeskov Bro paa c. $54^{\circ} 58',7$ N. $10^{\circ} 00',5$ E. er ødelagt og vil ikke blive genopført som Anlægsbro.
(Danske Lods III, Side 141. Havnelods Side 43.)
978. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Varnæs Vig Bro ødelagt.
Varnæs Vig Bro paa c. $55^{\circ} 02',1$ N. $9^{\circ} 34',3$ E. er for Tiden i ubrugbar Stand.
979. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Als W.-Kyst. Lønsomade (Lønsemaj) Bro ødelagt.
Lønsomade (Lønsemaj) Bro paa c. $55^{\circ} 02',3$ N. $9^{\circ} 39',2$ E. er ødelagt af Isen.
(Danske Lods III, Side 147. Havnelods, Side 143.)
980. Danmark. Lille-Bælt. Als S.-Kyst. Hørup Hav. Kegnæs Bro ødelagt.
Kegnæs Bro paa c. $54^{\circ} 53',7$ N. $9^{\circ} 53',8$ E. er ødelagt af Isen.
(Havnelods, Side 113.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

981. Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.
Der afholdes Skarpskydningsøvelser den 9. Juli 1942 Kl. 1200—1500 fra Terrænet E. for *Mørkeslev*, N. for *Holbæk Fjord*, mod *Kirsebærholm*.
Fareområdet under Skydningen begrænses af en Linie gennem Punkterne:
a) $55^{\circ} 44',5$ N. $11^{\circ} 43'$ E. c) $55^{\circ} 43'$ N. $11^{\circ} 43'$ E.
b) $55^{\circ} 44',5$ N. $11^{\circ} 47'$ E. d) $55^{\circ} 43'$ N. $11^{\circ} 37'$ E.
Sikkerhedshøjde: 100 m.
Der vil ikke blive hejst særlige Afspærringssignaler.
Man advares imod under Skydningen at færdes i *Holbæk Fjord* og *Inderbredning*.
982. (T). Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
Dybden i *Øster-Hurup* Fiskerihavn paa c. $56^{\circ} 48',2$ N. $10^{\circ} 16',7$ E. er aftaget til 3,3 m. Dybden i Indløbet til Havnen er 2,8 m.
983. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sandbjærg Vig. Juelsminde Havn. Dybde atter normal.
Vanddybden i *Juelsminde* Havn paa c. $55^{\circ} 42',9$ N. $10^{\circ} 01',2$ E. og i Indsejlingen dertil er efter Oprensning atter normal, 3,5 m.
(E. f. S. Nr. 1/98 1942. Kort Nr. 114, 103 og 150. Danske Lods II, Side 193. Havnelods, Side 108.)
984. (T). Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.
Dybden i *Østerby* Havn paa c. $57^{\circ} 19',3$ N. $11^{\circ} 07',7$ E. er aftaget til 3,1 m.
985. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Gylling Næs E. Vragafmærkning inddraget.
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 26/946 1942 meddeles af Vragafmærkningen ved Vraget paa $55^{\circ} 52'$ ($03''$) N. $10^{\circ} 17'$ ($03''$) E. c. 2,7 Sm 163° fra *Hov Fyr*, der er fjernet, nu er inddraget.
(E. f. S. Nr. 26/946 1942.)
986. (T). Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
Dybden i *Skive* Havn paa c. $56^{\circ} 34',2$ N. $9^{\circ} 03',4$ E. er aftaget til 4,1 m.

987. (T). Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.
 Dybden ved Ørodde Bro paa c. $56^{\circ} 47'_{,2}$ N. $8^{\circ} 52'_{,8}$ E. er aftaget paa Grund af Tilsanding.
988. (T). Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
 Dybden ved *Vilsund* Anlægsbro paa c. $56^{\circ} 52'_{,9}$ N. $8^{\circ} 38'_{,0}$ E. er aftaget til $2_{,8}$ m.
989. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: $5_{,5}$ m, i *Svanholm Fyrlinie*: $6_{,3}$ m, i *Sælhundeholm Løb*: $3_{,8}$ m, i *Gaasholm Løb*: $1_{,2}$ m, i *Svanholm Løb*: $1_{,2}$ m og i *Kobberø Løb*: $2_{,3}$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* $5_{,5}$ m over *Havrevlen* og $6_{,3}$ m i *Svanholm Fyrlinie* og $3_{,8}$ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
 Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:
 a. $56^{\circ} 43'$ ($16''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($08''$) E. — $3_{,8}$ m.
 b. $56^{\circ} 43'$ ($08''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($23''$) E. — $4_{,0}$ m.
 c. $56^{\circ} 42'$ ($36''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($30''$) E. — $3_{,8}$ m.
 d. $56^{\circ} 42'$ ($55''$) N. $8^{\circ} 12'$ ($50''$) E. — $4_{,0}$ m.
 (E. f. S. Nr. 23/840 1942. Kort Nr. 104.)
 (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

990. Norge. Folla. Spærret Omraade.
 (N. f. S. Nr. 26/1250. Berlin 1942.)
 Et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinien gennem nedennævnte Punkter, er spærret for Skibsfart og Fiskeri:
 Fra $67^{\circ} 35'_{,4}$ N. $15^{\circ} 01'_{,3}$ E. og fra $67^{\circ} 34'_{,7}$ N. $15^{\circ} 07'_{,7}$ E.
 over $67^{\circ} 36'_{,2}$ N. $15^{\circ} 01'_{,8}$ E. til $67^{\circ} 36'_{,0}$ N. $15^{\circ} 12'_{,3}$ E.
 over $67^{\circ} 37'_{,0}$ N. $15^{\circ} 05'_{,0}$ E.
 til $67^{\circ} 37'_{,0}$ N. $15^{\circ} 09'_{,8}$ E.
991. Norge. Bergen. Nordnes Lystønde ommalet.
 (N. f. S. Nr. 26/1234. Berlin 1942.)
Nordnes rødmaledede Lystønde paa c. $60^{\circ} 24'_{,0}$ N. $5^{\circ} 18'_{,5}$ E. er nu lvidmalet.
992. (T). Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
 Dybden i *Ringkøbing Havn* paa c. $56^{\circ} 05'_{,3}$ N. $8^{\circ} 14'_{,5}$ E. samt i Indløbet dertil er aftaget til $2_{,5}$ m.
 (Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

993. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i Lille-Bælt (Aabenraa Fjord).
 Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 6. Juli 1942 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 Udøvelse af Fiskeri samt Opankring er forbudt i et Omraade, der begrænses af Linien gennem følgende Punkter:

- 1) 55° 02',⁸⁵ N. 9° 30',⁵ E.
- 2) 55° 02',⁵ N. 9° 30',⁵ E.
- 3) 55° 02',⁵ N. 9° 32',⁵ E.
- 4) 55° 03',⁵ N. 9° 32',⁵ E.
- 5) 55° 03',⁵ N. 9° 31',⁷ E.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(Kort Nr. 151, 152, 150 og 185.)

994. Tyskland. Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
(N. f. S. Nr. 26/1251. Berlin 1942.)

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 sejlene Koffardiskibe i rette Tid at vige langt til Siden for en Formation af Krigsskibe og under alle Omstændigheder at undgaa at bryde igennem den.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/156 1942.

995. Tyskland. Advarsel til Søfarende i Henhold til Seewasserstrassenordnung § 17.
(N. f. S. Nr. 26/1252. Berlin 1942.)

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 Kegel 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/154 1942.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

R. 108. Sværholt og Hopscidet til Nordkyn.

Tyskland:

R. D. 248. Die Elbe von Krautsand bis Brunshausen.

R. D. 249. Die Elbe von Brunshausen bis Tinsdahl.

Tillæg.

I. Østersøen.

996. Sverige. Indsejlingen til Sölvesborg. Sømærke inddraget.
(U. f. s. Nr. 27/1187. Stockholm 1942.)
Den sorte Tønde paa $55^{\circ} 59',_{01}$ N. $14^{\circ} 33',_{44}$ E. N. for *Bulleråsen* er inddraget.
(Kort Nr. 180.)
997. Sverige. Hanösund. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 27/1186. Stockholm 1942.)
Den sorte Tønde paa $56^{\circ} 03',_{06}$ N. $14^{\circ} 47',_{93}$ E. N. for *Laxgrund* er ombyttet med en sort Stage med Ballon.
(Kort Nr. 180 og 181.)
998. Sverige. Öland E.-Kyst. Vragafmærkning udlagt.
(U. f. s. Nr. 27/1185. Stockholm 1942.)
En grøn Stage med 1 grønt Flag er udlagt paa $56^{\circ} 36',_{80}$ N. $16^{\circ} 46',_{80}$ E., c. 13 Sm 190° fra *Kapelluddens Fyr*, c. 50 m SW. for Vraget af en Damper, hvis Fokkemast rager $\frac{1}{2}$ m over Vandet.
999. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.
(U. f. s. Nr. 27/1184. Stockholm 1942.)
Besejlingen af nedennævnte Løb er forbudt: Indsejlingen til *Arholma* gennem *Stridsholmsundet*, 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*.

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

1000. (P). Sverige. Sundet. Mølle Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 27/1229. Stockholm 1942.)
I Løbet af 1942 forandres *Mølle Fyr* paa c. $56^{\circ} 17'$ N. $12^{\circ} 30'$ E. til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 4,5 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:
1. Grønt i Pej. fra c. 90° til c. 107° . 4. Hvidt i Pej. fra c. 132° til c. 335° .
2. Hvidt i — - c. 107° - c. 116° . 5. Grønt i — - c. 335° - c. 357° .
3. Rødt i — - c. 116° - c. 132° . 6. Hvidt i — - c. 357° - c. 90° .
(Danske Lods III, Side 13. Kort Nr. 131 og 130).
1001. Sverige. Sundet. Indsejlingen til Klagshamn. Sømærke inddraget.
(U. f. s. Nr. 27/1198. Stockholm 1942.)
Den røde Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 31',_{15}$ N. $12^{\circ} 51',_{70}$ E. er inddraget.
(Kort Nr. 132, 130 og 125.)

1002. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev. Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/966 1942 meddeles, at *Halsskov Rev* Fyrskib paa c. $55^{\circ} 20',_2$ N. $11^{\circ} 02',_8$ E. nu er midlertidigt ombyttet med et Reservefyrskib.
(E. f. S. Nr. 26/966 1942.)
1003. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lystønder og Klokketønde genudlagt.
Lystønderne *Langtangflak* paa c. $55^{\circ} 04',_1$ N. $10^{\circ} 14',_0$ E. og *Bjørnø N.* paa c. $55^{\circ} 04',_4$ N. $10^{\circ} 14',_5$ E. samt Klokketønden *Højen* paa c. $55^{\circ} 05',_0$ N. $10^{\circ} 14',_9$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 23/857 1942.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1004. Norge. Sør-Trøndelag. Nord-Frøya. Strømvågen. Grund.
(E. f. S. Nr. 12/280. Oslo 1942.)
En Grund, som er tør ved Lavvande, rapporteres at ligge paa $63^{\circ} 45' 33''$ N. $8^{\circ} 41' 11''$ E., 600 m 137° fra Gaarden *Leirvik*, *Kvaløy* S.-Pynt.

Ekstra-Tillæg.

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

1005. Danmark. Store-Bælt. Spodshjærg S. Skibsfartshindring fjernet.
Skibsfartshindringen paa c. $54^{\circ} 52',_{23}$ N. $10^{\circ} 49',_5$ E., c. 3,8 Sm 190° fra *Spodshjærg* Havn er fjernet.
(E. f. S. Nr. 25/937 1942.)
1006. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Skjoldnæs Fyr SW. Vrag.
Vraget af en Jagt ligger sunket i 6 m Vand paa $54^{\circ} 58'$ ($00''$) N. $10^{\circ} 12'$ ($18''$) E., c. 0,25 Sm 230° fra *Skjoldnæs* Fyr. Masten rager over Vandet.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1007. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Vesborg Fyr NW. Skibsfartshindring.
En Skibsfartshindring rapporteres i 5 m Vand paa $55^{\circ} 48'$ ($45''$) N. $10^{\circ} 28'$ ($15''$) E., c. 3,8 Sm 312° fra *Vesborg* Fyr.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klia
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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 OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa. | D/S »Jyden«, Esbjerg. |
| D/S »Active«, Korsør. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linlereferi. |
| D/S »Als«. | D/S »Nautic«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Orion«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Haderslev. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseldon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dannebrog«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Draco«. | D/S »Samsø«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Svendborg«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Oluf Svendsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hana Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Svitzers Bugserafdeling. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Hafnia«. | Odense. |
| D/S »Heimdale«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Hetland«. | D/S »Vendila«. |
| Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa. | D/S »Vesterhavet«. |
| J. Gottfred Jensen, Aarhus. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Jutlandia«. | D/S »Viking«. |
| | D/S »Øresund«. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 28

FREDAG 17. JULI 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

I det engelske Underhus vil der i indeværende Uge blive afholdt et hemmeligt Møde, hvor Tonnagesituationen vil komme til Behandling. I Lyset af de Tabsopgørelser, der foreligger fra tysk Side over Krigen imod de Allieredes Handelsskibsfart, vilde det være af betydelig Interesse at erfare, hvad de Allierede selv opgør deres Tab til og især at faa en autoritativ Udtalelse om de Allieredes Nybygningskapacitet. Der er dog næppe meget Haab herom, da Major *Atlee* allerede har udtalt, at en offentlig Redegørelse for disse Spørgsmaal ikke i Øjeblikket vilde være *in the public interest*, da den kunde give Aksemagterne værdifulde Korrektiver.

Imidlertid er Tonnagestillingen stadig et af de mest brændende Problemer for de Allierede. Den amerikanske Krigsproduktionschef, *Donald Nelson*, har f. Eks. bl. a. udtalt, at Bygningen af 40.000 Transportflyvemaskiner med en Transportkapacitet paa 20 Tons hver, vilde løse dette Spørgsmaal for de Allierede, men at Realisationen af denne Tanke vilde tage betydelig Tid, bl. a. paa Grund af Knapheden paa Raamaterialer, da Bygningen af Kampmaskiner havde Prioritet. Ifølge engelske Meddelelser synes det dog som om der allerede finder en betydelig Bygning Sted af Transportflyvemaskiner i U. S. A. Iøvrigt foreligger der fra Washington den ikke uinteressante Meddelelse, at den amerikanske Staalindustri i Juni Maaned har produceret ikke mindre end 1.050.000 Tons Staalplader til Handelstonnage, saa selv om Skibsbygningsindustrien i U. S. A. maaske ogsaa har visse Raastofproblemer at kæmpe med, synes i hvert Fald Produktionen af Plader ikke at volde Besvær.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der kun sparsomme Meddelelser. For amerikansk Regning rapporteres forskellige Skibe sluttede for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika og Retur fra River Plate til Northern range med Hørfro til uforandrede Rater. Der er ligeledes sluttet Sukker fra Cuba til Northern Range og forskellige Kullaster fra Hampton Roads til New Foundland til samme Rater som nævnt i sidste Beretning. Iøvrigt søges der stadig Tonnage for Erts fra saavel Indien, som fra Afrika og Sydamerika til Destinationer paa Amerikas Øst- og Vestkyst, men heller ikke Raterne for disse Forretninger viser nogen Forandring.

Englænderne er stadig aabne for Tonnage for Kul fra Durban til Havne i Ægypten og det østlige Middelhav, ligesom der stadig kan placeres Tonnage for Salt fra Rødehavet til Calcutta.

Korn fra River Plate til Portugal noterer uforandret \$60 à \$ 65.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene stille. Der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Sverige til tyske Havne til Fachgruppe Rater, ligesom der er sluttet forskellige Trælaster fra Sverige til Tyskland og Holland. I Kul- og Koksfarten fra Tyskland til Skandinavien er der kun meget lidt Liv, men man har Lov til at haabe, at dette Forhold snart vil forandres til det bedre. Kali fra Bremen til Limfjordshavne er sluttet til mellem Kr. 18 og Kr. 21, og for Salpeter fra Norge til Danmark er betalt den lave Rate af Kr. 18. Der er en Del mindre Ladninger Trælast fra Sverige til Danmark til de fastsatte

Rater, hvorimod der næppe kommer megen Trælast fra Finland førend senere paa Sæsonen.

NÆSTEN INGEN KULSKIBE TIL KØBENHAVN

Kulforsyningerne er nu daarligere end nogensinde før, og den Trusel hænger vort Erhvervsliv over Hovedet, at en fuldstændig Standsning af Tilførslen en skønne Dag vil faa Virksomhederne til at gaa helt i Staa.

Forsynings-Situationen er blevet ganske væsentligt ringere for hver Maaned, der er gaaet. Allerede i Maj, da Skibsfarten dog var kommet godt i Gang efter den langvarige Vinters Standsninger, var Tilførslerne meget smaa; i Juni gik de endog meget betydeligt ned, og i den forløbne Del af Juli er det kun et ganske ringe Antal Skibe, der er kommet hertil med udenlandsk Brændsel.

SVENSK E ORD OM MALMØ-RUTENS DELVISE LUKNING

I Anledning af Lukningen af den regelmæssige Færgeforbindelse mellem København og Malmø skriver *Sydsvenska Dagbladet* følgende ledende Artikel:

Efter at Havnetaksterne i Malmø blev forhøjet og Jernbaneledelsen henvendte sig til Staten om Fri-tagelse for denne Forhøjelse for det saakaldte Samtrafikgods — en Henstilling, der var forgæves — besluttede Jernbaneledelsen som bekendt at indstille Ruten. Ledelsen mener, at Afgifterne i Godstrafikken med Danmark er billigere for saa godt som hele Sverige over Helsingborg, hvorfor man besluttede at lede Trafikken derover i Stedet for over Malmø.

I Anledning af Jernbaneledelsens Beslutning har Skaanes Handelskammer i en Skrivelse henstillet til Forsvarsministeren, at han lader undersøge Mulighederne for at fortsætte Trafikken udover den 12. Juli. Den livlige Handelsforbindelse, der gennem lange Tider har været mellem Danmark og Sverige, først og fremmest Malmø, maa efter vort Synspunkt ikke uden videre bringes til Ophør. Denne Trafik har sin betydelige Andel i Handelsudbyttet mellem Danmark og Sverige.

Af kommersielle og almene Hensyn maa Standsningen af den regelmæssige Færgeforbindelse medføre alvorlige Ulemper for Sammenholdet. Netop nu er f. Eks. de regelmæssige Fisketransporter fra Danmark af stor Betydning. Det er ogsaa værd at minde om, at der mellem Helsingør og Helsingborg ikke findes nogen svensk Færge, hvorefter al svensk Gods til Danmark skal transporteres paa dansk Skib. Det vil tage sig temmelig mærkeligt ud. En anden Sag er, at Sussnitz-Ruten kan blive nødsaget til at stoppe af andre Aarsager. Den Situation kan indtræffe, at vor eneste kontinentale Forbindelse bliver Helsingborg—Helsingør. En blot midlertidig Nedlæggelse af den gennem Aartier godt indarbejdede Færgeforbindelse mellem København og Malmø kan — som Handelskammeret har fremholdt — kun skade Færgefarlen som saadan.

At man fra svensk Side, fortsætter Bladet, under de herskende prekære Forhold yderligere lægger Hindringer i Vejen for Forbindelse med Danmark, er ogsaa lidet hensigtsmæssigt. Vi burde i Stedet for gøre, hvad der staar i vor Magt for at lette den Rute, som i lange Tider har været Bindeledet

mellem vore to Lande. At man nu synes at være i Færd med at isolere Malmø og Sydskaane fra København, er lidet velbetænkt ud fra alle Synspunkter, ikke mindst de psykologiske. Rundt om i Europa har vi isolerede Nationer med afbrudte Rejsemuligheder til andre Lande. Men trods den alvorlige politiske Situation har Færgeforbindelsen med København kunnet opretholdes. Man kan i denne Forbindelse føje til, at Færgeruten ikke slet og ret er et Jernbane- og Havnespørgsmaal, men et nationalt Anliggende.

Vi tror ogsaa, slutter *Sydsvenska Dagbladet*, at Københavnerne ligesom Malmøboerne er tilfredse med denne praktiske Forbindelse, som stadig minder begge Parter om det fredelige og hjertelige Forhold mellem vore Lande. Vi udtaler Haabet om, at Sagen i den Maaned Færgeren *Malmø* skal oplægges for Eftersyn, maa kunne ordnes paa tilfredsstillende Maade, saaledes at den svenske Færgeforbindelse mellem Malmø og København kan opretholdes.

HELSEVEJSET SKIB FRA AALBORG VÆRFT

Paa Aalborg Skibsværft har der været Søsætning paa den kombinerede Bjergnings- og Bugserbaad, som Værftet bygger til Svitzers Bjergningsentreprise og De Forenede Bugsererselskaber.

Det er første Gang i den danske Skibsbygnings Historie, at man staar overfor et Skib, der er svejset sammen uden een eneste Nitning.

Fra Værftets Side oplyser man, at Aalborg Værft allerede paa et tidligt Tidspunkt optog elektrisk Lysbuesvejsning af Staal konstruktioner. Indenfor Skibsbygningen var det i Begyndelsen simplere Konstruktionsdele, der blev svejset sammen, og kun paa Steder, hvor der ikke blev stillet altfor store Krav til Styrke.

Efterhaanden udnyttede man de indhøstede Erfaringer, idet man stadig udstrakte Svejsningen videre og videre, og nu er man altsaa naaet saa vidt, at Danmark har faaet sit første helsevejsede Skib.

Telegrammer fra Amerika fortæller om den store Seriebygning af helsevejsede Skibe. Fordelen ved Svejsning er, at Skibets Konstruktion bliver lettere. Det betyder, hvis man sammenligner to Skibe med nøjagtigt samme Hoveddimensioner, at det svejsede Skibs Bæreevne bliver større, at Materialemængden bliver mindre, hvilket for Tiden har særlig Betydning. Endvidere faar Skibet en glat Overflade, der formindsker Vandets Modstand, hvilket atter vil sige, at det svejsede Skib bruger 6—7 pCt. mindre Brændsel, ligesom ogsaa det mindre Brændselsforbrug bevirker, at Skibets Evne til at transportere Gods forøges.

Den nye Baad sik ved Søsætningen Navnet *Ymer*.

KRONBORG MUSÆETS AARB OG

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har udsendt en smuk Aarbo, hvis Udgivelse er blevet muliggjort af Selskabet »Handels- og Søfartsmuseets Venner«, hvis Medlemmer modtager den gratis.

Aarbogen opfylder paa værdig Maade sin Hensigt: at publicere Museets Materiale samt at give populære videnskabelige illustrerede Artikler om Emnet indenfor Museets Interesseomraade. Paa denne Maade driver Bogen Propaganda saavel for Museets Virksomhed som for Venneselskabet.

Museumsinspektør *Knud Klem* har skrevet en interessant Artikel om Udlægningen af Danmarks første Fyrskib paa Læsø Trindel i 1829. Kontorchef *L. Bie* fortæller om en sort Besætnings Hændelser under Dannebrog paa Rejsen Bengalen—København retur, og fra Professor, Dr. phil. *Albert Olsens* Haand foreligger en Artikel om »svenske Lurendrejere i Sundet i det 17. Aarhundrede«.

Bogen er rigt illustreret.

LEJDEN FOR »DROTTNINGHOLM«

Et amerikansk Telegram har meddelt, at den tyske Regering har tilbagekaldt den Lejde, der tidligere var bevilget Svenska Amerika Liniens Damper, *Drottningholm* til Udveksling af diplomatiske Repræsentanter og Tjenestemænd.

Fra officiel tysk Side oplyser man imidlertid, at Meddelelsen om Lejdens Ophævelse ikke svarer til Kendsgerningerne. Den tyske Rigsregering har blot anmodet om, at Rejserne ikke længere skulde gaa til New York, men til en Plads i den meksikanske Golf, som De Forenede Stater selv kan udpege. Dette Ønske motiveres med rent praktiske Foranstaltninger. Den fra amerikansk Side givne Version betegnes derefter fra tysk Side som absolut urigtig.

Fra svensk Side meddeles, at *Drottningholm* med det første skal hjem til Gøteborg.

AMERIKANSK OPGØRELSE OVER SKIBSTABENE

Fra amerikansk Side foreligger der nu en Offentliggørelse over Skibstabene i det vestlige Atlanterhav.

Denne Liste indeholder Fortegnelse over Skibe, der er sænket i Tidsrummet fra 7. December 1941 — da Amerika traadte ind i Krigen — til 12. Juli 1942.

Det oplyses, at Krigen i det vestlige Atlanterhav i dette Tidsrum har kostet ialt 360 Skibe.

FORANDRINGER I DEN SVENSK E HANDELSFLAADE

Tidsskriftet *Svensk Utrikeshandel* bringer en Oversigt over de Forandringer, der er sket indenfor den svenske Handelsflaade og dennes nuværende Stilling.

Det oplyses, at Sveriges Handelsflaade er blevet forøget med 137 Skibe paa ialt 287,000 BRT. siden Krigens Begyndelse. Dette Tal udgør 72 pCt. af de samlede Tab. Af den nu tilførte Tonnage er 88 Skibe paa 216,000 Tons blevet bygget paa svenske Værfter, og Resten er erhvervet i Udlandet. Hertil kommer, at der for Tiden er et meget stort Antal Skibe under Bygning paa svenske Værfter for svenske Rederes Regning.

I Artiklen fremhæves det, at det er bemærkelsesværdigt, at saa mange af de nye Skibe og af Skibene, indkøbt i Udlandet, er Motorskibe. Den svenske Handelsflaades Motorskibstonnage har nu passeret Dampskibstonnagen. I Antal er Dampene blevet reduceret med 141 paa 220,000 Tons til 728 paa 618,500 Tons, hvorimod Motorskibsflaaden er steget med 21 Skibe til 498 Skibe paa 730,000 Tons.

Omtrent Halvdelen af de tabte Skibe var under 20 Aar — altsaa relativt moderne. Gennemsnitsalderen for den svenske Flaade er blevet formindsket meget, takket være Tilførslen af ny Tonnage.

TYSKE RETSSAGER OM FRAGTSPØRGSMAAL

I en Aarsberetning fra *Schutzvereins Deutscher Rheider* bringes en Oversigt over en Del af de Fragtspørgsmaal, der har været gjort til Genstand for retslig Afgørelse.

Det nævnes indledningsvis, at det paa Grund af Behovet paa Jernbanevogne i mange Tilfælde har vist sig nødvendigt at losse og lade udenfor normal Arbejdstid, f. Eks. paa Søn- og Helligdage. De Krav, der stilles til Rederne om at bære disse Ekstraudgifter er uberettigede. En Forordning siger, at Omkostningerne paahviler Fragtmodtagerne.

Der findes Bestemmelser om, at Tidstab ved Venten ved Lossehavnen skal betales som Losselid. I mange Tilfælde maa Skibene vente paa Reden, og forskellige Ladningsmodtagere indtog det Standpunkt først at regne Tiden fra det Tidspunkt, Skibet løb i

Havn. Men dette Standpunkt kan ikke bifaldes, heder det. Paa mange Pladser er Havnen i sig selv saa lille, at det naturlige Ventested er Reden.

Paa Grund af Mangel paa baade Arbejdere og Transportmidler maa mange Dampere i finske Havne vente lang Tid paa Losning. Da Bestemmelserne om Liggepenge ikke omfatter Redernes Udgifter om Bord i Skibet, har disse — omend uden Resultat — bestræbt sig paa hurtigere Losning.

Efter finsk Lov — for de andre skandinaviske Lande gælder lignende Bestemmelser — andrager Overliggetiden, hvis intet andet udtrykkelig er bestemt, Halvdelen af den tilladte Lossetid, dog mindst tre

Dage. For den Tid, der gaar herudover, behøver Rederen ikke at lade sig nøje med Liggepengesatsen, men kan fordrø forhøjede Liggepenge. Efter Forhandling mellem Finland og *Fachgruppe Reeder* blev der fastsat højere Sæts for Liggepenge for Kullaster, der skal betales fra 7. Overliggedag.

Under en Tinecharter Rejse fik Damperen »G.« forskellige Skader, baade ved Ladning og ved Losning. Tidsbefragteren erstattede Reparationsomkostningerne for de Skader, der var opstaaet ved Losningen, men for Skader, opstaaet under Ladningen, henviste han til Stevedoren. Sagen blev bilagt efter Forligshandlinger mellem Rederi, Stevedor og Tidsbefragter.

Sverige og de russiske Ubaade.

De russiske Ubaades Aktivitet omkring den svenske Østkyst har krævet nye Ofre, og hele denne vanskelige Sag har vakt enormt Røre i Sverige, hvilket ikke mindst afspejles i Pressekommentarer.

Saaledes skriver *Svenska Dagbladet*:

— Vor Søfart i Østersøen har ikke siden de tyske Torpederinger i December 1914, da fem svenske Skibe sænkedes samtidigt paa Vej til Mantyluoto, haft saa store Tab som i den sidste Tid. Neutralitetskrænkelserne forværres ogsaa derved, at det i det hele taget er forbudt fremmede Ubaade at komme ind paa svensk Territorialfarvand, hvilket derimod for begrænset Tid er lovligt for Overvandsskibe. Efter det, der nu er sket, kan den svenske Regering ikke længere lade det bero paa platoniske Demarcher i Form af diplomatiske Protester hos den russiske Regering. Hvis de russiske Ubaade ikke respekterer svensk Territorialfarvand, saa maa svenske Orlogsmænd med alle tilgængelige Midler søge at forhindre fortsatte Angreb fra de russiske Ubaades Side, hvorsomhelst disse træffes. Derved værger Sverige blot sin Neutralitet og sikrer den Trafik paa egne Farvande, som staar under Folkerettens Beskyttelse.

— I Sverige maa vi med stigende Forbitrelse spørge, hvad Mening er med disse Angreb paa vor Søfart, skriver *Östergötlands Dagblad*. Bladet skriver videre: Er det Fribyttere under Vandet som despe-

rat hærger udenfor vor Østersøkyst, eller hvad ligger der bag ved? De svenske Myndigheder maa gøre alt for at søge at klarlægge de faktiske Forhold og for at uskadeliggøre disse Pirater. Spørgsmaalet er kommet i et stadig alvorligere Leje, og det vil være af Betydning, at faa en Regeringsudtalelse om Sagen.

Dagens Nyheter skriver:

— Disse som man synes fuldstændig meningsløse Neutralitetskrænkelser begynder nu at blive virkelig irriterende. Skønt den russiske Regering, hvad der ikke er utænkeligt, savner Muligheder for Forbindelse med disse paa egen Haand opererende Orlogsmænd, bør man i det mindste kunne kræve, at der offentligt tages klar Afstand fra den Slags Krigsførelse mod en neutral Stat, som den efter tidligere Udtalelser ønsker at leve i Fred med. Disse Undervandsbaades Virksomhed turde være tidsbegrænset. Deres endelige Skæbne bliver vel den at overgive sig til de svenske Myndigheder, naar Forraadene er sluppet op. Det bliver næppe med venlige Følelser man vil møde deres Officerer, naar det bliver Tilfældet. Krig er en haard Log med Livet som Indsats, men Krigshandlinger mod ubevæbnede neutrale Handelskibe paa neutralt Farvand skænker ingen Berømmelse, hverken for dem, der udfører dem eller for den Nation, i hvis Interesse de muligt tror at handle.

Norsk Skat af Gevinst ved Salg af Skibe.

I sidste Nummer af det norske Lovtidende findes »Loven om Lettelse i Beskatningen til Staten af Gevinst ved Salg af Skibe til indenlandske Købere».

Naar et Skib bliver solgt til indenlandsk Køber, og naar Salgssummen overstiger den Værdi, som Skibet var nedskrevet til ved sidste Ligning, skal — naar Vilkaarene efter Loven foreligger — den Statsskat, som skyldes Gevinsten, nedskrives til en Tredjedel af Skattebeløbet, dog mindst saa meget, at Skatten ikke overstiger ti pCt. af Gevinsten. Endvidere skal den særlige Skat til Staten paa Indtægtsligningen som Følge af Gevinsten bortfalde. Har Sælgeren ved tidligere Ligning faaet Fradrag i Indlægten for Overprisafskrivning paa Skibet, skal Nedsættelsen af Indkomstsikringen og Fritagelse af Skat for Indtægtsstigning ikke indrømmes for den Del af Gevinsten, som skyldes Overprisafskrivning.

Som Betingelse for Nedsættelsen gælder:

Sælgeren skal være bosat — for Selskabers Vedkommende hjemmehørende — i Norge den 1. Januar i det Aar Ligningen foretages.

Han skal, da Salget fandt Sted, have ejet Skibet uafbrudt i fem Aar.

Sælgeren maa overfor Finans- og Tolddepartementet afgive en Erklæring om, at Salgssummen er eller vil blive anvendt til Nybygning eller til Køb af færdigt Skib. Er det færdige Skib, der købes, et Skib, som før har været i Fart, opstilles som yderligere Betingelse enten, at der siden Skibet blev taget i Brug blot er gaaet det halve af den Tid, som der er hengaaet, siden det solgte Skib blev taget i Brug, eller at det købte Skib har dobbelt saa stor en Bruttofordrægtighed som det solgte Skib. Erklæringen maa være afgivet til Departementet inden 1. Marts i det Aar, Ligningen foretages. Hvis det gælder Ligningen for 1942—43, er det dog tidsnok at afgive Erklæringen inden den 1. September.

Skal det solgte Skib erstattes med en Nybygning, maa

Kontrakten være sluttet, inden fem Aar efter at Salget har fundet Sted, og skal det erstattes af et andet Skib, maa Indkøbet være i Stand inden dette samme Tidsrum.

Salgssummen — med Fradrag af den Del, som er afgjort ved Køberens Overtagelse af den Skibet paahvilende Pantegæld — maa indtil Nyanskaffelsen har fundet Sted, anbringes i norske Statsobligationer, statsgaranterede Obligationer eller Statsveksler. Disse skal deponeres paa den Maade, som Tolddepartementet foreskriver. De deponerede Værdier tjener ogsaa som Sikkerhed for Skattebeløbet, som maatte blive paakendt. Hvis Departementet kræver det, maa Sælgeren stille yderligere Sikkerhed for Skatterne.

Salgssummen anses for at være brugt til Nybygning eller til Indkøb af andet Skib, ikke blot naar Kontrakten er sluttet efter at Skibet er solgt, men ogsaa hvis Kontrakten er sluttet før dette Tidspunkt, hvis det nye Skib ikke var leveret endnu, da Skibet blev solgt.

Paa samme Maade anses Salgssummen for at være brugt, ogsaa naar den er anvendt til at overtage Kontrakten paa Nybygning af Skib.

Hvis Sælgeren ikke overholder Betingelserne for Genanskaffelse af andet Skib, foretager Ligningsmyndighederne en Omberegning af Statsskatten og muligvis Efterberegning af Skat paa Indtægtsligning. Ved Udregning af Skatten tillægges 5 pCt. Renter p. a. af de nytilkomne Skattebeløb regnet fra sidste Forfaldstermin for den ordinære Skat, der er paalignet for vedkommende Aar. Skattebeløbene forfalder til Betaling fire Uger efter, at der er udsendt Meddelelse om den nye Udregning.

Finans- og Tolddepartementet udfærdiger de nærmere Regler, som maa skønnes nødvendige til Lovens Gennemførelse.

Den faar Anvendelse første Gang ved Ligningen for 1942—43.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Danske Skibssalg i Aarets to første Kvartaler

Ifølge »Københavns Skibssalgs-Bureau« er der stadig stor Efterspørgsel efter Tonnage, men saa godt som ikke Tilbud af nogen Art.

De to Dampere *Finland*, 3400 Tons d.w., bygget 1930, og *Skagen*, 1320 Tons d.w., bygget 1914. For *Finland's* Vedkommende er Prisen foreløbig og ønskes ikke opgivet, medens *Skagen* er solgt for Krigsforsikringspræmien 500,000 Kr. Dette sidste Salg er som nævnt usædvanligt, idet Skibet sejler udenfor Købers og Sælgers Kontrol. Begge Skibene er solgt til danske Købere.

Bugserdamperen *Hero*, bygget 1901 i Gøteborg, er solgt til Sverige for 59,000 d. Kr. For Købesummen har man forsøgt at købe den svenske Dampner *Signe*, men Udførselstilladelsen er endnu ikke i Orden.

De i Københavns Havn liggende estniske Dampere *Egon*, 800 Tons d.w., bygget 1902, og *Irene*, 875 Tons d.w., bygget 1896, er solgt for henholdsvis 400,000 og 182,500 Kroner.

Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek har afholdt sit aarlige Bestyrelsesmøde. Bestyrelsen, der bestaar af Repræsentanter for næsten alle Søfartsinstitutioner, blev genvalgt, idet dog Kapajn A. H. Petersen, nyvalgtes som Repræsentant for »Dansk Sejlskibsrederforening for mindre Skibe«, og Orlogskaptajn A. Legind nyvalgtes som Delegeret for Marineministeriet.

Skibsreder *Axel Jørgensen*, Thuro, blev valgt til Næstformand. Formand er Skibsreder *Knud Lauritzen*, der tillige er Medlem af Forretningsudvalget, hvis øvrige Medlemmer er Forretningsfører *H. J. Christiansen* og Skibsinspektør, Kaptajn *F. Tillisch*.

I Bestyrelsesmødet deltog desuden Formand *Jens Thomsen*, der mødte for Søfartens Forbunds Repræsentant, der var forhindret i at komme til Stede.

Forretningsudvalget aflagde Beretning og Regnskab, og det blev besluttet, at disse skulde trykkes som sædvanligt og udsendes i Løbet af Sommeren.

Af nye Bidrag har Biblioteket i den seneste Tid modtaget følgende: fra Kaptajn J. Chr. Jensen og Hustrus Fond Kr. 2,000,—, fra Kraks Legat Kr. 400,—, Foreningen til Søfartens Fremme Kr. 1,000,—, Københavns Skipperforening Kr. 200,—, Dansk Lodsforening Kr. 100,—, og fra K. K. K. K. Kr. 300,—.

Desuden har Biblioteket fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart modtaget Kr. 15,000,— til delvis Dækning af de i Bibliotekets 2 første Driftsaar opstaaede Driftsunderskud.

For 100 Aar siden saa Odense den første Dampner

Den 15. Juli var det en Mærkedag for Odense Havn. Paa denne Dag var det nemlig 100 Aar siden, det første Dampskib løb gennem Kanalen og op i Havnen, og det blev en stor Dag for Byen.

I »Stiftstidende« for 16. Juli 1842 kan saaledes læses følgende:

»I Gaar Eftermiddags omtrent Kl. 1½ udbredte sig her den uventede Efterretning, at Dampskibet »Christian den Ottende« var løbet opad Kanalen og laae i Basinet. Utallige Skarer af Byens Indvaanere og Markedsgjæster fra Landet strømmede derfor ned til Kanalen. Og her hvilede det skønne Skib i al sin Majestæt og Storhed. Det havde landsat omtrent 169 Passagerer fra Kalundborg og Omegn. Kl. 6 forsamlede disse sig atter og gik ombord, ledsagede af Venner og Bekjendtere. Under Raabet »Hurra for Kalundborg«, som besvaredes med »Hurra for Odense« gled den stolte Snekke rolig og kraftig ud mod Havet. Det er første Gang, et Dampskib har besøgt gamle Odense, men vi tør med Grund haabe, at saadanne Besøg for Fremtiden hyppigere ville gjentges. Begyndelsen er skeel, og dens Følger for vor gode Stad ere uberegnelige.«

Det var i 1807, at Robert Fulton havde bygget det første Dampskib, men der gik altsaa 35 Aar, inden Odense fik et saadant Vidunder at se. Dampneren, som kom til Odense, var bygget af Træ, og den var forsynet med 2 Master med Hjælpesejl som andre Dampskibe paa den Tid. Det var en Hjuldamper — Skibsskruen var endnu ikke opfundet.

Man kan roligt tænke sig, hvilken Opsigt Dampskibet har vakt, da det ved egen Hjælp gik gennem den stille Kanal. Man var jo vant til at se Skibets Besætning gaa paa »Trællebanen« paa Kanaldæmningen med Trossen over Nakken, naar Skipperen ikke vilde spendere en Rigsdaler paa at faa en Gaardmand i Stige til at slæbe Skibet ind med Hestekraft.

Havet sendte ham tilbage til Fødesten

Paa Stranden paa Øen Sild drev forleden Liget af en Sømand i Land. Ved Hjælp af Beklædningsgenstandene lykkedes det at fastslaa, at den døde hed Rolf Brandt, var

Radiotelegrafist og hjemmehørende paa Øen Sild. Han blev meldt savnet i Marts, og ved et underligt Tilfælde har Havet nu sendt ham tilbage til Fødesten.

Død i Udlandet

Der er indløbet Meddelelse om, at Hovmester Johs. Frandsen, Søn af afdøde Skibsfører Frandsen, Tordenskjoldsgade i Marstal i April Maaned er afgaaet ved Døden i Udlandet som Følge af et Hjerterlag, 48 Aar gammel. Afdøde, hvis Hustru er død for flere Aar siden, efterlader sig en voksen Søn.

Skibssalg

Kaptajn V. C. Petersen, Slubbekøbing, har solgt Motorgaleasen »Birgitte« til Kaptajn Petersen, Rønne. »Birgitte« er bygget i Slubbekøbing i 1910 af Bøg og Eg og er paa 64 BRT. Skibsfører N. E. Mogensén, Rønne, har endvidere solgt »Jylland« til Skibsfører Simonsén, der er Fører af Motorskibet »Fænø« af Middelfart. »Jylland« er bygget i Marstal 1914, er paa 100 Tons Brutto og forsynet med en 111 HK Tuxham-Motor.

Den nye Isbryder

Statsbanernes Isbryder-Færge, der skal koste ca. 5 Mill. Kr., er som bekendt langt fremme paa Værftet, men der har været nogen Ængstelse for Materialet til Monteringen. Det oplyses nu, at dette er bragt til Veje, og man venter Færgen færdig til Aflevering i December.

Assens Havn

I Assens Byraads sidste Møde blev Havnens Regnskab for 1941—42 forelagt. I Stedet for et budgetteret Underskud paa 31,932 Kr. er der blevet et Overskud paa 23,744 Kr. Balancen er 92,514 Kr. Havne- og Broenge har udgjort 68,944 Kr. mod budgetteret 50,000 Kr. Administrationsomkostningerne har været 17,183 Kr. og Vedligeholdelsesudgifterne 15,308 Kr.

Kalundborg Havn har Underskud

Storstedelen af de danske Havne er ude for Modvind i denne Tid, og Kalundborg Havn er ikke nogen Undtagelse fra denne Regel. Regnskabet for 1941—42 foreligger saaledes nu, og paa Status viser det et Underskud paa 118,094 Kr. Driftsregnskabet balancerer med godt 59,000 Kr. mindre end Overslagets; og alene Posten »Havne- og Broenge« har givet 63,000 Kr. mindre end budgetteret.

Dødsfald

Tidligere Skibsfører, Kaptajn *Johs. Rasmussen*, Strynø, der i mange Aar førte eget Skib i indenrigs Fart, er afgaaet ved Døden, 89 Aar gammel. Han efterlader sig Hustru, med hvem han for nogle Aar siden fejrede Diamantbryllup.

En Redningsdaad

Styrmand *Carl Kjær* fra et Marstalskib, der ligger i Egernsund, har fornylig reddet en Matros Hinrichsen fra Druknedøden. Matrosen sprang om Natten overbord for at tage sig et Bad, men Strømmen tog ham, og han raabte om Hjælp. Styrmanden hørte Nødraabet og sprang i en Jolle, roede ud og reddede Matrosen, der var bevidstløs. Det lykkedes dog ved kunstig Aandedræt at kalde ham til Live igen.

En Efterlysning

LRS. Erik Hinrichsen efterlyser paa Foranledning af Fru Anne Kathrine Madsén, Rudkøbing, i »Statstid.« hendes Mand, Skibsfører Carl Theodor Madsén, der i 1913 forsvandt under Rejse fra Kiel til Riga med sit Skib »Olga«, til at møde i Retten Tirsdag den 13. Oktober.

Der nedlægges Paasland om, at Madséns Arvinger kendes ejendomsberettigede til hans Formue.

ZEISE

PROPELLER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

»Djursland«s Salg

Efter en vellykket Prøvesejlads har et udenlandsk Konsortium i Dag overtaget Grenaa—Hundested Færgeriets Færge »Djursland«, der er bygget paa Nakskov Skibsværft. Købesummen er 555,000 Kr.

Værdifuldt Vraggods

Blandt det Vraggods, der i den sidste Tid er skyllet op paa Sveriges Sydkyst, har man gjort en Række værdifulde Fund. Det drejer sig bl. a. om 56 Fade Mineralolie og ca. 26,000 kg Parafin og kemiske Præparater.

Ny Havneisbryder til Helsingfors

Havnebestyrelsen i Helsingfors har afgivet Ordre paa en Havneisbryder, som faar en Maskinkraft paa 750 HK, en Længde paa 35 Meter og en Bredde paa 8,4 Meter. Isbryderen kommer til at koste 17 Millioner Finmark og skal være leveret i November 1943.

Lov om midlertidig Forhøjelse af de norske Lods-takster

Sidst udkomne Nummer af *Norsk Lovtidende* indeholder en Lov om midlertidig Forhøjelse af de norske Lods-takster.

Fra 1. Juli i Aar til 30. Juni 1943 skal Lodspengene, som beregnes af saavel lodspligtige som ikke-lodspligtige Skibe efter Lov om Lodsvæsenet betales med et Tillæg paa 35 pCt.

Heraf faar de sportellønnede Lodser for lodspligtige Skibe 30 pCt. med de Undtagelser Søfartsdepartementet bestemmer.

Den Del af Tillægget, som ikke tilfalder vedkommende Lods henlægges til et Fond — Fondet for Bidrag til Lodser — hvoraf der efter Søfartsdepartementets Bestemmelser betales Indtægtsliskud m. v. til sportellønnede Lodser.

For ikke lodspligtige Skibe tilfalder Tillægget i sin Helhed Lodsens.

Stort svensk Skib krigsforlist

Ifølge Telegram til Gøteborg-Rederiet Transatlantic er et af Rederiets store Baade »Eknaren« forlist i det indiske Ocean i Nærheden af portugisisk Østafrika. Af Besætningens 34 Mand var de 24 Svenskere.

Det er oplyst, at 34 Mand eller det i April opgivne Antal paa Besætningen er kommet i Land paa forskellige Steder i Sydafrika.

Svensk Skib redder 36 Skibbrudne

Det meddeles, at det svenske Tankmotorskib »Saturnus« den 6. Juli i det caraibiske Hav har reddet 36 Overlevende fra et sunket russisk Skib.

Ny amerikansk Skruetype

Paa et Væft i Maine bygges for Tiden et Skib, som udstyres med en hel ny Skruetype. Fordelen med den nye Skruer er, at Skruelyden, som opfanges af Ubaadens Lyd-apparater og som afslører Skibets Position, bortelimineres.

Italiens største Skibsværft

Italiens største Skibsværft, *Cantieri Riuniti del Adriatico* i Triest, har offentliggjort Regnskab for 1941—42. Regnskabsaaret omfatter 15 Maaneder. Det fremgaar af Beretningen, at alle Grene indenfor Virksomheden har haft fuld Beskæftigelse i det forløbne Aar, særlig med Bygning af Krigsskibe.

Regnskabet viser et Nettooverskud paa 9,7 mod 7,8 Millioner Lire, hvortil kommer en Overførsel paa 5,2 Millioner Lire fra Aaret forud. Der udbetales 7,5 pCt. i Udbytte.

Italiensk indenlandsk Skibsfart

Ligesom det er sket i andre Lande, har man ogsaa i

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

Italien truffet Forholdsregler til at aflaste Jernbanerne ved Hjælp af den indenrigske Skibsfart. Saaledes driver de italienske Statsbaner regelmæssig Trafik mellem Venedig, Padua, Mantua, Ferrara and Cervignano.

Stor Indtægtsstigning for den argentinske Skibsfart

Det største argentinske Rederi, Cia. Navegacion Mihanovich Limitada, har i de fire første Maaneder af indeværende Aar haft en Indtægt paa 17,66 Mill. Pesos mod 12,40 Mill. i det tilsvarende Tidsrum i Fjor. Indtægtsforøgelsen, der udgør 43 pCt., skyldes først og fremmest en bedre Udnyttelse af Tonnagen og en betydelig forøget Passagerforretning, efter at de nordamerikanske Stater i betydeligt Omfang har trukket deres Skibe ud af Kystfarten.

Engelsk Luksusdamper sænket

Efter hvad der meddeles fra Portugal, er den engelske Luksusdamper »Avila Star« sunket 300 km fra Azorerne. 110 Skibbrudne blev reddet af et portugisisk Krigsskib. Det portugisiske Krigsskib, som opfangede det britiske Skibs Nødsignaler, sejlede med fuld Fart til Ulykkesstedet, hvor Skibet var ved at gaa under. Blandt de reddede er ogsaa Personer fra et andet sunket Skib, hvis Medlemmer var blevet reddet af »Avila Star«.

»Avila Star« tilhørte »Blue Star«-Linien og var før Krigens sat ind paa Sydamerika-Ruten. Skibet var paa 14,443 BRT.

Schweiziske Skibe vil ikke anløbe New York

Den skærpede Søkrig gør sig ogsaa mere og mere gældende for Schweiz. Som Følge af Blokadezonens Udvidelse vil schweiziske Skibe for Fremtiden ikke mere benytte New Yorks Havn. Skibene vil fremtidig gaa ind til Baltimore i Stedet.

En Kanal fra Donau til Adriaterhavet

Man regner i Ungarn med, at der inden for en overskuelig Fremtid vil blive oprettet et Kanalsystem, der sikrer Søforbindelsen mellem Donau og det adriatiske Hav, meddeler »Donau Zeitung«. Planen er udarbejdet i Detailler, og Arbejdet paa selve Kanalbygningen er allerede begyndt. Efter de foreliggende Beregninger vil Omkostningerne komme til at andrage 400 Mill. Pengö, men hvis Arbejdet trækker ud, vil Omkostningerne stige yderligere. Der skal ialt bygges Kanaler med en samlet Længde af 982 km.

I en Del ungarske Blade er der offentliggjort optimistiske Kommentarer til den store Plan, og man regner bl. a. med, at selv 10,000 Tons store Skibe skal kunne sejle fra Adriaterhavet til Budapest. Dette vil i hvert Fald ikke foreløbig blive Tilfældet, udtaler man dog i sagkyndige Kredse.

van Ommeren udvider Kapitalen

Phs. van Ommeren (Hamburg) G.m.b.H., Hamburg, har besluttet at udvide Selskabets Stamaktiekapital med 150,000 Rm. til 250,000 Rm.

PERSONALIA

Paa Mandag — den 20. Juli — fylder Forvalter i D.F. D.S., C. J. Olsen, Emdrupvej, 65 Aar.

Skibstømmermand i Gedser Rev Fyrskib H. H. Dyssen fyldte i Onsdags 60 Aar.

*

Radio-Kvartermester af 1. Grad *Walther Blicher-Olsen* har faaet tildelt Hæderstegnet for 16 Aars Tjeneste i Søværnet.

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

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/SSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & C^o**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

**PALEGADE 2 TLF. C. 6****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

DAMPSKIBSSELSKABET

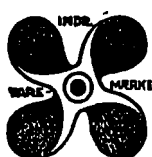
PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
Amager **1483**.**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491ØPTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 16. Juli 1942.

Nr. 28.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal toges 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 mod 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* Punktens Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1008. Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Dybde aftaget.
(U. f. s. Nr. 28/1265. Stockholm 1942.)
Dybden i Indsejlingsrenden til *Trelleborg* paa c. $55^{\circ} 22',_2$ N. $13^{\circ} 09',_1$ E. er aftaget til 6,7 m.
1009. Sverige. Öland E. Vrag uskadeliggjort. Afmærkning inddraget.
(U. f. s. Nr. 28/1264. Stockholm 1942.)
Vraget paa c. $56^{\circ} 36',_8$ N. $16^{\circ} 46',_8$ E. c. 13 Sm 190° fra *Kapelluddens* Fyr er uskadeliggjort til en Dybde af 15 m.
Vragafmærkningen vil blive inddraget.
(E. f. S. Nr. 26/942 1942.)
1010. Sverige. Stockholm Havn. Beckholmen Fyr slukket.
(U. f. s. Nr. 28/1233. Stockholm 1942.)
Beckholmen Fyr paa c. $59^{\circ} 19'$ N. $18^{\circ} 06',_0$ E. er slukket.
1011. (P). Sverige. Stockholm Havn. Beckholmen Fyr flyttet.
(U. f. s. Nr. 28/1234. Stockholm 1942.)
Beckholmen Fyr paa c. $59^{\circ} 19'$ N. $18^{\circ} 06'$ E. er flyttet til SE.-Pynten af *Stora Fjäderholmen* paa c. $59^{\circ} 19',_7$ N. $18^{\circ} 10',_9$ E. Fyret, som efter Flytningen benævnes *Stora Fjäderholmen*, bestaar af 2 grønne, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 8 og 6 m. Pæl.
1012. Sverige. Stockholms Skærgaard. Trälhavet. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 28/1232. Stockholm 1942.)
Stagen paa $59^{\circ} 25',_{93}$ N. $18^{\circ} 23',_{60}$ E. er ombyttet med en sort Stage med Ballon.

1013. Sverige. Stockholms Skærgaard. Svenska Björn. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 28/1231. Stockholm 1942.)
Den paa Fyrskibet *Svenska Björns* Plads midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde, som var forsvundet, er genudlagt paa c. $59^{\circ} 35',_{5}$ N. $19^{\circ} 56',_{0}$ E.
(E. f. S. Nr. 3/223 1942.)
1014. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 28/1230. Stockholm 1942.)
Den midlertidige Lys- og Fløjtetønde *Arholma angöring* paa c. $59^{\circ} 54',_{8}$ N. $19^{\circ} 05',_{0}$ E., c. 1,1 Sm N. for *Simpnäsklubb* Fyr er genudlagt.
(E. f. S. Nr. 3/224 1942.)
1015. Tyskland. Frisches Haff. Lystønde inddraget. Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 27/1263. Berlin 1942.)
a) Lystønden *Pillauer Rinne* paa c. $54^{\circ} 36',_{25}$ N. $19^{\circ} 55',_{54}$ E. er permanent inddraget.
b) Et Fyr, der viser rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 16^s , er tændt paa en lille Ø paa c. $54^{\circ} 35',_{97}$ N. $19^{\circ} 56',_{22}$ E. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 3 Sm. Træpæl. Fyret betegner Øen og Anduvningen af *Pillauer Rinne*. I en Afstand af 100 m fra Øen til alle Sider findes den fulde Dybde i Haffet. Ledefyrinien *Pillauer Rinne* fører c. 250 m SW. om Øen.
(Kort Nr. 200.)
1016. Tyskland. Darsser Ort W. Vrag. Afmærkning forandret.
(N. f. S. Nr. 27/1265. Berlin 1942.)
Den grønne Spirtønde med Nordtopbetegnelse, der var udlagt NE. for Vraget paa c. $54^{\circ} 27',_{6}$ N. $12^{\circ} 23',_{9}$ E. er ombyttet med en grøn Spidstønde med Vesttopbetegnelse. Vraglystønden er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 25/906 1942.)
1017. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde W. Skydeøvelser. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 27/1266. Berlin 1942.)
Skydeøvelser foretages den 4. August 1942 Kl. 0800—1300 fra en Skydeplads paa c. $54^{\circ} 08',_{7}$ N. $11^{\circ} 49',_{0}$ E. paa Kysten ved *Heiligendamm*.
Skydefeltet over Søen er 3000 m i E.—W.-lig Retning og strækker sig $2,_{5}$ Sm fra Kysten i NW.-lig Retning.
Under Skydeøvelserne er det forbudt at opholde sig eller færdes paa Skydefeltet.
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**
1018. Danmark. Sundet. Drogden Fyr NE. t. E. $\frac{1}{2}$ E. Skibsfartshindring. Plads.
Pladsen for den i E. f. S. Nr. 22/825 1942 nævnte Skibsfartshindring er $55^{\circ} 32' 40''$ N. $12^{\circ} 44' 40''$ E., c. 2050 m 62° fra *Drogden* Fyr.
(E. f. S. Nr. 22/825 1942.)
1019. Danmark. Smaalandsfarvandet. Saksøbing Fjord. Oreby Rende. Saksøbing Rende. E. f. S. Nr. 27/974 1942 annulleres.
Meddelelsen i E. f. S. Nr. 27/974 1942 annulleres.

1020. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Klokketønder genudlagt.

Nedennævnte Klokketønder er atter udlagt paa Plads:

1. *Middelgrund* Klokketønde paa $55^{\circ} 01' (19'') N. 10^{\circ} 40' (55'') E.$
2. *Stenodde* Klokketønde paa $55^{\circ} 00' (01'') N. 10^{\circ} 42' (03'') E.$
3. *Rudkøbing Lob N.* Klokketønde paa $54^{\circ} 58' (48'') N. 10^{\circ} 43' (09'') E.$
4. *Rudkøbing S.* Klokketønde paa $54^{\circ} 54' (36'') N. 10^{\circ} 39' (37'') E.$
5. *Strynø S.* Klokketønde paa $54^{\circ} 52' (53'') N. 10^{\circ} 37' (16'') E.$
6. *Hovvig* Klokketønde paa $54^{\circ} 52' (05'') N. 10^{\circ} 31' (35'') E.$

1021. Danmark. Lille-Bølt. Sandvig. Halk Skydeterræn Skydeøvelser. Forbudt Omraade.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser paa Dagene 21., 22. og 23. Juli 1942. Skydningerne begynder hver Dag Kl. 0830.

Angaaende Skydefeltets Grænser henvises til E. f. S. Nr. 1/91 1942.

Paa Skydedagene er det Skibe og Fartøjer forbudt at færdes eller opholde sig paa Skydefeltet. Advarselssignal (Ballon) vil være hejst paa en Signalmast i Skydeterrænets NE.-lige Del paa c. $55^{\circ} 10'_{,6} N. 9^{\circ} 38'_{,8} E.$

(E. f. S. Nr. 1/91 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1022. (P.). Danmark. Kattegat. Sjællands Rev. Fyr forandres.

Sjællands Rev Fyr paa $56^{\circ} 04' 46'' N. 11^{\circ} 13' 08'' E.$ vil i Løbet af Sommeren 1942 blive forandret fra at vise Et-Blink hver 15^s til at vise Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Lys c. $1\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $1\frac{1}{2}^s$, Lys c. $1\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $1\frac{1}{2}^s$, Lys c. $1\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $7\frac{1}{2}^s$. Samtidig forøges Fyrets Lysevne fra c. 10 Sm til c. $11,5$ Sm.

(Kort Nr. 103, 102, 125, 100 og 180. Fyr-Fort. Nr. 281.)

1023. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Vesborg Fyr NW. Skibsfartshindring afmærket.

Den i E. f. S. Nr. 27/1007 1942 nævnte Skibsfartshindring, der ligger i 6 m Vand paa $55^{\circ} 48' 28'' N. 10^{\circ} 28' 06'' E.$, 3,7 Sm 307° fra *Vesborg Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, der er udlagt c. 35 m NE. for Hindringen.

(E. f. S. Nr. 27/1007 1942.)

1024. Danmark. Kattegat N.-lige Del. Østre-Flak W. Vrag afmærket. Vragafmærkning inddraget.

Et Vrag, hvorover mindste Dybde er $1,5$ m, ligger i c. $12,5$ m Vand paa c. $56^{\circ} 58'_{,3} N. 10^{\circ} 50'_{,6} E.$, c. 1,7 Sm 266° fra den ved *Østre-Flak* udlagte Lys- og Fløjtetønde. Vraget, som er identisk med det i E. f. S. Nr. 14/574 1941 nævnte Vrag, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , henholdsvis 75 m og 150 m NE. for Vraget.

Vragafmærkningen paa c. $56^{\circ} 56'_{,7} N. 10^{\circ} 50'_{,4} E.$ er inddraget.

(E. f. S. Nr. 14/574 1941 og Nr. 26/970 1942. Kort Nr. 101 og 102.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1025. Norge. Støttsund. Sømærke udlagt.

(N. f. S. Nr. 27/1294. Berlin 1942.)

En sort Stage er udlagt paa c. $66^{\circ} 53'_{,9} N. 13^{\circ} 32'_{,1} E.$, SW. for *Hornneset*.

1026. Norge. Buholmråsa. Sømærke udlagt.

(N. f. S. Nr. 27/1292. Berlin 1942.)

En rød Stage er udlagt paa c. $64^{\circ} 24'_{,1} N. 10^{\circ} 26'_{,1} E.$, ved 8 m Grunden, c. 200 m 50° fra *Saksa Fyr*.

1027. Norge. Skjæro W. Somærke udlagt.
(N. f. S. Nr. 27/1291. Berlin 1942.)
En sort Stage er udlagt paa c. $63^{\circ} 53',_5$ N. $9^{\circ} 46',_1$ E., W. for *Kjerringholm*.
1028. Norge. Grande Viken. Somærke udlagt.
(N. f. S. Nr. 27/1290. Berlin 1942.)
En sort Stage er udlagt paa c. $63^{\circ} 41',_6$ N. $9^{\circ} 30',_3$ E., ved SW.-Kanten af *Hauflua*.
1029. Norge. Trondheimfjord. Rødberg E. Maalt Mil.
(N. f. S. Nr. 27/1289. Berlin 1942.)
Ved *Rødberg* Fyr er oprettet en maalt Mil.
1. Ved *Rødberg*: a) Forbaake: $63^{\circ} 29' 26''$ N. $10^{\circ} 00' 35''$ E.
b) Bagbaake: $63^{\circ} 29' 30''$ N. $10^{\circ} 00' 34''$ E.
2. Ved *Vaalheia*: a) Forbaake: $63^{\circ} 29' 56''$ N. $10^{\circ} 07' 13''$ E.
b) Bagbaake: $63^{\circ} 29' 58''$ N. $10^{\circ} 07' 12''$ E.
De grønne og hvide Bag- og Forbaaker er overet i 355° .
Milens Længde: 3 Sm.
Kurs paa Milen: 85° og 265° .
1030. (T). Danmark. Rømø E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet. Oplysning om Dæmning.
Afmærkningen i *Rømø Leje* er inddraget.
Til Hjælp for den gennemgaaende Sejlads E. for *Rømø* er der midlertidigt afmærket et Løb fra *Fuglegrøft* paa $55^{\circ} 09' (10'')$ N. $8^{\circ} 34' (42'')$ E. til *Rømø Leje* paa $55^{\circ} 10' (50'')$ N. $8^{\circ} 36' (35'')$ E. Afmærkningen bestaar af 34 Riskoste. I den S.-lige Halvdel af Løbet findes en Strækning paa c. 400 m, hvor der er tørt ved Lavvande og kun c. 0,9 m Vand ved normalt Højvande. Løbet kan kun benyttes af lokalt kendte Folk.
Dæmningen er ført c. $2,2$ Sm W. paa fra Land og forventes i Efteraaret 1943 at nærme sig *Rømø* saaledes, at al Sejlads E. om *Rømø* maa ophøre.
I Kabelindføringerne til *Rømø* er sket den Ændring, at det S.-lige Kabel er ført N.-over og det N.-lige Kabel S.-over, saa at de nu mødes paa *Rømø* paa c. $55^{\circ} 09',_4$ N. $8^{\circ} 34',_1$ E.
(Kort Nr. 96, 94 og 93.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1031. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 43 af 29. Januar 1934 angaaende Grænser for Anbringelse af Bundgarnsstader ved Jyllands Østkyst fra Skagen til Fornæs.
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 7. Juli 1942 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, fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Marineministeriet herved følgende, jfr. tillige § 9 i Lov om Saltvandsfiskeri af 31. Marts 1931:

§ 1.

I Bekendtgørelse Nr. 43 af 29. Januar 1934 angaaende Grænser for Anbringelse af Bundgarnsstader ved Jyllands Østkyst fra Skagen til Fornæs ændres § 1, Afsnit A, Pkt. 3, til at lyde saaledes:
„3) en Linie draget Syd efter parallel med Kystlinien 2 Sømil af Land indtil Skæring med Linien Sysselhavens Mølle og Strandby Kirke overet, derfra“

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(E. f. S. Nr. 9/477 1934. Danske Lods I, Side 47.)

1032. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 359 af 27. August 1941 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 10. Juli 1942 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.

Bestemmelserne i § 1, Pkt. 3, i Bekendtgørelse Nr. 359 af 27. August 1941, hvorved Ankring og Fiskeri i et nærmere angivet Omraade Syd for Sæby er forbudt, ophæves.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(E. f. S. Nr. 1/132 1942. Kort Nr. 101 og 100.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1033. Danmark. Gedser Havn Rende. Vrag afmærket.

Vraget af en Galease ligger sunket i c. 6 m Vand paa $54^{\circ} 33' (31'') N. 11^{\circ} 56' (05'')$ E. c. 500 m S. for *Rødsand N.* Fyrbaake i Fyrlinien. Masten rager over Vandet. En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt c. 25 m SW. for Vraget.

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

1034. (T). Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde affaget.

Dybden i Indløbet til *Humlebæk* Havn paa c. $55^{\circ} 58',_3 N. 12^{\circ} 33',_0 E.$ er for Tiden kun $2,5$ m.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1035. Danmark. Isefjord. Rørvig SSE. Avesand W. Sømærke atter paa Plads.

Avesand W. hvide Stage med 1 Halmvisk er atter flyttet til sin Station paa $55^{\circ} 56' (14'') N. 11^{\circ} 46' (30'') E.$
(E. f. S. Nr. 25/931 1942.)

Ekstra-Tillæg.

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

1036. Danmark. Smaalandsfarvandet W.-lige Del. Karrebæksminde Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.

Skydning med Kanon vil blive afholdt i Tiden fra 1. August til 25. September 1942 i *Smaalandsfarvandet W.-lige Del, Karrebæksminde Bugt.*

Skydning vil blive afholdt saavel Dag som Nat, om Dagen i ovennævnte Tidsrum, om Natten (fra beordret Mørklægning indtil 1½ Time derefter) i Tiden fra den 5. til den 15. August.

Naar Skydning finder Sted, vises fra de deltagende Skibe: Om Dagen international Talstander 7. Om Natten et rødt Lys synligt hele Horisonten rundt.

Skydefeltet begrænses:

mod Nord af Breddeparallel	55° 10' N.
mod Øst af Meridianen	11° 37' E.
mod Syd af Breddeparallel	55° 03' N.
mod Vest af Meridianen	11° 15' E.

Skibe og Fartøjer advares imod at opholde sig indenfor Skydefeltet, naar Skydning finder Sted, hvorimod Passage af Farvandet er tilladt.

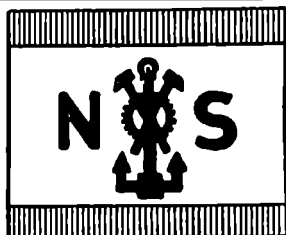
Udsætning af Fiskeredskaber m. v. sker paa den paagældendes egen Risiko og uden Ansvar for Staten for tilføjet Skade.

Skibe og Fartøjer er forpligtet til at følge de Anvisninger, der gives fra Søværnets Fartøjer, ligesom disse er bemyndiget til at fjerne Fartøjer, som ikke retter sig efter de dem givne Anvisninger.

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.



JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANHY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreliepumper
Brændseloliepumper

... og
Pilsner
det er

HOF



DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m. I Gaasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 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 Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviand og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret 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, Proviand, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsøring: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsøring af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsøres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 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 Kornlosseapparater 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 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog oa. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning 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 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. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunde. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergungsdamperer er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt: 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

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. m³, 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 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: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værafgift: Moderat. Bugsøring uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loosn. og Lastn. besørges 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, 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 Bugsøring (se Lodal.). Bugsøring faste billige Takster. Vand til Skibbrug 9 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 Skibsmølle. 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 Bredde 7,5 m og i Fyrlinten 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 ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter 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. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,9 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 o. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlakibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 29

FREDAG 24. JULI 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Udviklingen paa den russiske Front har igen gjort Spørgsmaalet om Oprettelsen af en anden Front aktuelt i de angelsaksiske Lande. Om Englænderne og Amerikanerne vil gøre et Forsøg paa Oprettelsen af en saadan Front i Vesteuropa, bevares der naturligvis Tavshed om paa autoritativt Hold, men Bladenes Kommentarer til dette Spørgsmaal er ikke uden Interesse, idet der atter og atter henvises til, at Tonnagesituationen er den Faktor, der vil være afgørende for, om de Allierede skal vove Forsøget allerede i indeværende Aar.

Tonnagestillingen har iøvrigt lige været til Debat i et lukket Møde i det engelske Underhus, men ikke det ringeste er sivet ud om Indholdet af den Erklæring, som Talsmanden for den engelske Regering, Mr. Salters, afgav. I de Udtalelser om dette Spørgsmaal, som er fremkommet i England *efter* Underhusmødet, synes imidlertid en mere tillidsfuld Stemning at gøre sig gældende. Man underkender ikke Alvoren i de Tab, som Aksemagternes Søkrig paafører de Allieredes Krigspotentiel, men samtidigt fremhæves det, at Udviklingen inden for Skibsbygningen saavel i England som U. S. A. i det store og hele har været mere tilfredsstillende, ligesom det paapeges, at Nybygningskapaciteten især i U. S. A. endnu langt fra har naaet Maksimum.

Af amerikanske Udtalelser synes det ligeledes at fremgaa, at det Tidspunkt er nær, hvis det da ikke allerede er passeret, hvor de Allieredes Tilgang af nybygget Tonnage vil overstige Sænkningerne, og man fremhæver i denne Forbindelse, at Byggetiden for en 10.500 BRT. »Liberty«-Dampner nu ved enkelte Værfter er reduceret til 41 Dage, men at selv denne fabelagtige korte Tid vil kunne reduceres endnu yderligere.

Fra de oversøiske Fragtmarkeder foreligger der kun faa Nyheder. I de amerikanske Trades synes de Tillæg, der betales for Krigsrisikoen, at være noget svingende. Sukker fra Cuba til U. S. Southatlantic skal f. Eks. være sluttet til den uforandrede Basisrate af 31 Cents og til Golfen 29 Cents med et Krigstillæg for begge Destinationers Vedkommende paa 44 pCt., hvorimod en anden Rapport meddeler, at Krigstillægget i denne Trade nu er sikseret til 56 pCt. Af anden amerikansk Forretning skal nævnes, at *Maritime Commission* igen har givet Licens for adskillige Afslutninger af Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til uforandrede Rater. Hørfra fra River Plate til Northern Range er ligeledes sluttet paa uforandret Basis. Majs fra River Plate til Long Beach har betalt \$27. Af andre Noteringer skal nævnes de forskellige Ertsforretninger, nemlig: Rio/Northern range \$11 plus 35 pCt., Durban/Northern range \$10.50 plus 30 pCt., Portugisisk Østafrika/Northern range \$11 plus 30 pCt., Forindien/Northern range \$15 plus 40 pCt.

Fra engelsk Side foreligger der kun faa Rapporter. Der er sluttet enkelte Skibe med Kul fra Wales til River Plate til uforandret Rate, ligesom en enkelt Baad rapporteres sluttet for Salt fra Navrolakhi til Calcutta til 35 Rupees.

Paa de frie Markeder rapporteres en Baad sluttet fra River Plate til Callao fra \$22, og Hvede fra River Plate til Portugal indikerer \$67.

Paa vore hjemlige Markeder er der stadig jævnt godt at bestille. Kul og Koks fra Tyskland til de skandinaviske Lande er det ganske vist kun sparsomt med, men der kan stadig placeres Tonnage for Erts, Trælast, Cellulose o. s. v. fra Østersøhavnene til Tyskland, ligesom der er en Del Forretning i tysk Kystfart. De russiske Undervandsbaades Operationer i Østersøen har medført en Forøgelse i Krigsrisikopræmierne, ligesom visse andre Foranstaltninger har medført en Forlængelse af Rejserne. Disse Forhold har medført, at visse Rater, bl. a. Trælasifragterne for svenske Skibe til Tyskland, er forøget med Rmk. 3 og Rmk. 5 fra henholdsvis Havne Syd og Nord for Stockholm. I de andre hjemlige Trades har Raterne ikke vist større Forandringer.

UDVIDELSEN AF ADGANGEN TIL SKATTEFRI AFSKRIVNINGER

Erhvervenes Ønske om at udvide Adgangen til at foretage ekstraordinære skattefrie Afskrivninger ved Bygning af Skibe, Oprettelse af nye Produktionsvirksomheder m. m. er nu imødekommet. Folketingets Finansudvalg har tiltraadt et Forslag fra Finansministeren, hvorefter Tillægsbevillingsloven faar en Tekstanmærkning, indeholdende de nye Regler.

Erhvervenes Fællesudvalg i Skattespørgsmaal (nedsat af Dansk Dampskibsrederiforening, Fællesrepræsentationen for Dansk Haandværk og Industri, Grosserer-Societetets Komite, Industriraadet og Provins-handelskammeret) tilstillede som bekendt i Slutningen af 1941 Finansministeren et Forslag til Lovbestemmelser om Adgang til at foretage ekstraordinære Afskrivninger paa Driftsmidler, Bygningsanlæg og Skibe, der anskaffes til Brug i Erhvervsvirksomhed. Hensigten til Finansministeren gik ud paa, at Adgangen til at indrømme en særlig Afskrivningsordning udvides paa forskellig Maade.

I Finansloven findes allerede nu en Tekstanmærkning, der giver Finansministeren Bemyndigelse til at tillade ekstraordinære skattefrie Afskrivninger af Skibes Byggeomkostninger i Tilfælde, hvor Skibene i Finansaaet 1942—43 sættes under Bygning paa danske Skibsværfter. I særlige Tilfælde kan ekstraordinær Afskrivning endvidere indrømmes m. H. t. Anskaffelsesomkostninger vedrørende Nybygninger m. v., som paabegyndes i nævnte Finansaar til Brug ved Oprettelse af en ny Produktionsvirksomhed eller Omlægning eller Udvidelse af en bestaaende Virksomhed. Disse Regler ønskede man imidlertid udvidet og lovfæstet, idet man bl. a. henviste til, at Betydningen af en ekstraordinær Afskrivningsadgang i høj Grad svækedes, naar man i hvert enkelt Tilfælde skulde ansøge Finansministeriet.

Efter at have modtaget Erhvervenes Henvendelse har Finansministeriet anset det for rimeligt i visse Henseender at udvide Adgangen til at indrømme ekstraordinære Afskrivninger. Dette gælder bl. a. med Hensyn til Maskiner og andre Driftsmidler, der anskaffes i Anledning af en Udskiftning af et vist større Omfang indenfor et bestaaende Anlæg. Ordningen tænkes i de sidstnævnte Tilfælde gennemført saaledes, at Afskrivningen — *uden at Tilladelse hertil, som ellers, skal indhentes i hvert enkelt Tilfælde* — kan foretages af den Skattepligtige efter nærmere fastsatte almindelige Regler, hvis Overholdelse kontrolleres af Ligningsmyndighederne.

Sagen har været forelagt Folketingets Finansudvalg, som nu har givet Finansministeren Bemyndigelse til, for saa vidt angaar Skibe, der i Tidsrummet fra 1. Januar 1942 til Udgangen af Finansaaret 1942—43 sættes under Bygning eller Ombygning paa danske Skibsværfter, at tillade ekstraordinære skattefrie Afskrivninger af Byggeomkostningerne. Saadan Tilladelse skal ogsaa kunne gives, naar Kontrakt om Bygningen eller Ombygningen slutes i nævnte Tidsrum, samt naar Levering sker i dette Tidsrum i Henhold til tidligere sluttet Kontrakt om Bygningen eller Ombygningen. Endvidere skal saadan Afskrivning kunne gives, naar Skibe i nævnte Tidsrum indkøbes fra Udlandet.

Ekstraordinær Afskrivning skal endvidere kunne indrømmes med Hensyn til Anskaffelsesomkostninger vedrørende Nybygninger eller Ombygninger, der paa-begyndes, samt vedrørende nye (altsaa ikke brugte) Maskiner og lignende Driftsmidler, der anskaffes i nævnte Tidsrum til Brug ved Oprettelse af en ny Produktionsvirksomhed eller Udvidelse, Omlægning, Modernisering og lignende af en bestaaende Virksomhed. Endelig skal ekstraordinær Afskrivning kunne indrømmes med Hensyn til Anskaffelsesomkostningerne vedrørende nye Maskiner og lignende Driftsmidler, der i nævnte Tidsrum anskaffes i Anledning af en Udskiftning af væsentligt Omfang indenfor et bestaaende Anlæg.

B. & W. INDVIER MUSEUM

Den 2. Februar 1943 fejrer B. & W. sit Hundre-aars-Jubilæum. Hovedbegivenheden, hvormed Jubilæet fejres, bliver Aabningen af et stort Museum, hvori Eksemplarer eller Modeller af alt, B. & W. har fremstillet siden sin Grundlæggelse, vil blive samlet, lige fra Handskesymaskiner til Dieselmotorer. Museet skal dog ikke alene give et Billede af B. & W.'s Udvikling, men ogsaa give Udtryk for hele den danske Industris Udvikling igennem de 100 Aar.

Museet vil blive indrettet i en tidligere Pakhusbygning i Strandgade, der er paa 4—5 Etager. De ret betydelige Istandsættelsesarbejder paa Bygningen er nu gennemført, og foreløbig vil Stuen og første Sal blive taget i Brug.

Tillige vil Jubilæet blive fejret ved Udsendelsen af et stort Jubilæumsskrift.

B. & W.-Udvidelse ved Frederikshavn

Gaarden »Gaden« i Flade ved Fredrikshavn er i disse Dage blevet solgt til Burmeister & Wain, som samtidig har erhvervet et andet større Areal, der støder op dertil. De to Arealer ligger ved Hjørringvej tæt udenfor Frederikshavn.

Det skal være B. & W.'s Hensigt efter Krigen at oprette en industriel Virksomhed af stort Forfat her. Efter hvad der forlyder, er det Meningen, at der skal placeres en stor Fabrik for Fremstilling af Motorer.

Den nye Virksomhed vil komme til at fremtræde som en Udvidelse af Frederikshavn Jernstøberi og Maskinfabrik.

STOR KAPITALUDVIDELSE I «NAVITAS»

For et Aars Tid siden stiftedes Rederiaktieselskabet »Navitas» og bestilte som den Gang omtalt hos Burmeister & Wain et Dieselmotorskib paa 3000 Tons. Dette Skib bliver det første søgaaende Motorskib med Gasgenerator.

Ved Starten udgjorde Aktiekapitalen 1 Mill. Kr., hvoraf 300,000 Kr. var indbetalt. Det meddeles nu, at de resterende 700,000 Kr. er indbetalt, og samtidig oplyses, at Aktiekapitalen er udvidet med 2 Mill. Kr., hvoraf er indbetalt 600,000 Kr. Det tegnede Aktiebeløb udgør saaledes nu 3 Mill. Kr., hvoraf er indbetalt 1,6 Mill. Kr. Det resterende Beløb skal indbetales senest 8. Maj 1943.

Selskabets Bestyrelse bestod ved Starten af Lands-

retssagfører C. E. Ejlers (Formand), Landsretssagfører H. Lannung samt Skibsreder A. Reimann, der er administrerende Direktør i Rederiet »Motortramp». Samtidig med Meddelelsen om Kapitaludvidelsen oplyses, at Direktør K. Styhr og Direktør V. Smidth er indtraadt i Bestyrelsen, Landsretssagfører C. E. Ejlers er fratraadt og Kontorchef H. N. Ibsen er tiltraadt som Direktør.

SØMANDSHUSTRUERS SOMMERLEJR

Indenlandsk Sømandsmission afholdt i Forsommeren I en Lejr for Sømandshustruer og Børn, hvis Forsøger er borte fra Danmark. Skibsreder *Marius Nielsen* har nu stillet 5000 Kr. til Raadighed for Sømandsmissionen til Gennemførelse af en ny Lejr for 100 Sømandshustruer og deres Børn i 14 Dage. Lejren vil blive afholdt i Asnæs fra 1. til 15. September. Yderligere har Dampskibsselskabet »Form» tilbudt at udrede Udgifterne for en Del Hustruer og Børn, hvis Forsøger er ansat i Rederiet eller omkommet med Rederiets Skibe.

DEN SVENSKES SØULYKKESFORSIKRING

I flg. »Socialdemokraten« i Stockholm befinder 2800 I svenske Sømand sig i Øjeblikket udenfor Spærringen, og den Krigsrisikoerstatning, de har staaende i svenske Banker, andrager 13,5 Mill. Kr. Af disse 2800 Sømand er 800 i Fart mellem England og Amerika, medens 300 er i engelsk Kystfart. Det svenske Sømandsforbund har efterhaanden faaet indrettet flere Forhøringskontorer, der har skabt en vis Ordning i det Virvar, der herskede umiddelbart efter Krigsudbruddet. Da Forholdene var værst, kostede de svenske Sømand Staten ca. 11,000 Kr. daglig.

Sekretæren i Svenska Olycksfallsförsäkringsbolagens S Pool for Krigsforsikring, Direktør Georg Fastbom, oplyser, at der til den 21. Juni var udbetalt 18 Millioner Kroner i Erstatning til Sømandsfamilier, hvis Forsøger er faldet som Offer for Krigen.

Direktøren fremsætter endvidere en Række Oplysninger om de svenske Søfolks Forsikringer. Ombord i den svenske Handelsflaades Skibe er de ombordværende obligatorisk og automatisk forsikret, ifølge Loven af 11. Juni 1937 angaaende Krigsforsikring for de Personer, der gør Tjeneste ombord i Skibe. Igennem denne Lov er den skadelidte eller hans Familie berettiget til specielle Erstatningsformer. Denne Lov er senere blevet yderligere udbygget, saaledes at den ogsaa omfatter Krigsulykker udenfor Tjenesten, naar de indtræffer i Land i Udlandet, hvor Skibet befinder sig.

Med »Personer, der gør Tjeneste ombord i Skibe« forstås ikke alene svenske, men ogsaa udenlandske Undersaatter, som har Hyre om Bord i Skibe, som sejler under svensk Flag. Loven har Gyldighed i alle Farvande. Forsikringsbestemmelserne omfatter ikke alene Officererne og Dæksmandskabet, men ogsaa Restaurationspersonalet.

Den, der rammes af et Krigsulykkestilfælde, kan regne med Sygepenge, der varierer fra 6,50 til 9 Kr. pr. Dag, og hvis Skaden medfører livsvarigt Men, faar han en Livrente for fuldstændig Invaliditet paa mindst 2400 Kr. stigende til 3200 Kr. Ved Dødsfald som Følge af Krigsulykker er Enken berettiget til en aarlig Livrente, hvis Størrelse afhænger af den paagældendes Arbejdsfortjeneste, i al Almindelighed paa 1200 Kr. samt 800 Kr. for hvert Barn under 16 Aar, Maksimum er dog 3200 Kr. aarligt.

Loven hjemler endvidere visse Kapitalerstatninger ved Dødsfald. Hvis den skadelidte havde været Officer: Styrmand eller Mester, varierer Kapitalbeløbet fra 9.000 til 13.000 Kr., afhængig af vedkommendes Hyre i Tiden omkring Ulykken. Hvis den forulykkede tilhører Besætningen, er Beløbet sat til 9.000 Kr. De samme Bestemmelser gælder ved fuldstændig Invaliditet.

Efter tilgængelige Oplysninger var indtil 21. Juni 136 svenske Handelsskibe krigsforlist siden September 1940, og derved er over 800 Søfolk dræbt og 382 alvorligt saaret eller ramt af Invaliditet. Dertil kommer 33 Dødsfald og 117 andre Skader, de fleste opstaaet paa Grund af Mørklægning i fremmed Havn. De udbetalte Erstatninger for alle disse Skader plus Reserver og Kapitalværdi beløber sig — som nævnt — til 18 Millioner Kr.

Søfolks Krigsulykkesforsikring tegnes gennem Riksförsäkringsanstalten og Krigspoolen, der er en Sammenslutning af de fleste svenske Ulykkesforsikrings-selskaber. Præmiesatserne bestemmes efter Samraad med de to Institutioner og Delegerede fra Sveriges Redareförening. Som Regel samles de tre Interessenter en Gang om Maanedene for at drøfte aktuelle Spørgsmaal paa Krigsforsikringens Omraade og for at fastsætte Præmietarifferne.

Efter Krigsforlis ophører Ansættelsesaftalens Gyl-dighed. Dette har til Følge, at en Skibsbesætning, der er blevet efterladt i udenlandsk Havn og søger hjem som Passagerer og derved rammes af Krigsulykker, ikke har Krav paa Erstatning efter den omtalte Lov. For at raade Bod paa denne Mangel i Forsikringsbeskyttelsen, kom der i April 1940 en Forordning, der foreskriver, at tilsvarende Erstatninger skal udredes af Statens Midler.

Den sidste Ændring af 1937-Loven, der traadte i Kraft den 5. Maj i Aar, blev foretaget efter Forslag af Forsikringsgiverne paa Grund af de Forhold, der gjorde sig gældende, da svenske Lloyds Damper *Göteborg* forliste, hvorved 20 Mand omkom.

Dette Skib forsvandt uden mindste Livstegn i Slutningen af Februar 1941 paa Rejse fra Island til Sverige. Den Omstændighed, at Skibet ved Færøerne har mødt en meget voldsom Storm, pegede henimod almindeligt Forlis. Sagen kom for det svenske Forsikringsraad, der bestemte, at Erstatningerne skulde udredes efter Krigsulykkesforsikringsloven. Ved Lovbestemmelse skal der nu betales Erstatning for Søfolk. Det hedder, at hvis en ombordværende forsvinder og alle Oplysninger om ham savnes, da skal han betragtes som omkommet som Følge af Ulykke, forårsaget af Krigen, hvis der ikke foreligger Omstændigheder, der gør det sandsynligt, at Borteblivelsen har andre Aarsager.

Direktør Fastbom udtaler, at de Erstatningsformer, som Loven hjemler, maa anses for ret tilfredsstillende baade for Søfolkene og de Efterladte. De Mænd, siger han, der er beredte til at ofre Livet, for at Sverige kan opretholde sine Forbindelseslinier med Verden og give os vore Livsfornødenheder, de har ogsaa Krav paa al mulig Kompensation for deres ansvarsfulde og farefulde Gerning.

Kampen om det rige Ægypten.

Som saa ofte før i sin aartusindegamle Historie er Ægypten blevet Genstand for Kamp mellem fremmede Magter, men medens tidligere Kampe i alt væsentligt kun blev ført, fordi Landet var en Station paa Vejen mod Indiens og Østasiens Herligheder, saa spiller denne Gang helt andre Forhold den fremtrædende Rolle. I Dag ligger Ægypten paa Vejen til Olien, og i sig selv er det ogsaa et lokkende Krigsbytte.

Bag denne Kamp, som nu er i fuld Udvikling, ligger flere og mere komplicerede Aarsager, end Tilfældet har været ved de mange tidligere Lejligheder i Historien, hvor fremmede Magter kæmpede i Nilens og Faraonernes Land. Tidligere sloges man kort og godt om Ægypten, fordi den, der beherskede dette Land, ogsaa havde Overherredømmet over Vejen fra Middelhavet til det indiske Ocean, men nu ligger der bag Rommels Beslutning om at marchere ind i Landet helt andre Bevæggrunde, og det er ogsaa disse, som dikterer de Allieredes Forsvar.

Ganske vist er Ægypten som Suezkanalens Vogter stadig et Omraade af stor Værdi for den Magt, som ønsker at skaffe sig Vej til Indien, men det er ikke tilstrækkeligt i saa Henseende. Det er ikke mere givet, at den Magt, der behersker Ægypten, ogsaa behersker Vejen til det indiske Ocean. Samtidig maa denne Magt sikre sig Kontrol over de sydlige Rødhavskyster, Sudan, Abessinien og Somaliland, og helst skulde Herredømmet ogsaa udstrækkes et godt Stykke ud over Ægyptens Østgrænse, da Flyvere fra Transjordanien og Palæstina ellers kan genere Invasionshærenes videre Færd mod Østasien.

Men som sagt er Ægypten ikke længere blot et Stykke af Vejen til Indien. Landet er ogsaa — og det betyder nok saa meget for *Rommel* — et Stykke af Vejen til Olien — den Olie, som findes længere Øst paa i Irak og Iran. Dertil er Landet — og det er vel nok det, der betyder mest for Aksemagterne — et Hovedafsnit i hele det vældige Forsvarssystem, som de Allierede har skabt i Mellemøsten. Hvis Ægypten skulde falde med denne Offensiv, saa vokser i tilsvarende Grad Rommels Muligheder for at gaa videre mod Nordøst til Palæstina, Transjordanien, Syrien,

Irak og Iran og endelig til det eftertragtede Kaukasus, hvor man saa ofte fra tysk Side har spaaet Mødet mellem ham og *von Bock*, der i Øjeblikket staar i Ukraine. Hvis Ægypten skulde falde, trues Forsvarssystemet i Mellemøsten — den sidste Barriere foran Indiens Nordvestgrænse, og Akseidrømmen om et Møde mellem de tysk-italienske Stridskræfter og Japannerne i det indiske Ocean skulde i saa Tilfælde ligge indenfor Mulighedernes Grænse.

Men i sig selv er Ægypten ogsaa et lokkende Krigsbytte, idet det rummer store Værdier, ikke mindst af det for en moderne Krig saa betydningsfulde Bomuld.

Endnu for faa Aar siden regnede man med, at Ægypten vilde være let at forsvare. Med sine godt 900.000 Kvadratkilometer er Landet næsten ligesaa stort som Frankrig og Spanien, men næsten hele dette vældige Omraade bestaar af uvejsomme og vandløse Ørknener, enkelte Steder isprængt dampende Saltsumpe eller frost- og hedesprængte Klippestrækninger, der virker som naturlige Tankspærringer. Den Del af Ægypten, som virkelig er strategisk og økonomisk af Betydning, ligger i en Smal Stribe omkring Nilen, afsluttet med en Klump omkring Flodens Delta og Suezkanalen og udgør kun 35.000 Kvadratkilometer, hvilket vil sige saa meget som Jylland og Fyn. Tidligere gik man ud fra, at store Hære ikke vilde formaa at rykke frem til dette lille Omraade, naar de først skulde passere de vældige Ørkenstrækninger. Imidlertid bragte allerede sidste Verdenskrig Antydninger om, at denne Opfattelse ikke var helt holdbar, og den nuværende Krig har vist, at Sandhave ikke er nok til at standse Tanks og Lastbiler.

Det, der skal standse Aksestyrkerne paa Vejen fremad, er de allierede Forsvarsstyrker, der staar opstillet ude i Ørknens Vest for Nilen. Skulde disse Styrker kunne besejres, kan Rommel naa frem til Suez, og dermed skulde han blive i Stand til om ikke at sikre sig Passage til det indiske Ocean, saa dog at spærre Adgangen for de Allierede. Dermed vilde det østlige Middelhav blive et lukket Farvand, som de Allieredes Skibe ikke kunde sejle ind i og ud af, og samtidig vilde de vigtige Oliehavne Haifa og Tripoli tabe deres

Værdi, medens de britiske Krigsskibe ved Cypren og i Alexandria blev spærret inde, saafremt de da ikke forinden førtes ud gennem Kanalen.

Videre vilde det ægyptiske Ørkenforsvars Fald betyde, at Rommel vinder frem til Asiens Grænse efter at have knust den første Linie i de Allieredes Mellemsteosten-Forsvar. Endvidere betyder det, at han naar frem til den frugtbare Nildal, der er Hjemsted for næsten samtlige Ægyptens 16 Millioner Indbyggere, og hvis Byer og Landsbyer kan yde rige Forsyninger.

I den frugtbare Nildal dyrkes betydelige Mængder af Verdens bedste Bomuld og store Kvanta Frugter, Grøntsager og Korn. Den ægyptiske Løgproduktion er Verdens største, nogle af Verdens bedste Foderkager kommer herfra, og Ægyptens Læderindustri faar sine Huder fra Okser, der har græsset langs Nilen.

Saa rigt er Ægypten, at det i de sidste Aar konstant har haft Overskud paa sin Handelsbalance. I aarlig Gennemsnit har Landet i de sidste ti Aar købt Varer i Udlandet for 30 Millioner ægyptiske Pund og

eksporteret for 32 Mill. Dets Produkter yder et væsentligt Bidrag til Dækning af Forbruget i de østlige Nabolande, hvis Ørknør har svært nok ved at brødføde den indfødte Befolkning, endsige da de nu opmarcherede Tropper fra de Allieredes Østarmé.

Havnebyen Alexandria har 573.000 Indbyggere, hvoraf over 100.000 er Udlændinge, især Grækere, Italienerne, Syrere og Armeniere.

Alexandria er bygget paa Tangen mellem Mairut Søen og Middelhavet, samt paa en T-formet Halvø, der gaar ud i Havet og danner en Havn mod Øst og Vest. Den østlige Havn benyttes kun af Fiskefartøjer. Den vestlige Havn har en 570 ha stor Yderhavn og en omtrent 190 ha stor Inderhavn med en Vanddybde paa 8,5 Meter.

Al Udenrigshandel gaar over Alexandria, der i 1939 blev anløbet af 2171 Skibe paa 5.154.750 BRT.

Ved et Netværk af Baner er Alexandria forbundet med det øvrige Ægypten, og Makmudije Kanalen forbinder Byen med Nilens Rosetta-Arin.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Finsk Sømandspræst i København

Den finske Sømandsmission har vedtaget at sende en Sømandspræst til København. Han vil ankomme i Løbet af August Maaned.

Egetræsbaad fra Stenalderen fundet

I Rønninge Mose paa Fyn er der blevet fundet en Egetræsbaad fra Stenalderen. Banden, der er en udhulet Egestamme, er 2 Meter og 60 Centimeter lang og 60 cm bred. Den er meget fint tilhugget og vil senere blive bragt til Fyns Stifts Museum.

Indenlandsk Sømandsmission

Den 25. og 26. August afholder Indenlandsk Sømandsmission Aarsmøde i Marstal, hvor der bl. a. vil blive aflagt Beretning om Arbejdet indenfor de 44 Sømandshjem, Sømandshøjskolen i Svendborg og Fiskeskipperskolen i Esbjerg.

Ikke ganske passende

Det var for nogle Aar siden. En Passagerdamper var paa Krydstogt med et Par Hundrede velhavende Passagerer. I den biskayiske Bugt trak et af de berygtede Uvejre op. Tilslut blev Situationen saa broget, at Kaptajnen besluttede at sende Nødraketter op.

En ældre, men noget beslutsom Dame tumlede dyngvaad op paa Kommandobroen:

— Jeg vil nødig forstyrre Dem i Fornøjelsen, Kaptajn, men synes De, at denne Situation er helt passende til et Tivoli-Fyrværkeri?

To nye Fiskekuttere

Frederikssund Skibsværft (Indehaver Direktør Kristian Andersen) har afleveret to nye Fiskekuttere til de fire K'ere. Kutterne, der hver er paa 53 Tons, har faaet Navn efter to af afdøde Direktør Albert Jensens Døtre og hedder henholdsvis »Grethe Albert Jensen« og »Anne Sofie Albert Jensen«, begge med Hjemsted Hirtshals. De er meget kraftigt bygget og forsynet med en 200 HK Bukh-Dieselmotor med Kompressor og Generatoranlæg, elektrisk Lys, moderne Trawlpil og iøvrigt fuldt moderne udrustet til Nordsøfiskeri.

Dødsfald

Skibsfører Chr. Møller er efter kortere Tids Sygdom afgang ved Døden, 71 Aar gammel. Skibsfører Møller, der tidlig kom til Søs og fik sin Uddannelse paa de store Have, vendte ved Aarhundredskiftet hjem til Danmark og plejede derefter en lang Aarrække de hjemlige Farvande.

Da han for nogle Aar siden solgte sit Skib og gik i Land, var det imidlertid ikke for at nyde sit Otilum. Hans Energi tillod ham ikke at lægge Hænderne i Skødet, og han, der selv havde erhvervet sig et godt Kendskab til Stenfiskeri, blev Forretningsfører for Stenfiskernes Sammenslutning, i hvilken Egenskab han udførte et stort og fortjenstfuldt Arbejde.

*

Forhenværende Havnefoged Johannes From, Kerteminde, er efter nogen Tids Sygdom afgang ved Døden i København, 77 Aar gammel. From var i sine unge Dage Skibsfører, men blev i 1909 Havnefoged i Kerteminde, hvilken Stilling han beklædte indtil 1934, da han faldt for Aldersgrænsen. From, der var Dannebrogsmænd, har i syv Aar været Medlem af Ligningskommissionen i Kerteminde og varelog desuden forskellige andre Tillidshverv.

Kaptajn R. H. Jørgensen, Prinsesse Maries Hjem, er efter et Par Dages Sygeleje afgang ved Døden 77 Aar gl. Kaptajn Jørgensen var af gammel Sømandsæt fra Marstal, og han førte i sine yngre Aar Skibe derfra. Senere boede han i København. Under forrige Verdenskrig sejlede han med de største Sejlskibe, hvorefter han gik til Dampskibene og i en Aarrække var i Ø. K.s Tjeneste i Siam Steam Navigation som 1. Styrmand.

Hovedkasserer E. H. Jensen, Odense Staalskibsværft, er afgang ved Døden paa Odense Amtssygehus efter faa Dages Sygdom. Hovedkasserer Jensen, der kun blev 46 Aar gammel, var oprindelig ansat i et Revisionsfirma, men blev for ca. 20 Aar siden ansat som Hovedkasserer ved Værftet. Han var meget dygtig og i Besiddelse af en stor Arbejdskraft samt afholdt i vide Kredse.

Ny Fiskekutter

Paa A. Nielsens Baadebyggeri i Kerteminde er søsat Nybygning Nr. 70 — en 12 Tons Fiskekutter, bygget til Fiskeeksportør Kamp i Stubbekøbing. Skibet fik Navnet »Kamp«. Kølen er allerede blevet lagt til Nybygning Nr. 71 og 72.

Udvidelserne af Aalborg Havn

I Foraaret paabegyndtes de forberedende Arbejder til nye Bolværksstrækninger i Aalborg Havn. Man er imidlertid kun naaet til at ramme en Del af Jernspunsvæggen, og der arbejdes med Nedramning af en midlertidig Træspunsvæg. Nu efter Cementationeringen ser det imidlertid ud til, at Arbejdet ikke kan føres til Afslutning, idet Havnen har faaet Besked om, at den ikke kan regne med at faa tildelt Cement, hverken til de 125 Meter Kaj fra Spritkajen eller til 175 Meter, der skal danne Fortsættelsen hen til Limfjordsbroen. Til dette sidste Stykke Kaj kan man heller ikke faa Jern.

Cementrestriktionerne sinker Havnebyggeriet

De nye Restriktioner for Anvendelsen af Cement vil ogsaa berøre Arbejdet ved Udvidelsen af Havnene i Skagen og Frederikshavn. Arbejdet ved Skagen var ventet udbudt i Licitation i nær Fremtid, men hvornaar det sker, er nu usikkert. Maaske kan Arbejdet alligevel paabegyndes, da der i første Omgang ikke skal bruges større Kvanta Cement.

Havnefogederne

Foreningen af Havnefogeder i Danmark afholder sit 27. Aarsmøde i København den 15. og 16. August.

Artur Seeberg

REEDEREI · SCHIFFSMAKLEREI · BEFRACHTUNG

Stettin Augustastraße 44, Fernruf 20243/2
 Riga Domplatz 5, Postfach 2507, Fernruf 31980
 Libau Kornstraße 22, Fernruf 1549
 Windau Villenstraße 32, Fernruf 29

Drahtanschrift »SEEBERG« für alle Plätze

Losningspriser i Kotka

The Association of Finnish Stevedores meddeler Firmaet Jørgen A. Rasmussen, her, at Losningspriserne for Kul og Koks i Kotka er nedsat med yderligere 2 Fmk. per Ton.

Prisnedsættelsen traadte i Kraft den 20. ds. og de nye Priser er: Kul med Spil eller Kran 11 Fmk., med Grab 7 Fmk.; Koks med Spil eller Kran 16 Fmk. og med Grab 13 Fmk.

»Drottningholm«s Hjemrejse

»Drottningholm« ventes til Gøteborg i Løbet af kort Tid. Den gaar denne Gang som Lejdeskib og har 800 Statsborgere fra Aksemagterne som Passagerer samt sandsynligvis fuld Last, 8400 Tons. I det svenske Udenrigsministerium véd man dog ikke, hvad Lasten bestaar af.

»Luleå«s Krigsforlis

Bjergningsdamperen »Belos«, som varetager Undersøgelsen af den torperede Malmdamper »Luleå«, kom forleden ind til Västervik med tre Lig, som fandtes ombord af Dykkerne. Alle Kahytter er nu gennemsoget, og man mener ikke, der findes flere ombord. Kaptajnens Tegnebog fandtes paa Dækket, hvorfor man kan gaa ud fra, at Kaptajnen er gaaet over Bord. Det har vist sig, at »Luleå« er brækket over paa Midten, hvorfor der ikke er nogen Udsigt til at bjerge den.

Sverige kræver det bjergede Bomuld

De store Partier Bomuldsballer, som er bragt i Land paa de danske Kyster, vil nu blive krævet udleveret fra svensk Side, hvis det kan bevises, at det stammer fra de krigsforliste svenske Skibe »Argentina« og »Uddeholm«. Da der paa dette Punkt efter det svenske Udenrigsministeriums Mening næppe kan være nogen Tvivl, er der saaledes al Udsigt til, at Bomulden maa betragtes som svensk Ejendom, hvorimod det er et andet Spørgsmaal, hvorvidt der kan opnaas Eksportlicens fra Danmark.

Efter de to Lejdebaades Krigsforlis er Ejendomsretten paa svensk Side overgaaet til det svenske Krigsforsikringsnævn, der skal udbetale Værdien af de forliste Ladninger til deres Ejere, de svenske Bomuldsimportører. Efter hvad Direktør Røhss i Krigsforsikringsnævnet oplyser, omfattede de to Baades Last ialt 18,000 Baller Bomuld. Værdien af Ballerne kan Direktøren ikke opgve med større Bestemthed, men anslaaer den til 400 danske Kroner for hver i uskadt Tilstand. Det er imidlertid en Kendsgerning, fastslaaer Direktøren, at Bomuld meget let beskadiges af Saltvand, og jeg vil ikke mindst af Hensyn til Fiskerne selv fremhæve Betydningen af, at de bjergede Baller saa hurtigt som muligt føres til et betryggende Sted, og at de vaade Partier skilles fra de tørre, inden Skaderne bliver endnu større, end de i Forvejen er. Hvad Bjergelønnen angaar, andrager den sædvanligvis en Trediedel af Værdien, men afhænger iøvrigt af, hvor meget Arbejde der har været, og af andre Omstændigheder.

Krigsforsikringsnævnets Interesser vil som sædvanlig blive varetaget af dets Repræsentanter i København, Firmaet Theo Koch og Co.

Røde Kors-Farten paa Grækenland

Som meddelt blev den svenske Damper »Stureborg« sænket i Middelhavet paa Rejse for Røde Kors fra Piræus til Haifa for at hente Korn til Grækenland. Der er som bekendt flere svenske Skibe i denne Fart, efter at der for nogle Maaneder siden blev optaget Forhandlinger ved den svenske Regerings Formidling mellem de to Krigsførende for at faa en Hjælpeaktion til den græske Befolkning i Stand.

Med Bistand af den internationale Røde Kors-Komite i Genève er der derefter for nogen Tid siden oprettet en Overenskomst, som vil muliggøre regelmæssige Transporter af Hvede fra Canada til Grækenland. For disse Transporter har svensk Røde Kors fragtet 8 svenske Motorskibe. Heraf er »Formosa«, »Eros« og »Camelia« allerede afgaaet fra Gøteborg til Montreal. De øvrige fem Skibe er Mongebarra«, »Yarrowonga«, »Fennis«, »Akka« og »Bardaland«. Foruden den nævnte krigsforliste Damper »Stureborg« er endvidere Motorskibet »Hallaren« beskæftiget i Middelhavstransporten til Grækenland.

Italiens næststørste Rederi

Trieste Orient Linien, Italiens næststørste Rederi, der tidligere havde Navnet »Lloyd Triestino«, har udsendt sit Regnskab for 1941. Det slutter med et Bruttooverskud paa 116,8 Mill. Lire mod 113,4 Mill. Aaret forud. Nettooverskudet udgør 12,8 Mill. Lire mod 12,5 Mill. det fore-

gaaende Aar. Ligesom for 1940 udbetales 4 pCt. i Udbytte af den 300 Mill. Lire store Aktiekapital.

12 Fragtskibe fra U. S. A. til Brasilien

Ifølge hidtil ubekræftede Meddelelser fra Rio de Janeiro har De Forenede Stater som et Led i Leje- og Forpagtningssloven afstaaet 12 Fragtskibe til Brasilien.

PERSONALIA**Fødselsdage**

Lodsformand ved Haderslev Fjords Lodseri, *I. J. Holst*, fyldte i Søndags 60 Aar. Lodsformand Holst kom som ganske ung til Søs og tog senere sine Navigatøksaminer. Efter at have sejlet nogle Aar blev han i 1912 ansat ved Haderslev Fjords Lodseri og overtog for en halv Snes Aar siden Stillingen som Lodsformand.

Lodsformand *John Einar Schmidt* i Dragør fejrede i Onsdags sin 50 Aars Fødselsdag.

Schmidt kom ud med »Georg Stage« i 1907 og sejlede derefter med forskellige Sejlskibe, indtil han i 1914 tog Styrmandseksamen i København. Siden har han sejlet som Styrmand i C. K. Hansens Rederi og blev Lods i Dragør i 1919 og Formand for Dragør-Lodserne i 1920.

I Tirsdags, den 21. Juli, fyldte tidligere Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *J. C. V. Jensen* 70 Aar. Kaptajn Jensen, der i 1937 gik i Land fra Motorskibet *Lexa Mærsk*, bor nu i Vejle.

Ligeledes i Tirsdags fyldte Dampskibsselskabet Myren, Kaptajn *P. K. Bjark* 60 Aar. Kaptajn Bjark er Fører af Motorskibet *Asbjørn*.

Endvidere fyldte Maskinmester *Chr. Thorsager* i Tirsdags 70 Aar. Han fik sin første Uddannelse ved Helsingør Skibsværft og hos Burmeister & Wain, tog sine Eksaminer og blev derefter ansat som Maskinmester i de Carlske Rederier. Han blev her benyttet som Tilsynsførende ved Skibsbygningsarbejder, og efter at være gaaet i Land i 1916 blev han Maskininspektør i samme Selskab. Efter Selskabernes Afvikling var han i nogle Aar ansat i et Isolationsfirma, og da han fik Eneforhandling for Newalls Insulation Co., etablerede han sig i 1924 som Isoleringmester og har siden udført mange store Arbejder for Skibsværfter og Elektricitetsværker.

I Onsdags fyldte Skibsfører i Grønlands Styrelse, Kaptajn *H. L. Rosfeldt* 50 Aar.

En kendt Mand ved Københavns Havn, Stevedor *S. Olsen*, fyldte i Gaar 70 Aar. For omkring 35 Aar siden startede han Firmaet Københavns Stevedore Co., som han har helliget hele sin Tid og Arbejde, og i Aarens Løb drevet det frem til et betydeligt Omfang. Stevedor Olsen er meget anset og afholdt i de Kredse, hvor han færdes ved sit Arbejde baade ombord og i Land.

I Dag, Fredag, fylder tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet Torm, Kaptajn *V. Mørk Andersen* 75 Aar. Kaptajn Mørk Andersen gik i Land i 1926 som Fører af Damperen *Alice* og bor nu i Frederiksværk.

Tidligere Fører i Siam Steam Navigation Co., Kaptajn *F. C. M. Christiansen*, fylder i Morgen — Lørdag — 60 Aar. Kaptajn Christiansen tog sin Afsked fra Kompagniet 1931 og har siden været bosat i Vejle.

En gammel Mariner, pens. Mekaniker af 1. Grad *J. F. V. Schlippe*, fyldte i Tirsdags 75 Aar. Han kom som Lærling paa Holmen den 1. Oktober 1881, og har i sin lange Tjenestetid gjort Togter med næsten alle Marinens Skibe. Hans første Rejse var med Fregatten »Jylland« i 1886, da Kong Haakon var med som frivillig Lærling.

Ordensdekoration

Skibsmaskinmester af 1. Grad i D. S. B. *Fr. Nielsen*, Aarhus—Kalundborg Overfarten, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Aarets Maskinisteksaminer

Ved de i Juni—Juli 1942 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende: Til Motorpasserprøven mødte 7 Eksaminander, som alle bestod. Til Maskinpasserprøven mødte 11 Eksaminander, hvoraf 7 bestod. Til den almindelige Maskinisteksamen mødte 56 Eksaminander, hvoraf 45 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag mødte 75 Eksaminander, hvoraf 64 bestod. Til Maskinfag mødte 74 Eksaminander, hvoraf 71 bestod. Til Elektrotekniske Fag mødte 75 Eksaminander, hvoraf 72 bestod. Til Elektroinstallatør-Prøven for Maskinister mødte 51 Eksaminander, hvoraf 42 bestod.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KB. 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

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — 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

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

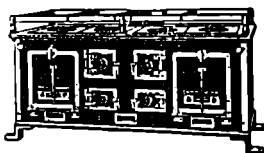
TELF. ODENSE 1859

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedores-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630


 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 13779.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 23. Juli 1942.

Nr. 29.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Nyt Kort. Nr. 101. *Kattegat, Nordlige Del*. 1942. Maalestok: 1 : 180 000. Kortet indeholder Specialkort over *Skagen* i Maalestok 1 : 10 000, Indløbet til *Frederikshavn* i Maalestok 1 : 50 000, *Frederikshavn* i Maalestok 1 : 10 000 og *Østerby* i Maalestok 1 : 6 000. Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

Annuleret er:

Kort Nr. 101. *Kattegat, Nordlige Blad*. Udgave 1911.

Nyt Kort. Nr. 189. *Bornholm med Omgivelser* 1942. Maalestok: 1 : 100 000. Kortet indeholder Specialkort over *Rønne* i Maalestok 1 : 10 000, *Christiansø* i Maalestok 1 : 10 000 og *Ystad* i Maalestok 1 : 10 000. Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

Annuleret er:

Kort Nr. 189. *Bornholm med Omgivelser*, Udgave 1909.

I. Østersøen.

1037. Tyskland. *Sassnitz Fyr E. t. N. Vrag*.

Et Vrag, hvis Master og Skorsten rager over Vandet, ligger sunket paa c. 54° 32' N. 13° 50' E., c. 7 Sm 78° fra *Sassnitz Fyr*. Vragafmærkning udlægges snarest.

1038. Tyskland. *Kieler Bugt. Hohwacht Bugt. Putlos Skydeomraade. W.-Grænse forandret. Afmærkning.*

(N. f. S. Nr. 28/1311. Berlin 1942.)

Skydeomraadet begrænses nu, som følger:

Fra Punktet c. 54° 20',₄ N. 10° 38',₉ E. paa Kysten c. 6,₁ Sm i Retning c. 41°, derfra c. 3,₈ Sm i Retning c. 90°₄ derfra c. 3,₁ Sm i Retning c. 180° til Punktet c. 54° 21',₂₃ N. 10° 52',₃₀ E. paa Kysten, derfra langs Kysten i SW-lig Retning til

Punktet c. $54^{\circ} 18'_{,8}$ N. $10^{\circ} 47'_{,0}$ E. paa Kysten, derfra c. $3_{,9}$ Sm i Retning c. 270° til Punktet c. $54^{\circ} 18'_{,8}$ N. $10^{\circ} 41'_{,0}$ E. og derfra langs Kysten i NW.-lig Retning tilbage til Udgangspunktet.

Den nye W.-Grænse er afmærket med 17 gule, cylindriske, foroven afrundede Tønder med lige stor indbyrdes Afstand. Den første og den sidste Tønde er forsynet med et lille rødt Flag.

Desuden er den nye W.-Grænses Retning paa Land afmærket med to 8 m høje Ba-ker med Stang og hvid Diamant med rød Rand.

Bagbaaken: c. $54^{\circ} 19'_{,2}$ N. $10^{\circ} 37'_{,0}$ E.

Forbaaken: c. $54^{\circ} 20'_{,4}$ N. $10^{\circ} 38'_{,8}$ E.

Den yderste Tønde: c. $54^{\circ} 25'_{,03}$ N. $10^{\circ} 45'_{,75}$ E.

(Kort Nr. 1185.)

(Se Tillæg.)

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

1039. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Søndre Frihavsbassin—Trekroner. Kabel udlagt. Advarsel.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 25/929 1942 meddeles, at det deri nævnte Kabel fra *Søndre Frihavsbassin* til *Trekroner* er udlagt. Kablet er afmærket med Pile, der angiver Kablets Retning. Man advares mod at ankre i Kablet.

Søndre Frihavsbassin: c. $55^{\circ} 42'$ N. $12^{\circ} 36'$ E.

(E. f. S. Nr. 25/929 1942. Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Danske Lods III, Side 37. Havneloda, Side 123 og 127.)

1040. Danmark. Smaalandsfarvandet. Saksøbing Fjord. Losseplads afmærket.

I *Saksøbing* Fjord er oprettet en Losseplads, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

a) $54^{\circ} 50'$ ($23''$) N. $11^{\circ} 33'$ ($18''$) E. d) $54^{\circ} 49'$ ($48''$) N. $11^{\circ} 34'$ ($33''$) E.

b) $54^{\circ} 50'$ ($04''$) N. $11^{\circ} 33'$ ($06''$) E. e) $54^{\circ} 49'$ ($54''$) N. $11^{\circ} 34'$ ($00''$) E.

c) $54^{\circ} 49'$ ($33''$) N. $11^{\circ} 34'$ ($12''$) E.

I hvert af Punkterne a)—d) er udlagt en grøn Spidstønde.

(Kort Nr. 160. Danske Lods III, Side 206. Søm.-Fort. Side 73 Nr. 22 a.)

1041. Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib genudlagt.

Halsskov Rev Fyrskib er atter udlagt paa Station paa c. $55^{\circ} 20'_{,2}$ N. $11^{\circ} 02'_{,8}$ E. og Reservefyrskibet er inddraget.

(E. f. S. Nr. 27/1002 1942.)

1042. (T). Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.

Dybden i Indsejlingen til *Lundeberg* Havn paa c. $55^{\circ} 08'_{,2}$ N. $10^{\circ} 47'_{,4}$ E. er nu $2_{,5}$ m.

(E. f. S. Nr. 1/85 1942.)

1043. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker genudlagt.

Den hvidmalede Klokketønde og den hvidmalede Stumptønde er atter udlagt paa Pladserne for henholdsvis Lys- og Klokketønden *Knastegrund* (c. $55^{\circ} 02'_{,7}$ N. $10^{\circ} 14'_{,2}$ E.) og Lystønden *Knoldhjørne E.* (c. $55^{\circ} 03'_{,6}$ N. $10^{\circ} 14'_{,0}$ E.).

(E. f. S. Nr. 19/857 1942.)

1044. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Skjoldnæs Fyr SW. Vrag afmærket.

E. f. S. Nr. 27/1006 1942 annulleres og erstattes med:

Vraget af en Jagt ligger sunket i $5_{,2}$ m Vand paa $54^{\circ} 57' 55''$ N. $10^{\circ} 12' 20''$ E., $0_{,3}$ Sm 217° fra *Skjoldnæs* Fyr. Masten rager over Vandet.

Vraget er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag 20 m SW. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 27/1006 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1045. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Afmærkning udlagt.**
 I Roskilde Fjord er følgende nye Afmærkning bleven udlagt:
 Paa *Køholm* Rendes E.-Side: 3 hvide Stager med 1 Halmvisk paa henholdsvis
 55° 48' (29") N. 12° 04' (06") E., 55° 48' (22") N. 12° 04' (12") E. og 55° 48' (18") N.
 12° 04' (18") E.
 Paa *Eskilsø* Rendes E.-Side: 2 hvide Stager med 1 Halmvisk paa henholdsvis
 55° 44' (03") N. 12° 04' (12") E. og 55° 43' (40") N. 12° 04' (09") E.
 En rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Ægholm SW.*, paa 55° 42' (39") N. 12° 01'
 (06") E.
 En hvid Stage med 1 Halmvisk, *Nørrehoved*, paa 55° 42' (30") N. 12° 00' (42") E.
 En hvid Stage med 1 Halmvisk, *Færgebrorev*, paa 55° 42' (31") N. 11° 59' (38") E.
 2 hvide Stager med 1 Halmvisk, *Bogenæs W.*, paa henholdsvis 55° 42' (12") N.
 11° 59' (30") E. og 55° 41' (58") N. 11° 59' (11") E.
 En rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Kongshage*, paa 55° 41' (49") N. 12° 03'
 (06") E.
 En hvid Stage med 1 Halmvisk, *Ellecore NW.*, paa 55° 41' (15") N. 12° 03' (42") E.
 En rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Askehoved E.*, paa 55° 40' (53") N. 12°
 03' (49") E.
 En hvid Stage med 1 Halmvisk, *Harken W.*, paa 55° 40' (33") N. 12° 03' (30") E.
 En rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Hestholme* paa 55° 40' (33") N. 12° 03'
 (06") E.
 En hvid Stage med 1 Halmvisk, *Svineholm E.*, paa 55° 40' (24") N. 12° 02' (18") E.
 En hvid Stage med 1 Halmvisk, *Kirkefjord S.* paa 55° 40' (10") N. 12° 04' (42") E.
 (Kort Nr. 116. Søm.-Fort. Side 69 Nr. 12 a, 30 a-f, 35 a-e og 39 a.)

1046. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

E. f. S. Nr. 21/761 1942 annulleres og erstattes med:

I Juli—Oktober Maaneder 1942 finder paa Hverdage Skarpskydning Sted ved *Jægerspris*, som følger:

1) 27. Juli—31. Juli, 3. August—22. August, 3. September—5. September og 19. Oktober—30. Oktober. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1200 og 1300—1700.

Under Skydning hejses Skydeflag paa *Krøblingebakke* paa c. 55° 52',₇ N. 11° 57',₂ E., paa en Mast c. 1100 m S. for *Nissebakker* og paa en Mast c. 400 m N. for *Nissebakker*, der ligger paa c. 55° 53',₀ N. 11° 56',₁ E.

Naar Skydeflaget er hejst som ovenfor angivet, maa ingen Sejlads finde Sted indenfor det nedenfor angivne Skydeomraade paa Søen.

2) 24. August—2. September og 7. September—17. Oktober. Den daglige Skydetid er Kl. 1000—1600.

I Skydetiden vil der være hejst Signalfag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. fra *Troldegaard*), paa Udsigtstaarnet ved *Skoven Mølle* (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde* og paa *Carolinehøj* (c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*).

I Skydetiden er al Sejlads forbudt paa Skydeomraadet over Søen.

Skydeomraadet over Søen er under samtlige Skydninger begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

a) 55° 54',₈ N. 11° 54',₈ E. d) 55° 52',₀ N. 11° 50',₂ E.

b) 55° 54',₉ N. 11° 52',₀ E. e) 55° 49',₀ N. 11° 53',₉ E.

c) 55° 53',₄ N. 11° 50',₂ E.

samt af Kystlinien mellem Punkterne e og a.

Paa enkelte af de nævnte Dage vil der endvidere blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Orebjærg*, hvilket tilkendegives ved Signalfag paa *Maglehøj* paa c. 55° 48',₇ N. 11° 55',₇ E.

Paa disse Dage er al Sejlads i den E.-lige og S.-lige Del af *Jægerspris* Bugt forbudt. (E. f. S. Nr. 21/761 1942.)

1047. Norge. Skagerrak. Oslo Fjord. Dramsfjord. Rødtangen. Oplysning om Fyr.
(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1942.)
Lysstyrken i *Rødtangen* Fyr paa c. $59^{\circ} 31',7$ N. $10^{\circ} 25',3$ E. er bleven forøget, saa at Synsvidden nu er $10,1$ Sm for hvidt, $6,8$ Sm for rødt og $5,5$ Sm for grønt Lys.
1048. Norge. Skagerrak. Oslo Fjord. Dramsfjord. Kroksberget. Oplysning om Fyr og Taagesignal.
(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1942.)
Lysstyrken i *Kroksberget* Fyr paa c. $59^{\circ} 33',7$ N. $10^{\circ} 24',9$ E. er bleven forøget, saa at Synsvidden nu er $11,9$ Sm for hvidt, $8,0$ Sm for rødt og $6,5$ Sm for grønt Lys.
Som Reserve for Nautofonen vil der blive brugt Klokke: 1 Slag hver 20^s .
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1049. Norge. Skatestrømmen. Kalveholmen. Fyr forandret.
(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1942.)
Den røde Vinkel i *Kalveholmen* Fyr paa c. $61^{\circ} 52',4$ N. $5^{\circ} 13',9$ E. lyser nu fra 303° til 102° . Løvrigt er Fyret uforandret.
1050. Norge. Skatestrømmen. Risøy Fyr forandret.
(E. f. S. Nr. 6. Oslo 1942.)
Risøy Fyr paa c. $61^{\circ} 52',8$ N. $5^{\circ} 10',8$ E. er forandret og lyser nu, som følger:
1. Hvidt i Pejl. fra 285° til 287° . 3. Hvidt i Pejl. fra 304° til 160° .
2. Rødt i — - 287° - 304° . 4. Rødt i — - 160° - 168° .
1051. Norge. Brønnøysund. Hestøygrunnen Fyr forandret.
(E. f. S. Nr. 6. Oslo 1942.)
Hestøygrunnen Fyr paa c. $65^{\circ} 27',7$ N. $12^{\circ} 11',5$ E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s , Lys 1^s , Mørke 4^s .
1052. Norge. Vestvåglandet. Bjørga Fyr forandret.
(E. f. S. Nr. 6. Oslo 1942.)
Bjørga Fyr paa c. $65^{\circ} 55',7$ N. $12^{\circ} 41',4$ E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s , Lys 1^s , Mørke 4^s .
1053. Norge. Helligvær. Grytøy. Oplysning om Fyr.
(E. f. S. Nr. 6. Oslo 1942.)
Grytøy Fyr paa c. $67^{\circ} 23',4$ N. $13^{\circ} 51',3$ E. er synligt i Pejlinger mellem 265° og 218° .
1054. Norge. Salta. Sørfollas Munding. Spærret Omraade.
(E. f. S. Nr. 13/293. Oslo 1942.)
I et Omraade, begrænset af Linier gennem nedennævnte Punkter, er Skibsfart og Fiskeri forbudt:
1. $67^{\circ} 35',4$ N. $15^{\circ} 01',8$ E., Land ved *Grytvikskjeran*.
2. $67^{\circ} 36',2$ N. $15^{\circ} 01',8$ E.
3. $67^{\circ} 37'$ N. $15^{\circ} 05'$ E.
4. $67^{\circ} 37'$ N. $15^{\circ} 09',8$ E., N.-Pynt af *Prestmåsoy*,
samt S. for Forbindelseslinien mellem $67^{\circ} 34',7$ N. $15^{\circ} 07',7$ E., Pynten N. for *Hamnvika* og $67^{\circ} 36'$ N. $15^{\circ} 12',3$ E., c. 500 m W. for *Skjoldskjær*.

1055. Norge. Øst-Finmark. Varangerfjord. Vardø S. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

(K. f. F. Nr. 13/294. Oslo 1942.)

S. for *Vadsø* er Ankring og Fiskeri forbudt i et Omraade, som begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

- a) c. 70° 03' N. 29° 52',₅ E. c) 69° 59' N. 29° 42' E.
 b) c. 59° 57' N. 29° 52',₅ E. d) 70° 03' N. 29° 42' E.

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. I Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1942.

Tillæg.

I. Østersøen.

1056. Sverige. E.-Kyst. Kungsgrund SSW. Vrag afmærket.

(U. f. s. Nr. 29/1313. Stockholm 1942.)

Vraget af et Motorfartøj, hvis Stormast rager over Vandet, ligger sunket paa 57° 39',₀₄ N. 16° 54',₃₂ E., c. 600 m E. for *Thorsknallens* Stage med 2 Balloner.

En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt c. 100 m W.t.S. for Vraget.

1057. (T). Sverige E.-Kyst. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved Viksten. Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.


(U. f. s. Nr. 29/1270. Stockholm 1942.)

Skiftning af Lods sker indtil videre ved *Viksten* paa c. 58° 47' N. 17° 57' E. i Stedet for ved *Landsort*. I Anledning heraf er Ankringsforbudet ændret saaledes, at det er tilladt at ankre W. for Forbindelseslinien mellem *Måsknuv* (c. 58° 51' N. 18° 01' E.) og *Skrapan* (c. 58° 47' N. 17° 57' E.) fra Breddeparallelen gennem *Viksten* til 1 Sm N. for denne.

(E. f. [S. Nr. 24/865. 1942.)

- 1058. Sverige. Stockholms Skærgaard. Nynäshamn S.-lige Indsejling. Bedarö Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 29/1269. Stockholm 1942.)
Bedarö Fyr paa c. 58° 54' N. 17° 58' E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4^s. Lysevnen er samtidigt bleven forøget.
(E. f. S. Nr. 10/435 1942.);
- 1059. Sverige. Stockholms Skærgaard. Løbet Sandhamn—Stockholm. Fyret Farfarsgrundet forandret.**
(U. f. s. Nr. 29/1267. Stockholm 1942.)
Farfarsgrundet Fyr paa c. 59° 18' N. 18° 54' E. er forandret til at vise rødt og grønt Hurtigblink, 90 Blink pr. Minut. Synsvidden er forøget til 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys.
- 1060. Sverige. Stockholms Skærgaard. Nyt Luftfyrtændt.**
(U. f. s. Nr. 29/1312. Stockholm 1942.)
Et nyt Luftfyrtændt paa Prøve fra Solnedgang til Solopgang paa c. 59° 45' N. 18° 42' E. paa Vandtaarnet 1000 m WSW. for Havneindløbet. Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, Syv-Blink hver 22^s, undtagen i Ledevinklerne, i hvilke det viser hvidt Gruppe-Blink, Seks-Blink og Tre-Blink hver 22^s. Flammens Højde: 60 m. Synsvidde: 21 Sm. Fyret lyser, som følger:
- | | | |
|--------------------------------------|-------------|--------------|
| 1. Seks-Blink og Tre-Blink fra Pejl. | c. 47° | til c. 62°. |
| 2. Syv-Blink | - — c. 62° | - c. 227°. |
| 3. Seks-Blink og Tre-Blink | - — c. 227° | til c. 242°. |
| 4. Syv-Blink | - — c. 242° | - c. 47°. |
- 1061. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 29/1311. Stockholm 1942.)
Følgende Lystønder er atter udlagt paa Station:
Västra Finngrundsbanken (c. 60° 59' N. 18° 03' E.), *Östra Finngrundsbanken* (c. 60° 55' N. 18° 27' E.), *Elofs Grund* (c. 60° 46' N. 17° 23' E.), *Lövgrundsbanken* (c. 60° 50' N. 17° 36' E.), *Storgrundet* (c. 61° 10' N. 17° 24' E.) og *Väntakittets Grund* (c. 62° 30' N. 18° 15' E.).
(E. f. S. Nr. 49/1595 og 53/1708 1941 samt 2/178, 2/179 og 3/225 1942.)
- 1062. Finland. Bottniske Bugt. Lystønden Kemi angöringsboj genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 19/394. Helsingfors 1942.)
Kemi angöringsboj Lystønde paa 65° 28',₃ N. 24° 20',₁ E. er atter udlagt.
(E. f. S. Nr. 47/1507 1941.)
- 1063. Finland. Bottniske Bugt. Lys- og Klokketønden Kemi genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 19/395. Helsingfors 1942.)
Kemi Lys- og Klokketønde paa 65° 03',₈ N. 24° 18',₇ E. er atter udlagt.
(E. f. S. Nr. 47/1509 1941.)
- 1064. Finland. Åbo Skærgaard. Rautakallio (Järngrundet) Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 19/398. Helsingfors 1942.)
Rautakallio (Järngrundet) Fyr paa c. 60° 24',₄ N. 22° 08',₇ E. er atter tændt.
- 1065. Finland. Åbo Skærgaard. Kauppakari (Köpmansgrund) Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 19/399. Helsingfors 1942.)
Kauppakari (Köpmansgrund) Fyr paa c. 60° 23',₈ N. 22° 07',₈ E. er atter tændt.

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

1066. (T). Sverige. Sundet. Afmærkning af Sejlruiter midlertidigt forandret. 
(U. f. s. Nr. 29/1315. Stockholm 1942.)

I Farvandsafsnittet *Landskrona—Hälsingborg* er følgende Afmærkning, bestaaende af sort- og hvidmalede Stager og Lystønder, midlertidigt udlagt:

1. 55° 53',₆₀ N. 12° 44',₁₀ E. Lystønde;
2. 55° 56',₃₀ N. 12° 44',₇₀ E. Lystønde;
3. 55° 57',₆₀ N. 12° 43',₇₀ E. Stage;
4. 55° 58',₇₀ N. 12° 42',₈₀ E. Stage;
5. 56° 00',₀₀ N. 12° 41',₈₀ E. Lystønde;
6. 56° 03',₇₀ N. 12° 39',₅₀ E. Lystønde.

Samtidig er Afmærkningen paa nedenstaaende Pladser inddraget:

- | | |
|--|---|
| 1. 55° 53', ₂₀ N. 12° 44', ₃₀ E. | 6. 55° 59', ₈₀ N. 12° 41', ₃₀ E. |
| 2. 55° 54', ₆₀ N. 12° 44', ₅₀ E. | 7. 56° 01', ₁₀ N. 12° 40', ₇₀ E. |
| 3. 55° 55', ₅₅ N. 12° 43', ₂₀ E. | 8. 56° 02', ₃₅ N. 12° 40', ₁₂ E. |
| 4. 55° 56', ₉₅ N. 12° 42', ₆₀ E. | 9. 56° 03', ₇₀ N. 12° 39', ₅₀ E. |
| 5. 55° 58', ₄₀ N. 12° 41', ₉₀ E. | 10. 56° 04', ₅₀ N. 12° 38', ₀₀ E. |

Anduvning af *Rå* og *Kopparverkets* Havne sker fra Lystønden paa 56° 00',₀₀ N. 12° 41',₈₀ E.

(E. f. S. Nr. 21/758 og 25/907 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1067. Sverige. Kattegat. Løbet S. om Marstrand. Grund.

(U. f. s. Nr. 29/1276. Stockholm 1942.)

En Grund med 4,₈ m Vand ved Lavvande er fundet paa 57° 50',₆₃ N. 11° 35',₃₅ E., 400 m 294° fra *Lekskär* Baake.

(Kort Nr. 101.)

Ekstra-Tillæg.

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

1068. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Sømærke forsvundet.

Den hvide Stage med 2 Hahnviske *Sandhage N.* paa c. 55° 07',₃ N. 12° 15',₁ E. er forsvundet.

1069. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vigsø N. Skibsfartshindring.
En Skibsfartshindring ligger paa c. $54^{\circ} 57' N.$ $11^{\circ} 38' E.$, c. 2,5 Sm N. for
Vigsø Baake.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*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

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
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldatevedore
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	

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENSTELØR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TELF. 200.
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGERINDEHAVER 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. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

CHR. CLEMMENSEN

(JAC. OG UFPE CLEMMENSEN)

FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)

C. HOPPE

FREDERICIA

JULIUS MORTENSENINDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAAGT 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 & C^oIndehaver 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 Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tlgr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.TLØR. ADR.
SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORGTlf: 25, 133, 262
Stat 2.
Privat 1030Telegr.-Adr.:
»Hudes.
Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING**KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 30

FREDAG 31. JULI 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den 24. Januar i Aar udsendtes for første Gang Meddelelse om tyske Ubaades Operationer i de østamerikanske Farvande. — Fra den tyske Overkommando foreligger nu en Opgørelse over de Resultater, Søkrigen imod de Allieredes Handelsflaader kan opvise i de siden da forløbne 6 Maaneder, og ifølge denne Opgørelse er der paa alle Krigsskuepladser blevet sænket ialt 3,843,200 B.R.T., hvoraf alene i østamerikanske Farvande 2,917,600 B.R.T. — Til Sammenligning kan anføres, at i omtrent samme Periode under den forrige Verdenskrig, nemlig fra 1. Januar 1917 til 30. Juni 1917 (den uindskrænkede Ubaadskrig begyndte, som det vil erindres, 1. Februar 1917) sænkede de tyske Ubaade ifølge de nu tilgængelige officielle Rapporter:

i Jan./Febr./Marts 1,619,373 B.R.T.
og i April/Maj/Juni 2,236,943 —

eller ialt 3,856,316 B.R.T., men hermed var Klimakset i de tyske Ubaades Resultater ogsaa passeret, eftersom allerede Resultatet for Juli Kvartal var betydelig lavere, idet Tonnagetallet for de sænkede Skibe androg 1,494,473 B.R.T. for i de følgende Kvartaler at udvise yderligere betydelige Nedgange.

Hvorledes Forholdene vil udvikle sig nu, kan naturligtvis kun Fremtiden vise, men Erfaringerne fra forrige Krig viser, at de defensive Forholdsregler, der blev indført overfor Ubaadene, efterhaanden begrænsede disses Resultater betydeligt, og i denne Forbindelse er det ikke uden Interesse at lægge Mærke til, at Sænkningerne i de østamerikanske Farvande andrager mere end 75 pCt. af de totale Tab, hvilket formentlig for en stor Del skyldes, at man i U. S. A. slet ikke havde regnet med, at de tyske Ubaades Aktionsradius var saa stor, at de kunde operere i større Stil saa langt borte fra deres Baser, hvorfor man i U. S. A. kun var ringe forberedt, da det alligevel viste sig, at Tyskerne kunde sætte Angreb i stor Skala ind over saa lang en Front som fra St. Lawrence til Curacao. Efterretninger fra U. S. A. tyder imidlertid paa, at da man nu er klar over Faren, træffes der Forholdsregler herimod.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der kun faa nye Rapporter. Paa de amerikanske Markeder er det stadig Efterspørgslen efter Ertstonnage, der er den dominerende Faktor, men tilsyneladende findes der ingen neutral Tonnage, og de Skibe der sluttet, er de der nomineres af *Maritime Commission*. — Rateniveauet er uforandret, og det samme gælder Kul fra Hampton Roads til River Plate og for Lasterne fra Sydamerika til U. S. Atlantic. — I Vestindiafarten er Efterspørgslen god til uforandrede Rater.

For engelsk Regning søges Tonnage for Kul fra Wales til River Plate og fra Durban til Havne i det østlige Middelhav. Raterne er uforandrede.

Paa vore hjemlige Markeder har Forholdene ikke været underkastet større Forandringer. Det er stadig vanskeligt at skaffe Sten for Kul og Koks fra Tyskland, men stort set er der rigelig Beskæftigelse for den disponible Tonnage, idet bl. a. Efterspørgslen for saavel Ertstonnage Sverige/Tyskland som for Tonnage i tysk Kystfart er betydelig.

STATSSTØTTEN TIL DE HJEMVENDENDE SØFOLK

Ministeriet for Handel, Søfart og Industri har tilstillet de Søfarendes Organisationer følgende Meddelelse:

Under Henviisning til stedfundne Forhandlinger angaaende Tilvejebringelse af en Ordning med Statsstøtte til saadanne danske Søfarende, der i Henhold til telegrafisk Instruks af 18. April f. A. er vendt tilbage til Danmark fra U. S. A., og som for Tiden er arbejdsledige, skal man til videre Bekendtgørelse for Foreningens Medlemmer meddele, at Handelsministeriet har opnaaet Folketingets Finansudvalgs Tilslutning til, at der paa derom i hvert enkelt Tilfælde indgivet Ansøgning vil kunne tilstaaes de paagældende en som Hovedregel til Halvdelen af den Hyre, den paagældende oppebar ved Fratrædelsen i U. S. A., svarende maanedlig Understøttelse, der vil blive anvist de paagældende direkte herfra i Midten af den vedkommende Maaned, første Gang omkring den 15. Juli d. A. Hjælpen ydes iøvrigt paa de nærmere Vilkaar, som er angivet i den paa 4. Side af den Blanket til Ansøgning, der vil være at benytte, og hvoraf et Antal Eksemplarer vedlægges til Brug for Foreningens Medlemmer, optagne Vejledning, hvortil henvises.

Idet man specielt skal bede de paagældendes Opmærksomhed henledt paa, at den finansielle Hjemmel for Ordningen alene strækker sig over Halvaaret 1. Juli—31. December d. A. og efter Bevillingsmyndighedernes udtrykkelige Tilkendegivelse ikke vil kunne forventes forlænget ud over dette Tidsrum, skal man vedrørende Spørgsmaalet om Foreningens Medvirken ved Ordningens Gennemførelse anmode Foreningen om at ville foranledige, at de Medlemmer, der har opnaaet Støtte i Henhold til den her omhandlede Ordning, underkaster sig en efter Omstændighederne betryggende og vedvarende Kontrol fra Foreningens Side med Hensyn til deres Beskæftigelsesforhold, ligesom man forudsætter, at Foreningen gør Handelsministeriet bekendt med enhver om en Andrager foreliggende supplerende Oplysning, som inden Andragendet er endelig afgjort, eller under løbende Understøttelse maatte komme til Foreningens Kundskab, og som maatte findes af Betydning for Andragerens Trang og Værdighed til Understøttelse.

GROSSERERSOCIETETETS 200 AARS JUBILÆUM

Grosserersocietetet fejrer sit 200 Aars Jubilæum ved en Højtidelighed paa Børsen paa Tirsdag — den 4. August.

Højtideligheden, ved hvilken man haaber, at Kongen og Dronningen og andre Medlemmer af det kongelige Hus vil komme til Stede, vil begynde Kl. 11.

Der er udstedt Indbydelse til Ministrene, Repræsentanter for Rigsdagen, Centraladministrationen, Byens Styrelse, Domstolene samt i det hele Repræsentanter for de Autoriteter og Myndigheder samt Erhvervsorganisationer, som Grosserer-Societetets Komité i sin Egenskab af den københavnske Engroshandels Organisation har at gøre med i sin daglige Virksomhed; desuden er indbudt tidligere Komitemedlemmer, Formændene for Brancheforeningerne, Medarbejderne ved Handelsberetningen, Formændene for Voldgiftsudvalgene m. fl., ialt formentlig ca. 500 Gæster.

Komiteen har ladet udarbejde et Festskrift, der ikke giver en samlet Fremstilling af Komiteens og Societetets Historie, men i selvstændige Afhandlinger bringer Træk af Sammenslutningens Liv gennem de 200 Aar. Festskriftet er udgivet ved Dr. phil. Vilh. Lorenzen og har som Medarbejdere blandt andet Magister Bro Jørgensen, Overlærer Jens Vibæk, Magister Albert Fabritius og Overretssagfører M. Raffenberg.

STRID OM EJENDOMSRETTE TIL STRANDINGSBOMULDEN

Som allerede omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* trækker det op til en indviklet Sag om Ejendomsretten til Strandingsbomulden.

Nu har Vareforsyningsdirektoratet instrueret Politiet i Hjørring om at foranledige den Bomuld, som Fiskerne indbjergede i Skagerak, sendt til *De Forenede Tekstilfabriker* i Aalborg og *De danske Bomuldspindier* i Vejle for at blive tørret, vurderet og oplagret, indtil Forhandlingerne med de svenske Ejere om den eventuelle Udlevering af Bomulden er afsluttet. Værdien af den indbjergede Bomuld anslaaes til en lille Million Kroner, hvoraf en Tredjedel tilkommer Fiskerne og Strandfogederne som Bjergeløn. Ejerne skal desuden betale Fragt, Forsikring, Lagerleje o. s. v., hvorfor det muligvis ikke kan betale sig for dem at løse Varerne hjem. De vil i saa Fald blive afhændet her i Landet.

Fiskerne har engageret Dansk Fiskeriforenings mangeaarige juridiske Konsulent, Overretssagfører P. N. Sølling, København, til at varetage deres Interesser overfor Myndighederne. Bomuldens endelige Værdi, hvorefter Bjergelønnen fastsættes, vil falde lidt forskellig ud, alt eftersom Bomulden bliver i Danmark eller sendes til Sverige. I førstnævnte Tilfælde ansættes Værdien i Overensstemmelse med de gældende danske Maksimalpriser, i sidstnævnte Fald paa Grundlag af den af Svenskerne opgivne og dokumenterede Værdi, ca. 245 Kr. pr. Balle i uskadt Stand.

SVERIGES SKIBSFART OG UDENRIGSHANDEL

Den svenske Skibsfart paa Udlandet viste i Juni Maaned en fortsat Stigning, men samlet for hele første Halvdel af indeværende Aar var Trafiken alligevel mindre end i tilsvarende Periode i Fjor, hvilket skyldtes de vanskelige Isforhold i Begyndelsen af 1942.

De Skibe, som kom til Sverige i Juni Maaned i Aar, repræsenterer en Tonnage paa 1.250.000 Tons mod 924.000 Tons i Maj og 1.018.000 Tons i Juni Maaned i Fjor.

De Skibe, som forlod svenske Havne i Juni repræsenterede en Tonnage paa 1.304.000 Tons mod 1.014.000 Tons i Maj og 1.149.000 Tons i Juni Maaned 1941. Fire Lejdebåde kom til Sverige i Juni, og fire forlod svenske Havne.

Udenrigstrafikken i de tre Storhavne viser gennemgaaende en Nedgang i den udgaaende Tonnage, men en Stigning i indgaaende Tonnage for Stockholm og Göteborg. Hvad Malmø angaar, er baade udgaaende og

indgaaende Tonnage gaaet lidt ned. For hele første Halvaar af 1942 er Udenrigstrafikken paa Stockholm og Malmø gaaet stærkt ned, medens den er steget for Göteborgs Vedkommende, hvilket tydeligt er paa Grund af Lejdetrafikken.

Iøvrigt bringer Bladet *Svensk Utrikeshandel* en Oversigt over den svenske Udenrigshandel. Blandt de 29 Lande, hedder det, som har offentliggjort deres Handelsstatistik for sidste Aar, har Sverige faaet sin Udenrigshandel stærkest beskaaret.

Nedgangen i Sveriges Import har udgjort 825 Mill. Kr. sammenlignet med 1939. Paa Andenpladsen kommer Danmark med en Nedgang i Importen paa 450 Mill. Kr. Ogsaa med Hensyn til Eksporten viser Sverige den største Nedgang. Den har fra 1939 til 1941 rundt regnet udgjort 540 Mill. Kr. Paa Andenpladsen kommer ogsaa i dette Tilfælde Danmark med 330 Mill. Kr., tæt fulgt af Finland med 300 Mill. Kr. De 29 Lande, som er medtaget i Undersøgelsen, havde i 1938 for henvend 40 pCt. af Verdenshandelen.

NYE ENGELSKE KRIGSRISIKO-PRÆMIER

Forsikringsselskaberne i London har, efter hvad den britiske Efterretningstjeneste meddeler, indført en ny Zone for Forsikringer mod Krigsrisiko, hvilken Zone betegnes som »Sydamerika og Atlanthavshavne syd for Pernambuco«. Forsikringspræmierne ligger 2½ pCt. under de for det nordlige, centrale og øvrige Sydamerika gældende Præmier. For Island gælder en Forsikringspræmie af 7½ pCt., medens der for de amerikanske Lande gælder en Præmie paa 6 pCt.

FRA SVENSKER VÆRFTER

Fra Kockums Varv i Malmö er der blevet søsat et Last- og Passagermotorskib, der bygges til Rederiaktiebolaget Nordstjernen i Stockholm. I Daaben fik Skibet Navnet *La Plata*.

La Plata er af samme Type, som Rederiets velkendte Lineskibe og har følgende Dimensioner: Længde 418 Fod, Bredde 57 Fod, Dybde til Hoveddæk 28 Fod 2 Tommer og Dybde til Shelterdæk 37 Fod 8 Tommer. Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse.

I Overbygninger Midtskibs er der indrettet Kahytter og Saloner til 30 Passagerer. Maskineriet bestaar af to 6-cylindrede, enkeltvirkende to-Takts Kockum-Man Dieselmotorer paa 6.540 HK. Farten bliver paa fuld Last 16¼ Knob.

*

En af den svenske Handelsflaades største Nybygninger *Falsterbohus* er kommet til Göteborg, hvorfra det snarest skal tiltræde sin Jomfrurejse som Lejdebåd. *Falsterbohus* er et Tankmotorskib paa 16250 Tons d. w., bygget til Trelleborg Ångfartygs Nya A/B og et Søsterskib til *Malmøhus*. Det har en Længde paa 480 Fod og er udstyret med en dobbeltvirkende Dieselmotor, der udvikler 5.500 HK og giver Skibet en Fart paa 14½ Knob paa fuld Last.

*

Rederi A/B Transatlantic i Göteborg har paa Eriksberg Verkstad afgivet Ordre paa et 9.000 Tons stort Lastmotorskib, der skal indsættes i Rederiets Pacific-Fart. Nybygningen bliver et Søsterskib til *Yarrowonga*.

Thyborøn Kommissionens Betænkning.

I et Værk paa op mod 600 Sider og bilagt 37 Planer og Kortskitser foreligger nu Thyborøn-Kommissionens Betænkning angaaende Limfjordstangerne og Thyborøn Havn og Kanal.

Et Flertal af Kommissionen erkender, at Tangerne ikke vil kunne bevares med den nuværende frie Ind- og Udstrøm gennem Thyborøn Kanal og indstiller derfor, at Kanalen lukkes mod Vest med en Dæmning bag Tangerne. Men om Maaden, hvorpaa Lukningen skal ske, er man ikke enig paa Grund af Forslagets højst forskellige Virkninger for de forskellige Er-

hverv. Og heller ikke har der kunnet opnaas Enighed om et Forslag til en Kanalforbindelse fra Hansthalm tværs gennem Thy til Lønnerup Fjord Øst for Thisted.

Der foreligger fire forskellige Forslag, udarbejdet af et teknisk Udvalg.

Forslag I omfatter en fuldstændig Lukning af den nuværende Gennemsejling ved en ca. 20 km lang Dæmning, opført ca. 1500 m bag de nuværende Diger. Kanalen og den tragtformede Bugt, som Tangerne danner, vil som Følge heraf fyldes med Sand, som

beskytter Kysten, men paa den anden Side lukker Thyborøn Kanal, saaledes at Sejladsen gennem denne maa ophøre. Agger By vil for største Delen komme til at ligge udenfor Dæmningen og maa derfor indiges og efterhaanden som Kysten rykker ind, opgives.

Thyborøn By mister ved Havnen Lukning den hittidige Basis for sin Eksistens og maa opgives, hvis der ikke i Stedet kan findes andet, af Fiskeriet uafhængigt Grundlag for Byens fortsatte Bestaaen. Vandet i den vestlige og midterste Del af Limfjorden vil i Løbet af nogle Aar blive fersk. Det skønnes, at der vil hengaa ca. 150 Aar, før Kystlinien paany naar ind til den nuværende Beliggenhed udfor Thyborøn By, men Ordningens Varighed i det hele vil blive betydeligt længere paa Grund af Dæmningens tilbagetrunkne Beliggenhed.

Forslag II forudsætter Kanalen og Thyborøn Havn bevaret, idet der i Forlængelse af henholdsvis Havmolen paa nordre Tange og Høfde 59 paa søndre Tange bygges to Moler, der er lange nok til at holde Sandet borte fra Indsejlingen til Kanalen, og idet der i en Dæmning anlagt ganske som efter Forslag I indbygges en Skibsfartssluse med 5 m Dybde paa Tærsklen. Saltholdigheden i den vestlige Del af Limfjorden søges holdt paa 15 ‰ ved Indbygning i Dæmningen af en Gennemstrømningssluse med 200 m² frit Profil. Agger By vil som efter Forslag I komme til at ligge udenfor Dæmningen og maa indtil videre beskyttes ved Diger, senere opgives. Ordningens Varighed skønnes at blive som ved Forslag I, dog betinget af, at Thyborøn By og Havn succesivt flyttes mod Øst. Projektet rummer dog en vis Usikkerhed med Hensyn til Opnaaelsen af Tilsanding udfor Thyborøn By og dermed Beskyttelsen af denne.

Forslag III forudsætter en Flytning af Løbet gennem Tangerne knap 7000 m mod Nord til en Linie fra Kysten umiddelbart Syd for Agger til Krik Bro.

Forslag IV omfatter Flytning af Kanalen til en Linie umiddelbart Syd for Thyborøn.

Kommissionen har anslaaet Udgifterne ved Forslag I (den fuldstændige Lukning alene ved Thyborøn) til 10 Mill. Kr., og ved Forslag II (Lukning med indbyg-

gede Sluser) til 62 Mill. Kr. — I begge Tilfælde forekommer endvidere en Udgift paa 6 Mill. Kr. til midlertidige Sikringsforanstaltninger.

Skibskanal mellem Hanstholm og Limfjorden?

Det tekniske Udvalg har endvidere paa Grundlag af foretagne Undersøgelser udarbejdet tre Forslag til en Skibskanal mellem Hanstholm og Limfjorden. En saadan Kanal tænkes eventuelt gennemført i Forbindelse med Forslaget om den fuldstændige Lukning af Thyborøn Kanal (Forslag I). De to af Forslagene til en Hanstholm Kanal gaar ud paa at anlægge en Niveaukanal med enten 26 Meter eller 20 Meter Bundbredde. Det tredje Forslag gaar ud paa Anlæg af en Slusekanal med 20 Meter Bundbredde. Udvalget kan dog ikke anbefale Anlæg af Slusekanal.

Kommissionen har under Hensyn til det forventede Prisniveau paa det Tidspunkt, da Projektet eventuelt skal udføres, anslaaet Omkostningerne til Hanstholm-Kanalen til 44 Mill. Kr.

Med alle 3 Forslag kan forbindes en Gennemgravning af Feggeklit Hals (Udgift ca. 400.000 Kr.), hvorved man undgaar de Vanskeligheder, der i Feggesund kan være for Skibsfarten under Isforhold.

Hvad Lukningen betyder for Søfarten

For Søfarten og Handelen er Gennemførelsen af Forslag I med eller uden Dæmning ved Aggersund eller Gjøl forringende, idet det medfører længere Sejltid og større Ulemper og derfor større Fragtudgifter end under de nuværende Forhold. Ved Forslag II bevares de nuværende Forhold, og Ulempene ved at skulle passere en Sluse maa anses for mere end opvejet ved den Omstændighed, at der bliver 5 m Vanddybde i den vestlige Indsejling imod som nu 4,0 m. Forslag II i Forbindelse med en Dæmning ved Aggersund eller Gjøl er uden større Interesse, da det vel medfører nogen Forbedring af Sejladsen gennem Fjorden (ringere Strøm), men paa den anden Side rummer Ulemper ved Passage af en Sluse.

Antagelig i Løbet af Efteraaret vil der fra Trafikministeriet kunne ventes fremsat Lovforslag i Henhold til Betænkningen.

Negligence-Klausulen bør findes i alle Konnossementer.

Det svenske gensidige Forsikringsselskab *Protection* og *Indemnity* erindrer i et Cirkulære om, at der ifølge Paragraf 19 i de svenske Forsikringsvilkår i alle Befragtningskontrakter og Konnossementer skal findes en behørig Negligence-Klausul, og at der ikke udbetales Erstatninger, naar en saadan Klausul mangler. Hvis man alligevel anvender Konnossementer som mangler denne Klausul eller kun har en utilstrækkelig saadan Klausul, har man fra Forsikringsselskabernes Side udarbejdet en Række Klausuler.

A. For Kystfart indenfor Danmark, Norge, Finland og Sverige, samt for Fart mellem disse Lande:

»Förkommer, minskas eller skadas gods under tiden från lastningen till lossningen, vare bortfraktaren därför ansvarig, där ej antagas må, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som icke kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar. Bortfraktaren vare dock fri från ansvarighet för förlust, minskning eller skada i följd av fel eller försummelse, vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget, ävensom för skada i följd av brand, vilken ej vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren själv. Bortfraktaren är vidare fri från ansvarighet för förlust, minskning eller skada, som drabbat last av levande djur eller däckslast, samt för att annat gods före lastningen eller efter lossningen förkommit, minskats eller skadats.

Bortfraktarens ersättningskyldighet är begränsad till kr. 1,800:— för varje kolly eller annan enhet av godset.«

Denne Klausul giver Rederen den Beskyttelse, som han kan faa efter de fire Landes Sølove.

B. For Fart mellem andre Lande bør man medtage en saakaldt Paramount Clause. Hensigten med denne er at bringe Konnossementets Bestemmelser i Overensstemmelse med gældende Søfartslovgivning. Da de fleste større Søfartsnationer har ratificeret Haag-Reglerne, har Selskaberne udarbejdet en Klausul, som i Konnossementets Bestemmelser inkorporerer Haag-Reglerne, og som gør disse gældende, selv om det Land, i hvilken Lasten indtages eller udloses, ikke har ratificeret Reglerne.

1) Denne Klausul, som ikke har Gyldighed i Fart paa U. S. A., har følgende Ordlyd:

»All the terms, provisions and conditions of the Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading dated Brussels the 25th August, 1924 shall apply to the contract in this Bill of Lading, but if in the country of shipment or delivery of the cargo any special law has been enacted in order to incorporate the rules of the said Convention, then all the terms, provisions and conditions of the said Convention with and subject to such modifications and additions, if any, as are imposed by such special law shall apply.

The Carrier is to be entitled to the benefit of all such privileges, rights and immunities as are contained in the said Convention or in any such modification or addition as if the same were herein specifically set out, and if anything herein contained be inconsistent with the said Convention or with any such modification or addition it

shall to the extent of such inconsistency and no further be null and void.«

2) For Fart paa U. S. A. har Klausulen følgende Ordlyd:

»This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16th, 1936 which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Carrier of any of its rights and immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. The provisions stated in the said Act shall (except as may the otherwise specifically provided herein) govern before the goods are loaded on and after they are discharged from the Vessel and throughout the entire time the goods are in the custody of the Carrier. The Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for any delay, non-delivery or mis-delivery, or loss of or damage to the goods occurring while the goods are not in the actual custody of the Carrier.«

Desuden kræves for Fart paa U. S. A. den saakaldte *Jason Clause* samt *Both-to-blame Clause*. Disse Klausuler lyder:

Jason Clause:

»In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the Carrier is not responsible, by statute or contract or otherwise, the Shippers, Consignees, or Owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo.«

Both-to-Blame Clause:

»If the Carrier shall have exercised due diligence to make the Vessel seaworthy and properly manned, equipped and supplied, it is hereby agreed that in the event of the Vessel coming into collision with another Vessel as a result of negligent navigation of both Vessels, the Owners of the cargo carried under this Bill of Lading will indemnify the Carrier against all liability to the other Vessel or her Owners in so far as such liability represents loss, damage or claim of said cargo paid or payable by the other Vessel or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier.«

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nye Skorstensmærker

Skibsregistreringskontoret meddeler, at Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejs-Aktieselskab, Hellerup, har faaet indregistreret et Skorstensmærke: Et hvidt Bælte paa en sort Skorsten. Paa Bæltet Bogstaverne NESA i sort.

Samtidig meddeles, at Graasten Rederi ved Richelsen & Andersen, Graasten, har faaet indregistreret et Skorstensmærke og et Kontorflag. Skorstensmærket: Paa hver Side af en gul Skorsten med sort Top et rektangulært Felt, delt i fire trekantede Felter, afgrænset indbyrdes ved Rektanglets Diagonaler. Øverste og underste Felt er hvide, Sidefelterne røde. I øverste Felt Bogstavet R, i det underste Bogstavet A, begge i rødt. Kontorflaget er et Stutflag af samme Udseende som Skorstensmærket.

Foreningen af Skibsbygmestre

Foreningen af Skibsbygmestre i Danmark har holdt Generalforsamling i Nyborg. Formanden, Skibsbygmester Søren Larsen, Nykøbing M., aflagde Beretning om Foreningens Forhandlinger med Priskontrolraadet, Ministerier, Dansk Skovforening, Træindustrien m. fl. Han fremhævede, at Skibsbyggerfaget var haardt belastet, og saavel Snedkere som Hustømrere har faaet Arbejde i Faget, da det har været umuligt at faa Skibstømrere og Baadebyggere. Det var en Tilfredsstillelse, at Socialministeriet havde givet imødekomende Svar med Hensyn til Afspadsering.

Priserne paa Træ blev indgaende drøftet paa Generalforsamlingen, og der nedsattes et 5-Mands-Udvalg til at arbejde med denne Sag. Skibsbygmester Christoffersen, Fanø, ønskede ikke Genvalg, og i hans Sted nyvalgte Chr. Nielsen, Frederikshavn.

Dansk Styrmand omkommet ved Krigsforlis

Styrmand Hans Orloff Thomsen, der tidligere boede i Strib, men senere bosatte sig i København, er krigsforlist i Begyndelsen af denne Maaned. Orloff Thomsen var i sin Tid Reservestyrmand ved Lille Bælt-Overfarten, men tog i Koffardifart, da han blev ledig ved Lille Bælts-Broens Aabning. Han blev 56 Aar gammel og efterlader Hustru.

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

Vraggods ved Lønstrup

Paa Stranden ved Lønstrup er der i de sidste Dage skyllet en Del Vraggods op, deriblandt en stor Tønde paa ca. 400 kg. Det vides endnu ikke, om den indeholder Talg, Smør, Fedt eller muligvis en saa kostbar og eftertragtet Vare som Kakao.

Argentina køber Skibe

Den argentinske Regering har indkøbt fire Lastskibe til yderligere Komplettering af Statens Handelsflaade. Der meldes intet om Købesummen.

Søfartsskolens Elever paa Drejø

Rederiet Lauritzens Søfartsskole, 18 unge Elever, er ankommet fra Svendborg til Drejø for at give en Haand med under Arbejdslejrens sidste Uge. Skolen deles i to Hold, hvoraf det ene ledes af Skibsreder Lauritzen personlig og det andet af Skolens Forstander, Styrmand Damgaard Nielsen.

En Styrmands Redningsdaad

Den 23-aarige Styrmand Laus Bonde fra Bodum ved Aabenraa er indstillet til Belønning af Carnegiefonden. Han har udført en Heltebedrift — ganske vist ikke paa Søen — idet han med Fare for sit Liv har reddet en 3 Aars Pige, der klamrede sig til Tagrenden paa et Hus, 10 Meter over Jorden.

En Begravelse

Liget af Kaptajn Jørgensen, Svendborg, der blev begravet i Odder som ukendt, men senere genkendt gennem en Forlovelsesring, er nu overført til Svendborg. Den endelige Begravelse skal ske paa Turø.

Endnu en Marstal-Sømand forulykket

Til Marstal er der indløbet Meddelelse om, at Matros *Jens Edvard Christensen*, Søn af Kapt. *Erik Christensen*, er forulykket for allerede flere Maaneder siden.

Den forulykkede, der kun blev 21 Aar gammel, havde sejlet med flere Skibe fra Marstal, bl. a. med Skonnerten »Pax«. Den forulykkedes Fader, der selv er paa Søen, faar først Efterretningen om sin Søns Død, naar han naar i Havn.

MENK
SKIBSVINDUER

gennem

DYHR

C. 8901

En Lodsstilling

bliver ledig ved Svendborg Sund Lodseri (Tankefuld Station) den 1. Oktober d. A. Stillingen vil saavidt muligt blive besat med en Skibsfører eller Styrmand, der ikke er over 36 Aar. Skriftlig Ansøgning, bilagt med bekræftede Afskrifter af Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelle Forholdsattester fra tidligere Virksomhed modtages indtil den 27. August d. A. under Adresse: Lodsdirektøren, Overgaden o/V. 60. København K.

Lodsdirektoratet, den 24. Juli 1942.

Rederiet Hansa I, Svendborg

Rederiaktieselskabet »Hansa I« har holdt ekstraordinær Generalforsamling i Svendborg. Rederen, Konsul Thejll, gjorde rede for et Forslag, som han havde modtaget, om Salg af Selskabets Skib M/S »Clytia«. Ved Afstemningen besluttedes det imidlertid ikke at sælge Skibet.

Svendborgs Lodsformand trækker sig tilbage

Lodsformand ved Svendborgsund Lodseri, J. D. Carlsen, har ansøgt om Afsked paa Grund af Alder fra Udgangen af September Maaned.

Lodsformanden, der fylder 68 Aar, er født i Troense som Søn af Skipper Ole Carlsen, og tog Styrmands- og Skibsførereksamen fra Svendborg Navigationsskole, hvorefter han bl. a. sejlede som Fører af Sejlskibene »Brodrøne«, »Mine« og »Roska«, før han den 15. September 1906 ansattes som Lods ved Svendborg Sund Lodseri, ved hvilket han blev Lodsformand den 1. Oktober 1911.

Fiskernes Motorkursus

Gennem de senere Aar har Staten ydet et Statstilskud paa 800 Kr. til Fiskernes aarlige Motorkursus paa Teknologisk Institut. Dansk Fiskeriforening har nu, under Henvi- sning til Dyrtid og Prisstigninger paa alle Omraader, an- søgt om at faa dette Tilskud sat op til 1200 Kr. Paa et Bestyrelsesmøde fornylig i Fiskeriforeningen meddelte For- manden, at Andragendet for Tiden er under Overvejelse i Ministeriet, og at man derefter maa afvente Afgørelsen fra Ministeriet.

Dødsfald

Fhv. Havnefoged P. Madsen, Middelfart, er død efter kun faa Dages Sygdom. Havnefoged Madsen, der blev 76 Aar gammel, var født i Middelfart, og allerede som 14- aarig begyndte han sit Sømandsliv paa Faderens Fartøj »Niord«. Senere gjorde han Tjeneste i Marinen, og i de følgende Aar krydsede han Havene, til dels med eget Far- tøj. I ca. 25 Aar var Madsen Havnefoged i Middelfart, og da han frattraadte i 1937, udnævntes han til Dannebrogsm- and. I mange Aar var han Medlem af Søretten, Medlem af Sømandsforeningens Bestyrelse og i Bestyrelsen for Havnefogedforeningen i Danmark. Indtil sin Død var han Medlem af Bestyrelsen for den private Hjælpeforening i Middelfart. Han efterlader Hustru og tre voksne Børn.

Motorgalease solgt

Skibsfører P. K. Hansen, Rødvig, har solgt sin Motor- galease »Bjørn« til Marstal Eksporttrægeri, der atter har solgt Galeasen til Redaktør H. A. Bjerregaard, Marstal, hvor Baaden nu faar Hjemsted.

Den farlige Mine var et druknet Faar

Under en stærk Storm, der sendte høje Bølger ind mod Sejere-Bugten Kyst, fik Sommergæsterne dér en slem Forskrækkelse, der dog senere udløstes i Smil. En mine- lignende Genstand drev paa en Bolgetop ind paa Land, fire Horn stak faretruende op fra Minens trinde Krop, og man frygtede en voldsom Eksplosion. Der sendtes Ilbud til Politiet om at faa Minen uskadeliggjort, men inden Politiet kunde sende Mandskab ud, kom der en ny Telefonopringning fra Sejerebugten med Meddelelse om, at Undsætning ikke var nødvendig. En modig Mand havde nemlig undersøgt »Minen«, der viste sig at være ganske ufarlig. Det var et druknet Faar, der var drevet i Land med alle fire Ben i Vejret!

Naar Rygesalonen bliver overflødig

»Norges Handels- og Sjøfartstidende« meddeler, at Fo- sens Dampskibsselskab har overtaget Dampskibet »Udde- valla«, der tidligere gik i Passagerfart mellem Göteborg og Oslo, og underkastet det en grundig Ombygning paa Fre- derikstad mekaniske Værksted. Skibet er bygget som en Lystyacht og har faaet store, lyse og rummelige Spise- og Damsaloner i Louis XIV Stil. Derimod har man af Hen- syn til Tobaksrationeringen sløjft Rygesalonen, men, til- føjer Bladet, »der er plass nok i salongen på mellemdekke for dem som muligens er i den lykkelige kasus!« Skibet er blevet omdøbt til »Hemne« og er i disse Dage sat i Fart.

Ny norsk Baadtype

I Norge er der nu bygget en ny Baadtype til Fiskeri, som ogsaa kan bruges til Fragtfart. Maskinen og alle Lukafer er anbragt forude, og paa Agterdækket er der monteret Spil, som bliver drevet af Hovedmotoren. Man vil her kunne klare sig med kun Halvdelen af det Mandskab, som ellers bruges paa disse Baade. Det første Fartøj af denne Type er forsynet med en 100 HK Dieselmotor. Det er paa 180 BRT, og kan ved Siden af Fiskeriet ogsaa bru- ges til Fragtfart.

3 svenske Lejde-Skibe i Havn

Yderligere tre Skibe er indkommet i svensk Farvand med Last fra Sydamerika. De tre Skibe er Transatlantics Motorskib »Gullmaren« paa omtrent 6000 Tons Dødvægt, Johnson Liniens Motorskib »Annie Johnson« paa over 7000 Tons samt Trelleborg Angfartygs Nya A/B Motor- tankskib »Malmøhus« paa 16,500 Tons. »Gullmaren« og »Annie Johnson« medførte hovedsagelig Copra og Bomuld samt nogle mindre Partier Ris og tørret Frugt, medens »Malmøhus«s Ladning bestaar af Hvede. Det var den stør- ste Hvedelast, der nogensinde har forladt Buenos Aires paa een Gang.

»Malmøhus« blev færdigbygget i Fjor, men har først nu som Lejdeskib gjort sin Jomfrurejse.

»Annie Johnson« medførte bl. a. 18 Tons Kaffe og 80 Kasser Frugt.

Store Mængder Vraggods i Sverige

I den sidste Tid er betydelige Mængder Vraggods kom- met ind paa forskellige Pladser ved den svenske Øre- sundskyst. Foruden Lastrumsluger og lignende er der fundet meget værdifuldt Gods, saaledes 56 Fade Olive og henved 26.000 Kilo Parafin samt forskellige kemiske Præ- parater. Godset menes at stamme fra en i Drogden mine- sprængt Dampner.

Vanskeligt at bunkre i Brasilien

Ifølge Meddelelse fra Rio de Janeiro er de brasilianske Havne ikke længere i Stand til at forsyne fremmede Skibe med Bunkers, hvis de kun anløber Havn med dette ene Formaal.

Skibsbygningen i Canada

Bladet »Financial Post«, der udgaar i Toronto, bringer en Oversigt over Skibsbygningen i Canada. Det oplyser, at der for Tiden beskæftiges 8 Værfter med 32 Beddinger for Marinen og Koffardiflaaden paa Kysten ved Stillehavet, samt 6 Værfter med 37 Beddinger ved St. Lawrencefloden, 5 Værfter med 14 Beddinger ved de store Søer og tre Værfter med 19 Beddinger paa Atlanterhavskysten. Paa Værfterne beskæftigedes 21,000 Mand samt 20,000 Mand i Værkstederne, og disse Tal skal inden Udgangen af August være forøgede til henholdsvis 39,000 og 25,000, for at Skibs- bygningsprogrammet kan gennemføres.

Marinen har ikke alene afgivet Ordre paa talrige Kor- vetter, Minesøgere og andre Skibe til rene Krigsformaal, men har ogsaa bestilt 150 Fragtskibe, af hvilke en Del er løbet af Stabelen. Alt ialt udgør Byggeprogrammet for den engelske og canadiske Hær, Marine og Luftvaabenet 10,5 Mill. Tons. Derudover skal der bygges 161 Fragtskibe paa 9300 Tons Stykket til Koffardiflaaden, samt 18 Fragtskibe à 4700 Tons.

4 Nybygninger brændt paa Værft

»Evening Standard« meddeler, via Genève, fra Midland i Ontario, at 4 store Handelsskibe, der var under Bygning paa det derværende Værft, er blevet ødelagt af en Ilde- brand. Branden var saa voldsom, at den greb over paa andre Værfter i Nabolaget og beskadigede Nybygningerne dér.

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



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa. | D/S »Jyden«, Esbjerg. |
| D/S »Active«, Korsør. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi. |
| D/S »Als«. | D/S »Nautic«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Orion«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Haderslev. | D/S »Phenix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dannebrog«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Draco«. | D/S »Samsø«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | A/S Det Store Nordiske Telegrafselkab. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Svendborg«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Olof Svendsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Svitzers Bugserafdeling. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Hafnia«. | Odense. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Hetland«. | 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 »Øresund«. |

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 30. Juli 1942.

Nr. 30.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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 Modbetaling 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 Synvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1070. Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
(U. f. s. Nr. 30/1319. Stockholm 1942.)

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

- 1) en Linie fra *Vitsgarns W.-Pynt* over *Kärningholms 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 *Oxnö Pynt* over *Stora Stenholmens E.-Pynt* til E.-lige Del af *Vitsgarns N.-Pynt*.

1071. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Löfsta bukten. Sømærke midlertidigt udlagt.
(U. f. s. Nr. 30/1317. Stockholm 1942.)

En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon er midlertidigt udlagt paa c. $60^{\circ} 37',_8$ N. $17^{\circ} 48',_0$ E., S. for en 8 m Grund.

1072. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvall Indsejling. Dragshällan Fyr midlertidigt delvis blændet.

(U. f. s. Nr. 30/1355. Stockholm 1942.)

Under Opførelsen af et nyt Fyr ved *Dragshällan* vil *Dragshällan* Fyr paa c. $62^{\circ} 21'$ N. $17^{\circ} 27'$ E. være blændet mod Vest.

1073. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Oliehavn. Fortøjningsbøjer udlagt.

(U. f. s. Nr. 39/1316. Stockholm 1942.)

I *Luleå Oliehavn* ved *Svartösundet* er paa c. $65^{\circ} 32',_9$ N. $22^{\circ} 13',_8$ E. udlagt to rødmaalede Fortøjningsbøjer af Beton med en Diameter af 4 m og en Højde over Vandfladen af 0,45 m.

1074. Tyskland. Memel. Seetief. Undervandskabel udlægges.

(N. f. S. Nr. 29/1389. Berlin 1942.)

Gennem *Seetief* udlægges i nærmeste Tid et Undervandskabel mellem $55^{\circ} 42',_6$ N. $21^{\circ} 07',_5$ E., ved *Preussenkai*, og $55^{\circ} 42',_4$ N. $21^{\circ} 07',_0$ E., ved *Sandkrug*.

Under Sejlads forbi Stedet skal Farten sættes ned, og der skal navigeres med Forsigtighed.

1075. Tyskland. Grossendorf. Skydeplads.

(N. f. S. Nr. 29/1391. Berlin 1942.)

En fast Skydeplads over Søen findes ved *Grossendorf* indenfor en Linie, der fra et Punkt paa Kysten paa $54^{\circ} 50'$ N. $18^{\circ} 10'$ E. gaar gennem Punkterne $54^{\circ} 55'$ N. $18^{\circ} 12'$ E., $54^{\circ} 58'$ N. $18^{\circ} 30'$ E., $54^{\circ} 46'$ N. $18^{\circ} 44'$ E. og $54^{\circ} 52'$ N. $18^{\circ} 40'$ E. og derfra langs Kysten til Udgangspunktet.

1076. Tyskland. Rügenwalde. Skydeplads.

(N. f. S. Nr. 29/1392. Berlin 1942.)

En fast Skydeplads over Søen findes W. for *Rügenwalde* inden for en Linie, der gaar fra et Punkt A paa Kysten paa c. $54^{\circ} 26',_3$ N. $16^{\circ} 23',_0$ E. til c. $54^{\circ} 22',_5$ N. $16^{\circ} 05',_9$ E., herfra langs en Cirkellinie med Centrum i Punkt A til c. $54^{\circ} 36',_6$ N. $16^{\circ} 19',_6$ E. og derfra til Punkt A.

1077. Tyskland. Sassnitz Fyr E. t. N. Vrag afmærket. Oplysning om Plads.

(N. f. S. Nr. 29/1394. Berlin 1942.)

Det i E. f. S. Nr. 29/1037 1942 nævnte Vrag ligger sunket paa c. $54^{\circ} 31',_3$ N. $13^{\circ} 54',_1$ E. En grøn Vragtønde med W.-Topbetegnelse er udlagt c. 20 m W. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 29/1037 1942.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1078. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**
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 $55^{\circ} 42' 28''$ N. $12^{\circ} 37' 01''$ E. og *Stubben Bølgebryder E. Fyr* paa $55^{\circ} 42' 33''$ N. $12^{\circ} 36' 56''$ E.

b) Omraadet, der begrænses

mod Nord af en ret Linie fra *Redmolen Fyr* paa $55^{\circ} 42' 21''$ N. $12^{\circ} 36' 28''$ 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 $55^{\circ} 42' (10'')$ N. $12^{\circ} 37' (01'')$ E.

II. Frihavnen.

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

(Danske Lods III, Side 137 Havnelods Side 127.)

1079. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Sømærke midlertidigt forsvundet.

Den næstyderste røde Spidstønde paa $54^{\circ} 51' (07'') N. 12^{\circ} 13' (30'') E.$ ved NE.-Siden af den gravede Rende over *Tolkebarren* er midlertidigt forsvundet.

1080. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vigsø N. Skibsfartshindring afmærket. Oplysning om Plads.

Den i E. f. S. Nr. 29/1069 1942 omhandlede Skibsfartshindring c. 2,5 Sm N. for *Vigsø Baake*, og som ligger paa $54^{\circ} 56' (40'') N. 11^{\circ} 37' (24'') E.$, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 50 m NE. for Hindringen.

(E. f. S. Nr. 29/1069 1942.)

1081. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/87 1942 meddeles, at der afholdes Skarpskydning fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa c. $54^{\circ} 58',6 N. 9^{\circ} 45',9 E.$ den 13., 14., 17.—21., 24.—28. og 31. August samt 1.—4., 7. og 8. September 1942.

(E. f. S. Nr. 1/87 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1082. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Oprensningsarbejder paabegyndt.

Oprensningsarbejder er paabegyndt i *Odense Fjord* og *Odense Kanal*, hvor Dybden i Sejlløbet, navnlig paa Strækningen fra Enden af *Odense Kanal* til *Klintebjærg*, var aftaget paa Grund af Tilmudring.

Saa længe Oprensningsarbejderne vedvarer, kan Afmærkningen i Fjorden ikke forventes at være paa Plads.

Klintebjærg: c. $55^{\circ} 28',6 N. 10^{\circ} 27',4 E.$

(E. f. S. Nr. 1/96 1942. Danske Lods II, Side 195. Havnelods, Side 170.)

1083. Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Hevring* i *Ørsted* Sogn afholdes Skydning med Kanoner alle Hverdage fra Kl. 0800 til Kl. 1700 i Tiden: 15. August—2. September, 8. og 9. September samt 18. September—28. Oktober 1942.

Under Skydningerne vil der paa følgende Steder:

1) ved *Udbyhøj* Fyr paa c. $56^{\circ} 35',4 N. 10^{\circ} 19',4 E.$,

2) paa et Taarn ved Kysten udfor *Hevring Hede* og

3) ved *Gerrild* Fyr paa c. $56^{\circ} 31',7 N. 10^{\circ} 50',0 E.$

blive vist nedennævnte Signal, hvis Betydning er, som følger:

Et rødt Flag med hvid Spuns samt 1 Kugle: Det er forbundet med Livsfare og forbudt at færdes eller opholde sig indenfor Sømraadet, der strækker sig fra Kysten

mod Nord til $56^{\circ} 36',8 N.$,

— Øst - $10^{\circ} 37' E.$ og

— Vest - en Linie fra *Estruplund* Kirke til Punktet $56^{\circ} 36',8 N. 10^{\circ} 25' E.$

Opmærksomheden henledes paa, at der dagligt Aaret igennem, uden særlig Bekendtgørelse, kan finde Skarpskydning med Haandvaaben o. lign. Sted i Skydeterrænet.

Naar saadan Skydning afholdes, hejses et rødt Flag med hvid Spuns paa et Taarn ved Kysten udfor *Hevring Hede*, hvilket betyder, at Ophold og Sejlad er forbudt mellem Linierne:

mod Syd: *Ørsted* Kirke—*Vindingsminde*,

— Vest: W.-Kant af *Hevring* By—*Hevring* Møller og en Linie, der følger Kysten i 1,7 Sm Afstand.

1084. Sverige. Kattegat. Kullen WNW. Sømærke inddraget.

(U. f. s. Nr. 30/1327. Stockholm 1942.)

Den sortmalede Stage med 2 Balloner paa $56^{\circ} 18',_{70}$ N. $12^{\circ} 24',_{20}$ E. er inddraget.

(Kort Nr. 131, 130, 102, 125, 100 og 180.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1085. Danmark. Esbjerg Indsejling. Due d'Alber opført.

En Duc d'Albe er opført ved Indsejlingen til *Esbjerg* Havn paa hver af nedenævnte Pladser:a) $55^{\circ} 28'$ ($59''$) N. $8^{\circ} 24'$ ($14''$) E.b) $55^{\circ} 28'$ ($43''$) N. $8^{\circ} 23'$ ($58''$) E.

(Kort Nr. 95, 94 og 93. Danske Lods II, Side 13.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1086. Tyskland. Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.

(N. f. S. Nr. 29/1468. Berlin 1942.)

Ved Luftalarmering skal samtlige til Ankers liggende Handelsskibe ogsaa slukke deres Ankerlanterner.

1087. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard—Søen ved Simrishamn. Lodsstation forandret. Midlertidige Lodsfarvande.

(U. f. s. Nr. 30/1349. Stockholm 1942.)

1. Lodsstationen ved *Landsort* for den E. derfor gaaende Sejlads er midlertidigt nedlagt. I Stedet for er Lodsstation oprettet i et af Lodsvæsnet Fartøjer i Søen Nord for *Östra Röko*. For Sejladsen W. for *Landsort* til *Södertälje kanal* sker Ombytning af Lods SE. for *Täljandersknallt Lystønde*.

2. For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er yderligere oprettet følgende midlertidige Lodsfarvande:

<i>Dalarö:</i>	Fra <i>Dalarö</i>	til Søen N. for <i>Östra Röko</i> eller omvendt.
<i>Landsort:</i>	— Søen N. for <i>Östra Röko</i>	- <i>Dalarö</i> eller omvendt.
— :	— — — — —	- <i>Sävösund</i> eller omvendt.
— :	— — — — —	- Søen ved <i>Häradskär</i> eller omvendt.
<i>Sävösund:</i>	— <i>Sävösund</i>	- Søen N. for <i>Östra Röko</i> eller omvendt.
<i>Oxelösund:</i>	— Søen N. for <i>Östra Röko</i>	- Søen ved <i>Häradskär</i> eller omvendt.
<i>Häradskär:</i>	— Søen ved <i>Häradskär</i>	- Søen N. for <i>Östra Röko</i> eller omvendt.
<i>Långören:</i>	— — — <i>Aspö</i>	- Søen ved <i>Simrishamn</i> eller omvendt.
<i>Aspö:</i>	— — — — —	- — — — —
<i>Gökolv:</i>	— — — — —	- — — — —
<i>Karlshamn:</i>	— — — — —	- — — — —
<i>Sölvesborg:</i>	— — — — —	- — — — —
<i>Åhus:</i>	— — — — —	- — — — —
<i>Simrishamn:</i>	— — — — —	- — — — —
<i>Ystad:</i>	— — — — —	- — — — —

(E. f. S. Nr. 1/147 1942.)

1088. Sverige. Falsterbokanalens Signaler ved Passage af Kanalen.

(U. f. s. Nr. 30/1350. Stockholm 1942.)

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.

Falsterbokanalens S.-lige Indsejling: c. 55° 24' N. 12° 57' E.

1089. Sverige. Göteborgs og Bohus Len. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.

(U. f. s. Nr. 30/1351. Stockholm 1942.)

Lodsvæsenets Fartøjer, der er fortøjet ved Lodsvæsenets Gasstations Bro ved *Erholmen* paa c. 57° 52',₄ N. 11° 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.

Tillæg.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1090. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.**

Helsingør Havn Fyr paa N.-lige Molehoved paa c. 56° 02',₁ N. 12° 37',₃ E. er midlertidigt i Uorden og viser nu hvidt, rødt og grønt, fast Lys.

1091. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom. Sandhage N. Sømærke atter paa Plads og i Orden.

Den hvide Stage med 2 Halmviske, *Sandhage N.*, paa c. 55° 07',₃ N. 12° 15',₁ E. er atter paa Plads og i Orden.

(E. f. S. Nr. 29/1068 1942.)

1092. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 27. Juli 1942 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,₀ m i E.-Siden af Renden, 5,₀ m i Midten af Renden og 4,₀ m i W.-Siden af Renden.

Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med 5,₅ m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.

c. 54° 51' N. 12° 12¹/₄' E.

(E. f. S. Nr. 25/936 1942.)

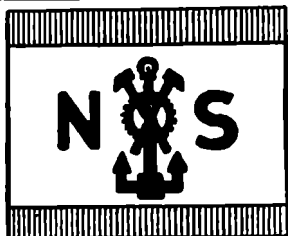
1093. (T). Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
Paa Grund af Tilsanding kan der i Indløbet til Omø Havn paa c. $55^{\circ} 10',_3$ N. 11°
 $09',_9$ E. midlertidigt kun regnes med en Dybde af $1,2$ à $1,5$ m.



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.



Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

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

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 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 6,9 m. i Gasværkshavnen 6,3 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m. ved Tagliholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Søjlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bejer, Pøse eller ved andet Skibes Yderside. Afgiften af Gods betales ikk ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmedt Hjælp, for Lempling af Læsning, 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. Lødspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lødes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsøring: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsøring af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsøres.

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

Læsning og Læsning. I Frihavnen besørges Læsning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornløseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornløseapparater 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 Søjlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Løds 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 à 100 Øre pr. m³. Læsning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tærdokke indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokke med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Fiere Træskibsværfter og Maskinværksteder forendes.

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. Lødsør ved Havnen og i Fyrakibet Lappegrunde. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Læsning og Læsning 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 3 Tærdokke 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 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. m³, dog mindst 5 Kr. alt. 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 forendes.

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: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjælpekruer 23 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værafgift: Moderat. Bugsørdamp. uforud. Ingen Lødsafg., naar Løds ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Læsning og Læsning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kællingsplads, 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. 13 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsøring (se Lodsl.). Bugsøring faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. B.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Læsning- og Læsningssomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmølle. 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 Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 6,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i Fiskerihavnen 5,7 m, i Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bejer, Lys- og Fjæltetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lødspenge 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. m³. — Læsning og Læsning: Læsning og Læsning besørges af hervørende 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 Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 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., 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. 300 R.T. 12 Kr., over 200 — 20 Kr. Sejskibe 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 31

FREDAG 7. AUGUST 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Rapporterne om Forholdene paa de oversøiske Markeder er kun meget lidt oplysende. Der circulerer et betydeligt Antal Ordre, men i hvilket Omfang der skaffes Tonnage for disse Laster, er det ikke muligt at bedømme paa Grundlag af de sparsomme Oplysninger, der er tilgængelige.

Paa de frie Markeder søges der stadig Tonnage for Korn fra River Plate til Lissabon, men det synes vanskeligt at faa Tonnage til de \$65 à \$70, der noteres for disse Forretninger. Befragterne er endvidere i Markedet for Hvede fra St. Lawrence til Lissabon, men noterer ingen Rate herfor. River Plate/Callao er igen sluttet til \$ 22 og River Plate/Valparaiso har betalt 100 Papirpesos for Hørfre.

Paa de amerikansk kontrollerede Markeder er det stadig Ertslasterne, der er i Forgrunden. Der søges saaledes Tonnage for Chromerts fra Wizagapatam og for Ilmenite fra Cochin til U. S. Atlantic, ligesom der kan placeres Tonnage af enhver Størrelse for Ertssaa vel fra Durban, som fra Vestafrika og Brasilien til USNH. — Raterne for disse Forretninger fastsættes af *Maritime Commission* og har ikke været underkastet nogen Forandring i den forløbne Uge. Af anden amerikansk Forretning kan nævnes Nitrat fra Chile til Hawaii, for hvilken *Maritime Commission* har fastsat Raten til \$12.50 plus 25 pCt. Krigstillæg. Chromerts fra New Caledonia til Seattle og/ eller Tacoma noterer \$17.50 plus 13 pCt. Krigstillæg. Kul fra Hampton Roads til New Foundland er sluttet til \$7 i Kombination med Avispapir fra New Foundland til New York til \$6. I Vestindiafarten har der været livlig Forretning. Raterne for disse Forretninger, der er 34 Cts. Cuba/North Hatteras, 31 Cts. Cuba/South Atlantic og 39 Cts. Cuba/Golfen er uforandrede, men Krigstillægget der betales har svinget en Del i den sidste Tid og er iflg. svenske Meddelelser i Øjeblikket 71 pCt. til South Atlantic.

For engelsk Regning søges der stadig Tonnage for Kul fra Wales til River Plate og for Kul fra Durban til de sædvanlige Pladser i det østlige Middelhav. Salt fra Aden til Calcutta har betalt 35 Rupees. En Lading Ilmenite fra Cochin til UK. noteres i 72/6d. plus 15 pCt.

Paa vore hjemlige Markeder er det naturligvis Kul og Kokstransporterne fra Tyskland, der samler Hovedinteressen. Der blev givet Stem for en Del Baade i forrige Uge, men i Øjeblikket er dette Marked igen meget roligt, selvom det stadig haabes at Tilførslerne af disse uundværlige Varer snart igen vil stige. Iøvrigt er der stadig rigelig Beskæftigelse for den disponible Tonnage. Der er f. Eks. mange Ertslaster saavel fra Mellemsverige som fra Luleå til tyske Havne, ligesom der kan placeres Tonnage for Trælast, Cellulose o. s. v. fra Finland og Sverige til tyske og hollandske Havne. I tysk Kystfart er Tonnageefterspørgslen ligeledes livlig, og flere danske Dampere har i den sidste Tid fundet Beskæftigelse her til de af Fachgruppe Reeder fastlagte Rater. — Af Forretning til Danmark skal nævnes Kali fra Hamburg eller Bremen til Rater mellem Kr. 17 og Kr. 20 afhængig af Størrelse og Lossehavne. Der har ogsaa været nogen Forretning i Salpeter fra Norge til Danmark. Ratetendensen i denne Trade har været noget vigende, og der kan næppe opnaas mere end Kr. 17 idag.

FORHØJELSE AF SØFOLKENES KRIGSTILLÆG

Der er nu afsluttet en Række Forhandlinger mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Skibs-officerernes Organisationer med Undtagelse af Skibsførerne. Den Overenskomst, der nu er sluttet, og som har tilbagevirkende Kraft fra 1. Juli, angaar Maskinmestre, Styrmand, Hovmestre og Radiotelegrafister.

Det vedtoges, at Krigstillægget for Indenrigsfart forhøjedes fra 30 til 45 Procent, for Østersøfarten fra 40 til 56 Procent og for Nordsøfarten fra 90 til 115 Procent.

Effekterstatninger ved Forlis ansættes for Styrmand og Maskinmestre til 2.000 Kr., for Hovmestre til 1.800 Kr. og for Radiotelegrafister til 1.400 Kr.

Rederiforeningen har overfor Officersorganisationerne erklæret sig villig til efter medio August d. A. at genoptage Forhandlinger om Forhøjelse af Dagpenge under Arbejdsudygtighed som Følge af Krigsulykkeskader samt om Forhøjelse af Krigsulykkestaksterne og om Hyre i 2 Maaneder under Ledighed som Følge af et Skibs Krigsskader.

For Sømændenes og Søfyrbødernes Vedkommende havde de to Organisationers Formænd ikke opnaet Medlemmernes Tilslutning til at forhandle videre med Rederne, hvorfor Overenskomsten om Krigstillægget blev opsagt, og Sagen blev derefter indanket for Arbejds- og Forligsnævnet. Parterne blev indkaldt til Møde, men der var ingen Mulighed for Forlig, hvorfor det blev paalagt dem at forhandle sammen og afgive Svar inden 14. Juli.

Svaret var imidlertid negativt, og derefter afsagde Nævnet en Kendelse, hvorefter den tidligere Ordning forlængedes for disse Forbund med følgende Ændringer: For Indenrigsfarten forhøjes de fastsatte 40 pCt. Krigstillæg til 60 pCt. For Østersøfart forhøjes Tillægget fra 50 til 70 pCt., og for Nordsøfart ændres de hidtidige 110 pCt. til 140 pCt.

Effekterstatningen ved Forlis forhøjes fra 900 Kr. til 1400 Kr.

Ændringerne traadte i Kraft ligesom for Officersorganisationernes Vedkommende fra og med 1. Juli 1942, altsaa med tilbagevirkende Kraft.

SKIBSFARTENS LYKØNSKNING TIL GROSSERER-SOCIETETET

Blandt de talrige Lykønskingsudtalelser, der er bragt til Grosserer-Societetet, der i Tirsdags fejrede sit 200 Aars Jubilæum under saa stilfulde Former, var ogsaa en Hyldelse fra Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør I. A. Kørbing.

Direktør Kørbing udtalte:

C. F. Tietgen, Grosserer-Societetets kraftige og myndige Leder gennem en Aarrække, var Forkæmper for den Idé, at Erhvervene maatte og skulde sikre sig en vis Indflydelse paa Lovgivningsarbejdet, og at de skulde hverve selve Landets Lovgivningsmagt til virksom Kampfælle i den det danske Erhvervsliv forestaaende Konkurrencekamp.

Denne Idé har Grosserer-Societetet stedse levet op til, og gennem sin Hovedledelse »Grosserer-Societetets Komite« har det paa fortrinlig Vis varetaget Engros-handelens Interesser og dannet et Eksempel til Efterfølgelse for Landets andre Erhvervsorganisationer og ikke mindst for Dansk Dampskibsrederiforening, der den første Tid efter sin Stiftelse for 58 Aar siden naturligt fandt sin Støtte i Handelens Hovedorgan,

hvoraf de fleste Redere var eller kunde blive Medlemmer.

Senere, efterhaanden som Dansk Dampskibsrederiforening voksede sig større og stærkere, har Foreningen kunnet optræde som en selvstændig Organisation. Det behagelige og udbytterige Samarbejde med Grosserer-Societetet baade paa nationale og — efterhaanden som Forholdene medførte det — ogsaa paa internationale Omraader er imidlertid aldrig ophørt, men er blevet fortsat og udvidet, og navnlig under forrige Verdenskrig og den nuværende Krig, hvor der paahviler Erhvervsorganisationerne saa store og betydningsfulde Opgaver, har dette Samarbejde utvivlsomt været til overordentlig stor Gavn.

Som Formand for Dansk Dampskibsrederiforening er det derfor med største Glæde, at jeg benytter mig af Lejligheden til i Anledning af Grosserer-Societetets 200-Aars Jubilæum at bringe Societetet Dansk Dampskibsrederiforenings varmeste Hyldest og Tak med alle gode Ønsker om, at denne for vort Land og vort Erhvervsliv saa betydningsfulde Organisation maa nyde fortsat Fremgang og Trivsel.

Paa den danske Industris Vegne bragte Industriraadets Formand, Direktør *H. P. Christensen*, Helsingør Skibsværft, en Lykønskning, hvori han omtalte det oprindelige Fællesskab mellem Haandværk og Industri, ligesom han betonedet det nære Samarbejde mellem Grosserer-Societetets Komite og Industriraadets — et Samarbejde, der allerede opstod under forrige Krig og var affødt af de fælles Interesser, som maa gøre sig gældende for de to Erhverv, der repræsenterer saa intimt forbundne Led i det økonomiske Liv som Produktion og Omsætning.

Direktør *H. P. Christensen* sluttede:

»Naar Grosserer-Societetet fejrer 200-Aarsdagen for sin Oprettelse, er det mig en Glæde at fremføre den danske Industris Hyldest og udtale en Tak for den dybtgaaende Indsats, som Societetet og dets Komite har øvet til Gavn for vort økonomiske Liv og hele det danske Samfund.

Restriktionerne skal ikke være ved.

I sin Tale ved Højtideligheden paa Børsen fortalte Formanden for Grosserer-Societetets Komite, Grosserer *Rudolph Schmidt* en Række Træk af den danske Handels Historie. Grosserereren sluttede sin Tale med følgende Ord:

»Naar jeg nu ved dette Jubilæum har talt om Societetet og Komiteen gennem de 200 Aar, haaber jeg, at jeg har givet et Indtryk af, at Societetet stadig har søgt at følge det kongelige Bud at være til Statens Raadighed og at virke for Handelen i fuld Forstaaelse af, at Samfundets og de øvrige Erhvervs og Handelens Interesser ikke kan adskilles.

Ingen ved, under hvilke Forhold vi vil komme til at virke efter denne Krig. Men vi bør alle være interesserede i, at Handelen faar Lov til at udfolde sig saa frit som muligt. Jeg vil advare imod, at man paa Forhaand indlever sig i den Tro, at Restriktionerne skal være noget vedvarende, naar Freden kommer. Om Restriktionerne vil blive nødvendige en Tid, kan ingen have begrundet Mening om i Dag. Men Systemet bør ikke bevares, blot fordi vi har det.

Der vil blive nok at tage fat paa efter Krigen. Lad os haabe, at alle vil finde Plads i det fri Erhvervslivs Tjeneste, saa Danmark kan gøre den størst mulige Indsats i det Genrejsningsarbejde, der staar for.

Og saa slutter jeg med endnu et Ønske, et Ønske, som jeg ved, at alle Tilstedeværende deler, et Ønske for vort Lands Fremtid. »Danmark i tusind Aar«, vil blive sunget her i Dag. Danmark i 1000 Aar tilbage, Danmark i 1000 Aar frem. Som Komiteens Formand i dette Jubilæumsaar udtaler jeg Haabet om, at Københavns Engroshandel, Societetet og Komiteen fremefter som før maa faa Lov at tjene Konge og Land.

FRA AKTIESELSKABS-REGISTRET

Til Aktieselskabsregisteret er anmeldt Rederiet *Nordhavet* med en Aktiekapital paa 200.000 Kr. Stifterne er Befragter *Folting* (*Wonsild & Søn*), Direktør *John E. Grabov* og Prokurist *Eiler Chr. Christensen*. Bestyrelsen bestaar foruden de førstnævnte af Afdelingschef *Jens Chr. Woltersdorff*, Prokurist *K. Kronstam* og Vekselerer, cand. polit. *Gunnar L. Lannung*. Rederiet har købt Motorskonnerten »*Gøte*« paa 175 Tons d.w. Skibet, der er forsynet med en 110 HK *Vølund Motor*, ejedes tidligere af *Skibsfører Dichmann*, Stege.

I Odense er oprettet et nyt Rederi, Rederiet »*Fionia*«, Akts., med Vedtægter af 24. April og med en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 180.000 Kr. Selskabets Hjemsted er Odense, og dets Stiftere er Direktør *Vilh. Rob. Børgesen*, Speditør, *H. P. Hansen*, Konsul *N. J. Haustrup*, Direktør *Jens Kragh Jespersen* og Direktør *Jacob M. Møller*, alle af Odense. Bestyrelsen bestaar foruden af Stifterne af Direktør *Hans Jacobi Møller* og Grosserer *Poul M. M. Wilhjelm*, begge af Odense, og Selskabets korresponderende Reder er *Kai Backhausen*, Odense.

Rederiet har af *Skibsreder Badse* i *Bandholm* købt det 160 Tons d.w. store Motorskib *Helga*, der tidligere sejlede under tysk Flag med Navnet *Wohlfart*. Købesummen var 80.000 Kr. Rederiet har tidligere indkøbt den tremastede Motorskonnert »*Furø*«, der er bygget i 1937 i *Nykøbing M.*

Til Aktieselskabsregisteret er anmeldt Rederiet *Uffe A/S*. Selskabets Formaal er at drive Rederivirksomhed og dermed beslægtet Virksomhed. Aktiekapitalen, der er paa 70.000 Kr., er fuldt indbetalt. Aktierne lyder paa *Ihænde*haveren.

Bestyrelsen bestaar af Befragter *Wraae Folting*, Kaptajn *Chr. Thorning Hansen*, Fuldmægtig *Fr. H. Hansen*, Vekselerer, cand. polit. *Lannung* og Ingeniør *A. C. L. Nielsen*.

Befragter *Wraae Folting* fungerer som Forretningsfører.

BURMEISTER & WAIN PAA KØBESTÆVNET I FREDERICIA

Burmeister & Wain, der den 4. Februar næste Aar fylder 100 Aar, har sammen med sit Datterselskab *Nordisk Dieselauto A/S* arrangeret en Udstilling paa Købestævnet i *Fredericia*.

B. & W. har sin egen smukke Pavillon for Foden af Stævnets Hovedindgang, paa et for de Tusinder af Gæster meget iøjnefaldende Sted. Man ser paa Udstillingen de nyeste Modeller af Gasgeneratorer for Tørv og Brænde og den allernyeste Tørvekoks-generator, samt Modellen til *G. A. Hagemanns* Gasgenerator fra 1877. Mange af disse interessante Udstillingsgenstande har man iøvrigt haft Lejlighed til at se paa *Burwains* permanente Udstilling i »*Dagmarhus*«, men denne Udstilling er for Tiden under Ombygning.

Pavillonen paa Købestævnet giver et langt mere alsidigt Indtryk af det danske Verdensfirma, *Burmeister & Wains* vidtsrakte Virkefelt. Der er Modeller af de sidste byggede Skibe og nyeste Skibsdieselmotorer, Foruden udstilles Billeder og et stort statistisk Materiale, som illustrerer B. & W.'s fremskudte Plads indenfor Verdensskibsbygningen og Dieselmotorproduktionen.

Værftet har ogsaa gjort en stor Indsats for at skabe en passende Generator-type for Fiskeri- og Skibsfart, og for Tiden er man — som bekendt — ved at lægge sidste Haand paa det store oceangaaende Gasgeneratorskib.

Paa Udstillingen findes en Model af den første danske Fiskekutter, der er forsynet med en B. & W. Gasgenerator. Endelig ser man arbejdende *Snitmo-*

deller af Burwains Diesel- og Gasmotorer, baade til stationære Anlæg og til Automobiles, Entreprenørlokomotiver, Baade o. s. v. Disse smaa hurtiggaaende Motorer har efterhaanden erobret en fremtrædende Plads, ikke blot herhjemme, men ogsaa i de Lande, vi for Tiden plejer Samhandel med.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeles nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1942.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.		Reg.-	Ud-	Ind-
		Tons	losset	ladet
		Antal	Gods	Gods
		Anløb	1000 t.	1000 t.
Januar	Kvartal 1942..	1.800	428	129
Oktober	— 1941..	14.600	1.571	2.081
Juli	— — ..	15.000	1.563	1.909
April	— — ..	14.300	1.522	1.854
Januar	— — ..	2.400	575	760

Af ovenstaaende Oversigt fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Januar Kvartal 1942 androg 1.800. Reg. Tonnagen udgjorde 428.000 N.R.T., og der udlossedes 621.000 Tons Gods og indladedes 129.000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Januar Kvartal 1941, viser den samlede Skibsfart en stærk Nedgang, saavel hvad angaar Antallet af Anløb og Skibenes Registertonnage som med Hensyn til den transporterede Varemængde; men iøvrigt var Farten af meget ringe Omfang i begge de to Kvartaler, da Isvanskeligheder i omfattende Grad gjorde sig gældende baade i 1941 og 1942.

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar Rutearten paa danske Havne i Januar Kvartal 1942 og i de enkelte Kvartaler i 1941.

Ruteart paa samtlige Havne.		Reg.-	Ud-	Ind-
		Tons	losset	ladet
		Antal	Gods	Gods
		Anløb	1000 t.	1000 t.
Januar	Kvartal 1942..	500	80	32
Oktober	— 1941..	3.000	403	155
Juli	— — ..	2.900	501	170
April	— — ..	2.500	382	167
Januar	— — ..	800	160	69

DAGLIG FISKERUTE KØBENHAVN—MALMØ

Standningen af Færgefarten mellem Malmø og København har vist sig at være til stor Gene for Tilførslen af fersk Fisk fra København til Malmø, og man kan næsten sige, at Malmø og Oplandet udenom Malmø forsynedes udelukkende med Fisk fra Danmark.

Siden Færgens Inddragelse har der vist sig store Vanskeligheder med at faa Fisk i Malmø, og Fiskebutikerne har Gang paa Gang staaet uden fersk Fisk. Under Sveriges vanskelige Kødsituation, der giver sig Udtryk i meget knappe Kødrationer, har Mangelen paa Fisk været særlig mærkbar, og den svenske Levnedsmiddelkommission har derfor nu taget Initiati-

vet til at forsøge at skaffe sig fersk Fisk til Malmø fra København ad en direkte Rute, da det har vist sig umuligt at faa Fisken frem i frisk Tilstand over Helsingør—Helsingborg.

Det er Tanken at anskaffe et mindre Fartøj paa ca. 150—200 Tons, som skal kunne fragte 400 Kasser Fisk om Dagen paa Ruten København—Malmø, og som ogsaa skal kunne medbringe andet Gods, hvis der er Plads om Bord. Man regner med, at Sagen vil gaa i Orden i nær Fremtid.

MASKINMESTRENS FORMAND FYLDER 60 AAR

Paa Onsdag — den 12. August — fylder Formanden for *Maskinmestrenes Fagforening*, Maskinmester K. A. Rasmussen 50 Aar.

Paa Fødselsdagen kan K. A. Rasmussen se tilbage paa en 22 Aar lang Virksomhed som Formand for den store Forening. Hans Personlighed, hans Forhandlingsevne og Evnen til at se ind til Kernen af de Sager, han arbejder med, har gjort ham ganske uundværlig i Maskinmestrenes Kreds. Han har til Fulde i Aarens Løb opfyldt alle de Forventninger, der næredes ved hans Formandsvalg i 1920 — i Brydningstiden mellem de gamle Traditioner og Fordomme og den nye Tids Tanker og Krav.

Myndigt, klogt og med fast Haand har han ledet Foreningen og altid paa bedste Maade varetaget Maskinmestrenes Sag overfor de mange Instanser og Myndigheder, han har forhandlet med.

K. A. Rasmussen er en smidig Mand ved Forhandlingsbordene, og dertil kommer, at han er en vindende Mand med stor personlig Charme og i Besiddelse af en udstrakt Hjælpsomhed og Elskværdighed.

De 4000 Maskinmestres Formand har mange Tillidshverv. Han er saaledes Medlem af Fællesrepræsentationen for danske Funktionærforeninger, Københavns Maskinistiskole, Pensionsforsikringsanstalten, Søfartens Bibliotek og Forhyringsraadet. Han er dekoreret med Ridderkorset og Sølvkorset.

Bladet *Maskinmesteren* slutter sin Lykønskingsartikel med følgende Ord:

— Og et endnu ønsker vi K. A. Rasmussen: at han maa faa Lykke til at staa ved vor Forenings Ror, saa længe Sejlsadsen gennem Ufredens Taage endnu skal vare — og at han sammen med sine 4000 danske Kolleger snart maa opleve den Stund, vi som danske Mænd længes efter og ser hen til: Frihedens og Retfærdighedens store Dag. Som ægte dansk Mand har han selv intet højere Ønske.

SVERIGES UDENRIGSHANDEL I FØRSTE

HALVAAR AF 1942

Ifølge en officiel Opgørelse andrager Sveriges Udenrigshandel i første Halvaar 1.297,7 Millioner Kroner mod 1.394,8 Millioner i tilsvarende Periode af 1941.

Tilbagegangen i Kvantitet er større end værdimæssigt, idet Varepriserne gennemsnitlig er steget 15 pCt. Værdimæssigt er Importen dalet 5,8 pCt. og Eksporten 8,6 pCt.

Paa Importsiden er Indførslen af Levnedsmidler øget, medens Maskinimporten er dalet 37 pCt. Eksportformindskelsen falder hovedsagelig paa en mindre Mineraleksport, hvor Tilbagegangen har været større end den gennemsnitlige Eksportformindskelse.

Danmarks Samhandel med Udlandet.

I det sidst udkomne Nummer bringer Statistiske Efterretninger en Række interessante Meddelelser om forskellige økonomiske og produktionsmæssige Bevægelser her i Landet i det sidste Aar. Af det meget omfangsrige Tabelværk er der Grund til at fremdrage en Række Tal, der bedst af alt belyser hele Udviklingen.

Opgørelsen over Vareomsætningen med Udlandet i Juni viser, at der er importeret Varer til en Værdi af 158,9 Mill. Kr. og eksporteret Varer til en Værdi af 120,4 Mill. Kr., saaledes at der fremkommer et Importoverskud paa 38,5 Mill. Kr. I Maj havde Importen en Værdi af 124,3 Mill. Kr. og Eksporten en Værdi af 114 Mill. Kr. (Importoverskud paa 10,3 Mill. Kr.)

— der er altsaa i Juni Maaned sket en Forøgelse af Importen paa godt 34 Mill. Kr., mens Eksporten kun er steget med godt 6 Mill. Kr.

For første Halvaar i Aar andrager Importværdien 553,2 Mill. Kr. og Eksportværdien 537 Mill. Kr., hvilket vil sige, at der er et Importoverskud paa 16,2 Mill. Kr. For første Halvaar i Fjor var der et Eksportoverskud paa 1,2 Mill. Kr., idet Importen beløb sig til 666 Mill. Kr. og Eksporten til 667,2 Mill. Kr.

Vedrørende vor Samhandel med Udlandet foreligger endvidere til Sammenligning følgende Hovedtal for maanedligt Gennemsnitstal.

Samlet Indførsel. 1940: 114,7 Mill. 1941: 109,2 Mill. 1942: 92,2 Mill.

Samlet Udførsel. 1940: 126,4 Mill. 1941: 106,4 Mill. 1942: 85,5 Mill.

Vedrørende 1942 slutter Tabellens Beregning med Udgangen af Juni Maaned, men der er næppe nogen Tvivl om, at den Udvikling, der lader sig aflæse gennem Tallene, er videreført i de følgende Maaneder.

De Tal, der fremkommer, taler i og for sig for sig selv. De taler et tydeligt Sprog om Nedgang paa alle alle Omraader. Der er dog to Undtagelser, nemlig Nationalbankens Tilgodehavende paa særlige Konti og Opsummeringen af ledige Penge i de private Banker — med andre Ord Penge, der ikke kan finde en naturlig Plads i Erhvervslivet.

Nationalbankens Oversigt, der ligesom Hovedtallene for vor Samhandel med Udlandet er maanedlige Gennemsnitstal for 1940, 1941 og 1942, fortæller om et

Seddelomløb paa henholdsvis 677,7, 747,8 og 820,7 Mill. Kr. Finansministeriet havde i 1940 laant 83,9 Mill. Kr. i Nationalbanken, men har nu 137,6 Mill. Kr. indestaaende. Kontoen forskellige Debitorer viser et maanedligt Gennemsnit for de tre nævnte Aar: 190,3 Mill., 586,8 og 940,4. Foliokontoen er steget henholdsvis 168,1 647,6, 1.008,5 Millioner Kroner pr. Maaned. Guldbeholdningen er dalet fra 116,9 Mill. Kr. til 97,6 Mill. Differencen skyldes betalte Dollarlaan. Clearingkontoen var i 1940 168,3 Mill. Kr., i 1941 641 og nu (Juni) 928 Mill. Kr. gensn. pr. Maaned.

I de private Banker er Udviklingen følgende: Indlaan paa Foliokonto i 1940 209 Mill. (gensn. pr. Md.), 1941 272,7 og i 1942 315,6, og Indlaan paa Bankbog henholdsvis 1653,1, 1800,2 og 1947,2 Mill. Kr. pr. Md.

Det er med Rette sagt, at vi hidtil er kommet lettere gennem Krigen og Krisen, end man havde turdet vente. Men nu kommer denne Opgørelse, der standser midt i Aaret 1942, og dens Tal giver ikke Udtryk for nogen Optimisme. Fra tidligere Opgørelser ved man, at de Lagre, der takket være et fremsynet Erhvervsliv og en fremsynet Skibsfart, hidtil har kunnet tæres paa, er opbrugt, og nye Lagre lader sig ikke samle, fordi Produktionslivet er i saa stærk Tilbagegang, at det end ikke kan klare Dagen og Vejen, naar Hjemmeforbrug og en antagelig Eksport, som skal skaffe os andre Varer, maa opretholdes. Det eneste Lyspunkt er, at vi fra tidligere Eksport har opsparet Tilgodehavender, der nu formentlig vil kunne tæres paa.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

To danske Styrmand omkommet i det Fremmede

I sit sidst udkomne Nummer bringer Medlemsbladet for »Dansk Styrmandsforening« Meddelelse om, at to danske Styrmand er omkommet i Udlandet eller i Fart paa Skibe, der ikke er under dansk Kontrol.

Styrmand i C. K. Hansens Rederi *H. B. K. Kruse* er omkommet i engelsk Havn allerede den 6. April. Styrmand Kruse, der blev 28 Aar gammel, tog i 1938 Styrmandseksamen fra Københavns Navigations-skole og Aaret efter ansattes han i C. K. Hansens Rederi.

Under Omstændigheder, der endnu ikke er nærmere oplyst, er Styrmand *Poul Riemcke* død i Østen. Styrmand Riemcke, der blev 44 Aar gammel, sejlede en Del Aar i Dampskibsselskabet Progress, men blev i 1931 ansat i The Siam Steam Navigation og rejste til Bangkok. I de forløbne Aar har han været Styrmand og Fører i forskellige af dette Rederis Skibe.

Den forulykkede Nyborg-Styrmand fundet

Til Nyborg er der nu kommet Meddelelse om, at Liget af den forulykkede Styrmand i D.F.D.S., Søløjtnant *Kaj Stoumann*, som omkom den 9. Maj, er fundet. Liget blev identificeret ved Hjælp af en Tatovering. Den omkomne Styrmand er Søn af pens. Stationsforstander Stoumann, Nyborg; han var ugift og blev 30 Aar. Begravelsen finder Sted i Nyborg.

Hurtigt, men ikke smertefrit

En Sømand henvendte sig for nylig paa Politigaarden og spurgte efter Krisepolitiet. Han var for nogle Dage siden blevet paagrebet under Uds mugling af Varer, og nu havde han faaet Hyre og kunde komme ud at sejle. Krisepolitiet ringede iflg. »Nationaltid.« til Dommer Bardenfleth i Kriseretten og fik aftalt et Retsmøde. Sømanden blev kørt til Byretten og i Løbet af 20 Minutter var Sagen afgjort. Sømanden fik en Bøde paa 400 Kr., og derefter kunde han tage af Sted til sin ny Hyre.

Sømanden var imponeret over Rettens Tempo, men ikke særlig begejstret for Sagens Udfald.

Nye Kort fra Søkartarkivet

Det kongelige Søkartarkiv har udsendt et nyt Søkort, Nr. 101, over den nordlige Del af Kattegat. Kortet er udført i Maalestokken 1:180,000 paa 57° Br. med Fyr-vinklerne angivet i Farver. Kortet kan ikke anvendes til Sejlads i den svenske Skærgaard.

Desuden har Søkartarkivet udsendt et nyt Østersøkort, Nr. 189, over Bornholm med Omgivelser. Dette Kort, der ligesom Kattegatkortet er udført paa Søkartarkivets sædvanlige smukke Maade, er i Maalestokken 1:100,000 paa 56° Br.

Danske Skibsmodeller til Sverige

Da Direktør for Sjöhistorisk Museum i Stockholm, In-

tendant Albe, for nogle Aar siden besøgte Søfartsmuseet paa Kronborg, blev han særlig begejstret for nogle moderne Skibsmodeller. De var leveret af Modelfabrikanten Osgaard & Olsen i Charlottenlund. Siden den Tid har Museumsdirektøren faaet dette danske Firma til at bygge Skibsmodeller til Sjöhistorisk Museum i Stockholm. Det danske Firma har bygget ialt 40 Modeller af svenske Skibe efter Tegninger, som er blevet sendt herved. Modellerne er udført i Halvtredsindstyvededels Størrelse. I disse Dag er Intendant Albe paa Besøg her for at godkende fire nye Modeller, der skal udstilles i Stockholm.

Dødsfald

Godt 67 Aar gammel er Maskinmester *August Chr. Poulsen*, der havde sit Hjem i København, død.

Maskinmester Poulsen, hvis Fader var Havnefoged i Karrebæksmunde, blev efter at have taget Præliminær-eksamen uddannet ved Søminekorpset paa Orlogsværftet. Efter at have taget Maskinisteksamen sejlede han i forskellige Rederier, indtil han blev ansat i Store Nordiske i Shanghai. Senere sejlede han som Mester i Ø.K. og Orient, og i en Aarrække derefter var han Afløsningsmester i forskellige Rederier.

Forretningsføreren for de danske Stenfiskeres Sammenslutning, Kaptajn *Chr. Møller*, er død 71 Aar gammel.

Havnefogeden i Dragør *Hans Christoffersen*, der vil være kendt af mange Sejlsportsmænd Landet over, er død, ramt af et Hjerteslag. Christoffersen blev ca. 62 Aar og havde i sine yngre Aar sejlet som Styrmand, indtil han for 8 Aar siden ansattes som Havnefoged i sin Fødeby.

Nyt Bestyrelsesmedlem

Ifølge Aktieselskabsregisteret er tidligere Gesandt *F. Cramer*, Snekkersten, indtraadt i Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Torm.

De ledige Navigatører

Navigationsdirektoratet har atter i Aar fra Finansministeriet modtaget et Tilskud til Dækning af Udgifter ved et Repetitionskursus for ledige Navigatører.

Da det sidste Vinter viste sig, at dette Kursus havde stor Tilslutning, er der sikkert ogsaa i den kommende

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN

SEEBEFÄHRUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34805 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Vinter Udsigt til, at mange ledige Kaptajner og Styrmande vil deltage for at opfriske deres teoretiske Kundskaber.

Ny Formand i Navigatorernes Hus

I et Bestyrelsesmøde i »Navigatorernes Hus« blev den tidligere Formand i »Dansk Styrmandsforening«, Møstringsbestyrer, Kaptajn *J. Kastrup-Olsen* valgt til Formand for »Navigatorernes Hus«, et Hverv, der tidligere beklædtes af Kaptajn i Grønlandske Handel *N. O. Pedersen*, som forliste med Dampskibet »Hans Egede«.

Skibssalg

Kaptajn Rich. Albertsen, Marstal, har solgt Motorskonerten »Amor« til Styrmand Martin Boutrup, Marstal. »Amor«, der er bygget i Fjellebro Aar 1890, maaler 45 Registertons brutto, 34 Tons netto.

Stor Reparation

Forenede Bugserselskabers Vand-Baad *Thor* har gennemgaaet en meget omfattende Reparation og Modernisering hos Burmeister & Wain. Saaledes er Skibet bl. a. blevet forsynet med nye Motorer. De samlede Reparationsudgifter har beløbet sig til henvend 300.000 Kroner.

Efter Prøvetur er *Thor* nu traadt i Tjeneste igen. Den skal i Fremtiden ogsaa anvendes som Bugserbaad.

Marineskib til Salg

Søværnets Intendantur har udbudt Værkstedsskibet *Gronsvund* til Salg. Alle Oplysninger og Betingelser kan faas ved Henvendelse til Intendanturen, Holmen indtil den 11. August.

Nybygning med Statslaan solgt

En af de Nybygningskontrakter, som var tilstaaet Statslaan, er i disse Dage af Ejeren videresolgt, hvorved Retten til Statslaanet bortfalder. Handelen er afsluttet mellem Skibsfører Godtfredsen, Lynæs, som Sælger og Kaptajn Juul Zimsen, København, som Køber. Det drejer sig om en Motorgalease paa 175 Tons d.w., som skal forsynes med en Hundested-Motor paa 110 H.K. Skibet, der er bestilt paa Holbæk Træskibsværft, skulde allerede have været afleveret i Maj Maaned i Aar, men ventes først leveret i Marts næste Aar.

Købesummen er 140.000 Kr.

Mindesten paa Kaptajn Myhres Grav

I Søndags afsløredes en af Stenhugger Schannong skænket Mindesten paa den afdøde »George Stage«-Fører, Kaptajn *C. A. Myhres* Grav paa Svaneke Kirkegaard i Overværelse af en Del af Bestyrelsen for Elevforeningen.

Columbus' Skibsjournal

Det er i Aar 450 Aar siden Christoffer Columbus drog ud paa den Rejse, der førte til Amerikas Opdagelse. *J. H. Schultz* Forlag forbereder for Tiden Udsendelsen af hans i Rekonstruktion foreliggende Skibsjournal, hvori man lærer den store Søfarer at kende gennem hans egne Ord og faar et levende Indtryk af Rejsens Forløb og Vanskeligheder og af de store Resultater, han opnaaede.

Gripsholms Færd

Motorskibet »Gripsholm« er afgaaet fra portugisisk Østafrika til Amerika med et stort Antal Nord- og Sydamerikanere fra det fjerne Østen.

Damperen »El Nil«, der forleden afgik til portugisisk Østafrika med japanske Statsborgere fra Storbritannien, maatte vende om, da den ikke havde faaet alle med; men antagelig har Skibet nu atter forladt den engelske Udskibningshavn.

Stor norsk Lastdamper krigsforlist

Den norske Damper *Torvanger* er krigsforlist 60 Sømil fra Azorerne. Besætningens Skæbne er ukendt. *Torvanger* ejedes af Rederiet Westfal-Larsen & Co. i Bergen. Med sine 10.750 Tons d. w. var den en af Norges største Lastdampere. Endvidere bekræfter det amerikanske Marindepartement, at et mindre norsk Handelsskib er blevet sænket af en Ubaad i det karibiske Hav.

Norsk Ishavsmand død

En kendt, norsk Ishavsmand, Ingeniør *Birger Jacobsen*, er død, 63 Aar gammel. Han var kendt som en dygtig Mineralog, og han vandt sig et Navn i Forbindelse med

Okkupationen af Øgruppen Jan Mayen, hvor han drev Undersøgelser med Tanke paa Øernes Muligheder for Jagt, Fiskeri og Mineralforekomster. Hans Ekspeditioner begyndte i Aarene før den første Verdenskrig, skriver »N. H. & S. T.«, og da den norske Stat senere gjorde Skridt til at okkupere Øgruppen, opstod der en Retssag mellem Myndighederne og Ingeniør Jacobsen, der betragtede sig som Okkupant og Ejer af Øerne. Det blev en meget vidtløftig Proces. Den endte med, at der tilkendtes Ingeniør Jacobsen Erstatning.

5.000 Rejser til Afrika

Ifølge det franske Marineministeriums Regnskabsberetning har franske Handelsskibe efter Vaabenstilstanden gennemført 5.000 Overfarter og bragt 7 Millioner Tons Varer fra Nordafrika til Moderlandet.

Røde Kors Skibene

Tre svenske Skibe i International Røde Kors Tjeneste er afgaaet fra Montreal til Grækenland med 15.000 Tons Korn samt 50 Tons Medikamenter. Skibene vil ogsaa medføre 10 nye Biler, der er stillet til Røde Kors Disposition af en kendt Industrimand.

Kul- og Koksladninger fra tyske Østersøhavne

Mæglerkorporationen i København gør opmærksom paa, at Kul- og Koksladninger fra tyske Østersøhavne til Danmark — efter Aftale mellem de danske Kulimportører og Frachtkontor i Hamborg, resp. tyske Mæglere — nu ogsaa vil kunne slutes gennem de danske Mæglere direkte med danske Købmænd. Denne Aftale gælder saavel Sejl- som Motorskibe.

To argentinske Skibe fra svenske Værfter

Det oplyses nu, at den argentinske Regering allerede for længere Tid siden har bestilt to nye Skibe i Sverige. Af disse er det ene allerede søsat, medens Kølen til det andet er lagt.

Søfartssamarbejde mellem Spanien og Argentina

En Søfartspool mellem Spanien og Argentina er nær forestaaende.

Begge disse Lande, der fremdeles er neutrale, har en livlig Vareudveksling, og man venter ved det udvidede Søfarts-Samarbejde en gunstigere Udnyttelse af Tonnagen.

Som bekendt har baade Argentina og Chile afslaaet at tiltræde den panamerikanske Søfartspool, der blev forestaaet af U. S. A.

Spanien har i de senere Aar optraadt som Kornkøber i La Plata, og Pool'en har derfor stor Betydning for dette Land.

Den Italienske Skibsbygning

I en officiel Beretning, der er udsendt vedrørende den italienske Skibsbygning, opgives det, at Antallet af italienske Værfter før Verdenskrigen ialt udgjorde 10 med til sammen 38 Beddinger og ca. 10.000 Arbejdere, og at der nu findes 27 Værfter med 104 Beddinger og 30.000 Arbejdere. Medens der i 1915 kun blev bygget 17.000 BRT., var Tallet i 1926 steget til 250.000 BRT., og i 1940 færdigbyggedes 90.000 BRT., medens 280.000 BRT. var under Bygning. Tallene ligger nu adskilligt højere. For at kunne komme op paa en samlet Tonnage paa 9 Mill. BRT., hvad der var forudsat i Italiens Skibsbygningsprogram, skal der aarligt bygges 600.000 BRT., og dette vil kræve en betydelig Forøgelse af Værftsarealerne, Maskinfabrikkerne, Jern- og Tilbehørsindustrien.

PERSONALIA

70 Aar

Tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet Torm, Kaptajn *J. S. Langlykke*, der i 1937 gik i Land, fyldte i Mandags 70 Aar.

Danmarks ældste fungerende Lods trækker sig tilbage

Formanden for Lodseriet paa Odense Fjord *Søren Nielsen*, Stige, fyldte i Mandags 70 Aar., og dermed falder han for Aldersgrænsen. Lods Søren Nielsen er Danmarks ældste fungerende Lods. Hans Dygtighed, Samvittighedsfuldhed og Elskværdighed har i hans 39-aarige Tjenestetid skaffet ham mange Venner.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
ANALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
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

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 » »

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.

HOVEDKONTOR: HAMMERENGSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7808

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

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.



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassetiere
Forlans W. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 6. August 1942.

Nr. 31.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. 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. Kvarteralsabonnementer 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 Sæn.

I. Østersøen.

1094. Sverige. Gotland. Fårösund. Skydeøvelser.

(U. f. s. Nr. 31/1424. Stockholm 1942.)

Skydeøvelser foretages i Dagene til den 8. August 1942, hver Dag Kl. 0700—2100, fra *Hälludden*, c. 5,4 Sm NNW. for *Bunge Kirke*. Der skydes mod Luftmaal N. for Linien: *Vialmsudd* c. 57° 55',₄ N. 19° 00',₈ E., — *Svarfvarhuk*, c. 57° 55',₆ N. 18° 51',₆ E.

Det farlige Omraade strækker sig 5,1 Sm N. for ovennævnte Linie.

Naar der skydes, er et rødt Flag hejst paa *Hälludden*.

1095. Sverige. Stockholms Skærgaard. Södertälje Luftfyr tændt.

(U. f. s. Nr. 31/1360. Stockholm 1942.)

Södertälje Luftfyr paa c. 59° 12' N. 17° 38' E. holdes indtil videre tændt hver Nat fra Solnedgang.

1096. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejløb. Oplysning om Lodsstartøj.

(U. f. s. Nr. 31/1359. Stockholm 1942.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 30/1087 1942, Punkt 1, meddeles, at den deri nævnte Lodsstation er oprettet i et rødmalet Fyrskib uden Navn paa Siderne, udlagt paa c. 58° 54',₇ N. 18° 06',₁ E.

(E. f. S. Nr. 30/1087 1942.)

1097. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 31/1358. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads:

Långrogrund c. 63° 15',₃ N. 19° 37',₇ E. *Vegagroundet* c. 63° 31',₈ N. 20° 26',₇ E.
Gerdusgrund c. 63° 31',₀ N. 20° 44',₈ E. *Sörgadden* c. 63° 33',₃ N. 20° 50',₆ E.

1098. Sverige. Bottnisko Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 31/1357. Stockholm 1942.)

Lystønderne *Ellagrundet* paa c. $63^{\circ} 51',_5$ N. $20^{\circ} 52',_2$ E. og *Rata Storgrund* paa c. $63^{\circ} 59',_5$ N. $21^{\circ} 09',_2$ E. er atter udlagt paa Plads.**1099. Tyskland. Frisches Haff. Pillauer Rinne. Lystønde genudlagt.**

(N. f. S. Nr. 30/1478. Berlin 1942.)

Den rødmaalede Lystønde *B*, der viser rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink, er atter udlagt paa c. $54^{\circ} 37',_{10}$ N. $19^{\circ} 54',_{12}$ E. Den midlertidigt udlagte Tønde er inddraget. (E. f. S. Nr. 23/934 1941.)**1100. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.**

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

I Forbindelseskanalen mellem *Bassin I* og *Bassin II* i *Gotenhafen* Havn paa c. $54^{\circ} 31',_5$ N. $18^{\circ} 33',_8$ E. 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.**1101. Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.**

(N. f. S. Nr. 30/1480. Berlin 1942.)

I Tiden 3.—29. August og 31. August—26. September 1942 foretages Skydeøvelser hver Dag Kl. 0900—1200, Kl. 1400—1700 og Kl. 2200—2400.

Skydeomraadet begrænses af en Linie, der gaar fra et Punkt A paa Kysten (Skydepladsen): $54^{\circ} 26' 16''$ N. $16^{\circ} 22' 42''$ E. (400 m W. for *Rügenwalde* Havneindløb) til Punktet B: $54^{\circ} 22' 36''$ N. $16^{\circ} 05' 48''$ E., herfra af en Cirkellinie med Radius $10,8$ Sm og med Punkt A som Centrum til Punktet C: $54^{\circ} 36' 45''$ N. $16^{\circ} 19' 40''$ E. og fra dette Punkt af en ret Linie til Punkt A.Paa Skydeomraadet indenfor *tysk* Højhedsomraade er paa Skydedagene Sejls og Fiskeri forbudt.Naar der skydes, vises om Dagen 2 internationale Signalfag *B* og om Natten 3 Lys, hejst lodret for hinanden, det øverste af Lysene rødt, de 2 nederste hvide, paa følgende Steder:

- 1) Paa Signalmasterne paa begge Sider af Skydepladsen,
- 2) paa det Orlogsfartøj, der udfører Sikkerhedstjeneste,
- 3) paa *Rügenwalde* Lodsstations Taarn.

Indtræffer om Dagen en kortere Pause mellem Skydningerne, vises samtidigt med Dagsignalet en gul Stander med blaa Bort.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1102. (T). Sverige. Sundet. Oplysning om midlertidigt udlagte Lystønder.**

(U. f. s. Nr. 31/1423. Stockholm 1942.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 29/1066 1942 meddeles, at de deri nævnte Lystønder viser rødt Et-Blink hver 3^s . med Undtagelse af Lystønden paa $56^{\circ} 00',_{00}$ N. $12^{\circ} 41',_{80}$ E., udfor *Kopparverket*, som viser hvidt Et-Blink hver $1,5^s$.

(E. f. S. Nr. 29/1066 1942.)

1103. Sverige. Sundet. Malmö redd. Fyrskib genudlagt. Reservefyrskib inddraget.
(U. f. s. Nr. 31/1369. Stockholm 1942.)
Malmö redd Fyrskib paa c. $55^{\circ} 38',_{15}$ N. $12^{\circ} 57',_0$ E., som har været ombyttet med Reservefyrskib, er atter udlagt paa Plads.

1104. Sverige. Sundet. Skanör. Oplysning om Dybde.
(U. f. s. Nr. 31/1368. Stockholm 1942.)
Efter Oprensingsarbejder er Dybden i Sejlrenden til *Skanör* Havn paa c. $55^{\circ} 25',_{11}$ N. $12^{\circ} 49',_{7}$ E. $3,_{25}$ m. Dybden i Havnen er 3 m.
(Kort Nr. 132, 130 og 187.)

1105. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Oplysning om Dybde i W.-lige Indløb.
E. f. S. Nr. 27/972 1942 udgaar og erstattes med:
Dybden i det W.-lige Indløb til *Masnedsund* Havn paa c. $54^{\circ} 59',_8$ N. $11^{\circ} 53',_7$ E. er $7,0$ m og $6,3$ m, henholdsvis W. og E. for *Masnedsund* Vej- og Jernbanebro.
(Danske Lods III, Side 227. Havnelods Side 145.)

1106. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Fredet Omraade.
Al Jagt er forbudt i *Svendborg Sund* indenfor et Omraade, der begrænses
1) mod E. af Linien mellem Punkterne A: $55^{\circ} 03'$ ($20''$) N. $10^{\circ} 38'$ ($49''$) E., W. for *Gamle Hestehauge* Anlægsbro, og B: $55^{\circ} 03'$ ($14''$) N. $10^{\circ} 38'$ ($26''$) E., *Ørodde*,
2) mod W. af Linien mellem Punkterne C: $55^{\circ} 02'$ ($39''$) N. $10^{\circ} 36'$ ($29''$) E., W.-Kant af *Bratten* Skov, og D: $55^{\circ} 02'$ ($53''$) N. $10^{\circ} 36'$ ($08''$) E., udfor *St. Jorgens* Kirke,
3) af Kysten af *Fyn* mellem Punkterne D og A og
4) af Kysten af *Taasinge* mellem Punkterne B og C.
Skilte med Paaskrift: „Statsreservat. Al Jagt forbudt“ er anbragt ved hvert af Punkterne A, B, C og D.
(Kort Nr. 171 og 170. Danske Lods III, Side 171. Havnelods Side 204.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1107. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.
Forsøgsskydning med Kanoner afholdes over Søen i Farvandet, der er beliggende mellem *Stold* (c. $55^{\circ} 45',_{2}$ N. $11^{\circ} 17',_{5}$ E.), *Nekselø* og *Rosnæs* og indtil c. 8,0 Sm W. for *Nekselø* i Tidsrummet: 11. August—c. 10. September 1942, hver Dag fra Kl. 0700 til Kl. c. 2000. Saalænge Skydning finder Sted, er der paa Flagstangen ved *Stold* hejst 2 røde Flag med hvid Spuns.

1108. Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr N. Vraglystønde inddraget. Dybde over Hindring.
Vraglystønden ved Skibsfartshindringen paa $56^{\circ} 30' 25''$ N. $10^{\circ} 57' 41''$ E., c. 4 Sm N. for *Fornæs* Fyr, er inddraget. Mindste Dybde over Hindringen er nu 7 m.
(E. f. S. Nr. 25/939 1942. Kort Nr. 102.)

1109. Danmark. Limfjorden. Aggersund. Telefonkabel flyttet.

Telefonkablet over *Aggersund* paa c. $56^{\circ} 59',_0$ N. $9^{\circ} 17',_8$ E. er flyttet fra sit tidligere Leje W. for Færgehavnene og er nu udlagt c. 20 m E. for *Aggersundbroen*. Kablet er afmærket dels ved 2 Baaker S. for Sundet, dels ved 2 Tavler med Indskrift „Kabel 6 m Øst“, anbragt paa Duc d'Alberne umiddelbart E. for Broen.

(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 81.)

1110. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: $5,5$ m, i *Svaneholm Fyrlinie*: $6,3$ m, i *Sælhundeholm Løb*: $3,8$ m, i *Gaaseholm Løb*: $1,2$ m, i *Svaneholm Løb*: $1,2$ m og i *Kobberø Løb*: $2,3$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* $5,5$ m over *Havrevlen* og $6,3$ m i *Svaneholm Fyrlinie* og $3,8$ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a. $56^{\circ} 43' (16'')$ N. $8^{\circ} 13' (08'')$ E. — $3,8$ m.
- b. $56^{\circ} 43' (08'')$ N. $8^{\circ} 13' (23'')$ E. — $4,0$ m.
- c. $56^{\circ} 42' (36'')$ N. $8^{\circ} 13' (30'')$ E. — $3,8$ m.
- d. $56^{\circ} 42' (55'')$ N. $8^{\circ} 12' (50'')$ E. — $4,0$ m.

(E. f. S. Nr. 27/939 1942. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1111. Norge. Varangerfjord. Vadso S. Forbud mod Ankring og Fiskeri ophævet.

(N. f. S. Nr. 30/1551. Berlin 1942.)

Det i E. f. S. Nr. 26/948 og 29/1055 1942 omhandlede Omraade S. for *Vadso* paa c. $70^{\circ} 03'$ N. $29^{\circ} 52'$ E. er atter frigivet for Ankring og Fiskeri.

(E. f. S. Nr. 26/948 og 29/1055 1942.)

1112. Norge. Senja. Tjeldundet. Sandtorngstraumen. Nordøygrunnen Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 14/323. Oslo 1942.)

Nordøygrunnen Fyr paa c. $68^{\circ} 33',_1$ N. $16^{\circ} 29',_4$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 78° til 98° .
2. Hvidt i — - 98° - 103° .
3. Rødt i — - 103° - 224° .
4. Hvidt i Pej. fra 224° til $225^{\circ},_5$.
5. Grønt i — - $225^{\circ},_5$ - 229° .

1113. Norge. Lofoten. Gimsoystraumen S. Lysøy Fyr WSW. Grund rapporteret.

(E. f. S. Nr. 14/320. Oslo 1942.)

En Grund med 4 à 5 m Vand ved Lavvande er rapporteret paa c. $68^{\circ} 12',_7$ N. $14^{\circ} 10',_1$ E., c. 740 m 247° fra *Lysøy Fyr*.

1114. Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden og Lokkaren. Spærrede Omraader.

(E. f. S. Nr. 14/338. Oslo 1942.)

Man advares imod at besejle nedennævnte Omraader ved Tilgangene til *Namsos*.

I. *Namsenfjordens* Munding fra

- a) $64^{\circ} 36',_2$ N. $10^{\circ} 58'$ E., *Havnviken*, over
- b) $64^{\circ} 36',_0$ N. $10^{\circ} 57',_4$ E., *Svenskjær* Varde, til
- c) $64^{\circ} 38',_2$ N. $11^{\circ} 02',_5$ E., *Faksene*, og fra
- d) $64^{\circ} 35',_0$ N. $11^{\circ} 02',_6$ E., *Troldsteinen*, til
- e) $64^{\circ} 35',_9$ N. $11^{\circ} 00',_6$ E.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1942

- 1/2 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/3 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.

I. Østersøen.

1942

- 8/396 *Østersøen.* Oplysning om Operationsomraade.
1/8 *Danmark.* Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indsejling aftaget.
1/7 *Danmark.* Gedser Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.
26/941 *Danmark.* Kroghage Dyb. Gedser Rev. Somærker midlertidigt inddraget.
25/894 *Danmark.* Falster. Gedser Fyr. Lysevne forøges.
1/8 *Danmark.* Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
14/494 *Danmark.* Møn. Klintholm Havn. Fyr ødelagt af Isen.
1/9 *Danmark.* Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aftaget.
12/465 *Danmark.* Møn Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
27/971 *Danmark.* Fakse Havn. Dybde aftaget.
22/823 *Danmark.* Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
12/466 *Danmark.* Bornholm. Hammerodde Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
1/11 *Danmark.* Christiansø. Sejladsforskrift.
22/787 *Sverige.* Ystad E. Skydeøvelser.
26/953 *Sverige.* Karlskrona W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/13 *Sverige.* Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/14 *Sverige.* Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/15 *Sverige.* Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/16 *Sverige.* Öland E. Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.
1/17 *Sverige.* Öland E. Miner udlagt.
1/19 *Sverige.* Arholm og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.
1/20 *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
16/546 *Sverige.* Oxelösund. Skydeøvelser.
16/547 *Sverige.* Oxelösund. Marsviken. Bombekastningsøvelser.
1/21 } *Sverige.* Gotland N.-Kyst. Fårösund. Miner udlagt. Advarsel.
3/213 }
1/22 *Sverige.* Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.
1/23 *Sverige.* Utlångan—Landsort. Hävringe. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibets Plads.
24/865 *Sverige.* Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.
27/999 *Sverige.* Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.
31/1096 *Sverige.* Stockholms Skærgaard. Landsort-Dalarö Sejlløb. Oplysning om Lodsartøj.
1/24 *Sverige.* Stockholm Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
29/1057 *Sverige.* Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved Viksten. Ankringsforbud midlertidigt delvis hævet.
30/1070 *Sverige.* Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
1/25 *Sverige.* Stockholm Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
1/26 *Sverige.* Stockholm Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
22/798 *Sverige.* Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.

- 1942**
 1/28 *Sverige. Öregrunds Skærgaard.* Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
 30/1072 *Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvall* Indsejling. *Dragshällan* Fyr midlertidigt delvis blændet.
 25/901 *Sverige. Bottniske Bugt. Luleå* Anduvning. Skydeøvelser.
 25/902 *Sverige. Bottniske Bugt. Kalix* Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.
 1/30 *Finland. Sejlansvisning.*
 1/31 *Finland. Skärgårdshavet. Åland.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
 1/32 *Tyskland. Signaler forbudt i tyske* Farvande.
 1/33 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidigt slukket.
 1/34 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Lodstvang.
 1/35 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Sejladsforskrifter.
 1/36 *Tyskland. Warnemünde—Gedser.* Forbud mod Ankring.
 1/37 } *Tyskland. Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/38 }
 1/39 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
 1/40 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
 1/41 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade.* Sejladsforskrift.
 1/42 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbudt Omraade.
 1/43 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 31/1100 *Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen.* Sejladsforskrift.
 11/448 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Forbudte Omraader og Ankerplads. Oplysning om Ankerplads.
 31/1101 *Tyskland. Rügenwalde.* Skydeøvelser.
 14/495 *Tyskland. Nest.* Skydeøvelser.
 1/46 *Tyskland. Swinemünde.* Advarsel til Søfarende.
 1/47 *Tyskland. Rügen E.-Kyst.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/48 *Tyskland. Darsser Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/49 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken* Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
 1/50 *Tyskland. Kieler Bugt.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/51 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg* Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
 1/52 *Tyskland. Kieler Fjord.* Undervandshindringer. Advarsel.
 1/53 *Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/54 *Tyskland.* Passage gennem *Kielerkanalen.*
 1/55 *Tyskland. Eckernförde Fjord.* Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

- 1942**
 1/68 *Danmark. Sundet N.-lige* Anduvning. Vagtskib.
 20/707 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Kabel udlægges.
 30/1090 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.
 23/850 *Danmark. Sundet. Humlebæk E.* Fortøjningsbøje udlagt.
 20/737 *Danmark. Sundet. Humlebæk E.* Sømærke udlagt.
 28/1034 *Danmark. Sundet. Humlebæk* Havn. Dybde aftaget.
 1/58 *Danmark. Sundet. Sletten* Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 20/738 *Danmark. Sundet. Rungsted E.* Sømærke udlagt.
 1/60 *Danmark. Sundet. Vedbæk* Havn Indsejling. Sejlløb forandret.
 20/710 *Danmark. Sundet. Taarbæk* Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
 1/61 *Danmark. Sundet. Taarbæk* Havn. Dybde aftaget.
 4/318 *Danmark. Sundet. Taarbæk* Havn Fyr midlertidigt slukket.
 21/756 *Danmark. Sundet. Bellevue* Anlægsbro E. Kapsejladsmærke udlagt.
 22/809 *Danmark. Sundet. Skovshoved* Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
 1/62 *Danmark. Sundet. Middelgrund.* Lyspram udlagt. Grænser for Losseplads forandret.
 1/63 } *Danmark. Sundet. København. Trekroner* E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
 3/233 }
 1/64 *Danmark. Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.
 24/879 *Danmark. Sundet. København. Knippelsbro.* Vedligeholdelsesarbejder udføres. Advarsel.
 1/65 *Danmark. Sundet. København. Søndre-Havn.* Havnearbejder. Advarsel.
 1/67 *Danmark. Sundet. Drogden.* Taagesignalet ved *Nordre-Rose* Fyr midlertidigt forandret.
 1/69 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
 1/71 *Sverige. Sundet N.-lige* Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 21/758 }
 25/907 } *Sverige. Sundet.* Sømærker udlagt ved Sejlruiter. Sejladsforskrifter.
 26/964 }
 29/1066 }
 31/1102 }
 20/712 *Sverige. Sundet N.-lige* Del. Afmærkning forandret.

- 1942
 1/72 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
 1/73 Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsartøj midlertidigt udlagt.
 21/776 Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
 1/74 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rønde. Mindre Sandforskydning. Sømærke flyttet.
 16/576 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.
 30/1092 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rønde over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 30/1079 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rønde over Tolkebarren. Sømærke midlertidigt forsvundet.
 25/908 Danmark. Smaalandsfarvandet. Borgsted Fyr forandres.
 25/910 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogo Havn. Færgeleje under Bygning.
 25/911 Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Fyr. Lysevne forøges.
 25/912 Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Færgeleje under Bygning.
 27/973 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.
 15/509 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Baake fjernet af Isen.
 28/1036 Danmark. Smaalandsfarvandet W.-lige Del. Karrebæksminde Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/77 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/78 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/80 Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.
 20/714 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gedehave. Ledefyr midlertidigt slukket.
 1/82 Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
 1/83 Danmark. Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
 1/84 Danmark. Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærke midlertidigt inddraget.
 29/1042 Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.
 30/1093 Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
 22/815 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 27/975 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærskøbing Havn. Oplysning om Dybde.
 1/89 Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder midlertidigt inddraget. Sømærke udlagt.
 1/86 Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
 27/976 Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.
 1/90 Danmark. Lille-Bælt. Assens—Aarøsund. Sømærke midlertidigt inddraget.
 1/91 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/87 } Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
 30/1081 }
 23/859 Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1942
 21/760 Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Oplysning om Sømærkes Plads.
 22/830 Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Spærret Omraade.
 23/853 Danmark. Kattegat. Hundested W. Fortøjningsbøje udlagt.
 4/320 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Fyr midlertidigt slukket.
 25/915 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.
 26/967 Danmark. Isefjord. Gravede Rønde over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 29/1046 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 14/503 Danmark. Isefjord. Bramsnæsø. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 1/95 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 21/778 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.
 31/1107 Danmark. Kattegat. Sejero Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.
 11/456 Danmark. Kattegat. Samsø. Lushage Fyr. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 30/1082 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Oprensningsarbejder påbegyndt.
 1/97 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælviig Bro. Dybde aftaget.
 21/780 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 3/277 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Spærret Omraade.
 20/724 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 1/99 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.
 15/527 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.
 1/100 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 30/1083 Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
 18/644 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Fløjteønde midlertidigt ombyttet med Spidstønde.

- 1942
 2/202 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
 15/539 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrs-kib.
 27/982 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 24/893 Danmark. Kattegat N.-lige Del. Lystønder genudlægges midlertidigt ikke.
 2/193 Danmark. Kattegat. Hals Barre. Dybde aftaget.
 1/105 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 1/107 Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.
 15/529 Danmark. Kattegat. Læso NW.-Rev Fyrbaake ødelagt. Oplysning om Afmærkning.
 27/984 Danmark. Kattegat. Læso. Østerby Havn. Dybde aftaget.
 1/109 Danmark. Kattegat. Læso S. Søndre-Rønner Baake forsvundet.
 1/113 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
 1/112 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
 24/884 Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/110 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
 1/111 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 16/574 Danmark. Limfjorden. Nibe. Dybde aftaget.
 1/114 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Lob. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 1/115 Danmark. Limfjorden. Løgstor Grunde. Gruvede Rende. Tilsanding.
 25/918 Danmark. Limfjorden. Veno Fiskerihavn. Oplysning om Dybde, Istandsættelsesarbejder og Uddybning.
 27/986 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
 27/987 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.
 27/988 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
 12/462 Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.
 15/514 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Læmole ødelagt af Is. Advarsel.
 1/117 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
 25/934 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Oplysning om Dybde.
 15/535 Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Havnearbejder iværksættes.
 23/854 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Fyr midlertidigt slukket.
 31/1110 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/119 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 1/120 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 1/121 Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942
 5/348 Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
 1/122 } Norge. Vest-Finnmark. Farlige Omraader. Advarsel.
 4/310 }
 8/411 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
 5/349 Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.
 4/311 Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.
 25/921 Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 19/663 Norge. Lofoten. Svolvær. Alarmitilstand.
 27/990 Norge. Folla. Spærret Omraade.
 20/731 Norge. Fugloyfjord Anduvning. Mineomraade.
 19/665 Norge. Follafjord Anduvning. Mineomraade.
 31/1114 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden og Løkkaren. Spærrede Omraader.
 13/487 Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.
 1/123 Norge. Trondheimsfjorden. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 8/412 Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.
 20/732 Norge. Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.
 10/438 Norge. Stadlandet. Mineomraade.
 19/666 Norge. Sogn og Fjordane. Frojsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.
 19/667 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
 20/733 Norge. Bergen Havn. Afspærring. Advarsel.
 24/886 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
 5/350 Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
 21/764 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
 24/887 Danmark. Tyborøn Kanal Anduvning. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.
 27/992 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
 24/888 Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
 28/1030 Danmark. Romo E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet. Oplysning om Dæmning.
 22/819 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
 1/126 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

1942

XI. Bekendtgørelser m. m.

1942 *Danmark.*

- 1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/128 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/129 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/130 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/131 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/132 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 24/889 } *danske* Farvande.
 28/1032 }
 27/993 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i *Lille-Bælt (Aabenraa Fjord)*.
 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøyers Sejlads fra *Isøfjorden* ud i *Kattegat*.
 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets S.-lige Del*.
 1/136 *Limfjorden*. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
 1/138 *Kattegat*. *Skagerrak*. Advarsel for Fiskere.
 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende *Vejbro* over *Aggersund*.
 20/736 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.
 20/743 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads under den under Bygning værende *Vejbro* over *Ulusund* mellem *Kalvehave* og *Koster*.
 23/841 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *dansk Havn* til *Sverige*.
 26/952 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.

Norge.

- 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 8/414 *Hordaland*. *Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.
 8/415 *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.

Sverige.

- 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.
 1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/147 }
 21/785 } Midlertidige Lodsfarvande.
 30/1087 }
 1/148 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 30/1089 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/149 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinodistrikt.
 1/151 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 30/1088 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/152 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 23/842 *Falsterbokanalen*. Oplysning om Togtider ved *Höllviksbroen*.
 20/744 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 18/631 Opmaalingarbejder 1942. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
 28/969 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.

Tyskland.

- 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 27/995 Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/155 Afstandssignal. Advarsel.
 27/994 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigskibe.
 1/157 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 30/1086 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.
 25/935 *Skagerrak*. *Nordsøen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.

- II. *Lokkaren*. Et Omraade, der begrænses
 Mod Nord af Breddeparallelle 64° 31',₇ N.
 — Øst af Meridianen 11° 28',₆ E.
 — Syd af Breddeparallelle 64° 31',₄ N.
 — Vest af *Otterøya*.

1115. Norge. Sogn og Fjordane. Vilnesfjorden. Granesund. Nyt Fyr tændt.
 (E. f. S. Nr. 13/322. Oslo 1942.)

S. for *Langenes* er paa 61° 19' 21" N. 5° 05' 03" E., 480 m 115° fra E.-lige *Haneskjær*, tændt et nyt Fyr, *Langenes* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 6,₀ m. Synsvidde: 7,₅ Sm for hvidt, 4,₈ Sm for rødt og 3,₇ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa *Mursokkel*. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 6° til 37°. | 4. Grønt i Pejll. fra 99° til 119°. |
| 2. Hvidt i — - 37° - 53°. | 5. Hvidt i — - 119° - 122°. |
| 3. Rødt i — - 53° - 99°. | 6. Rødt i — - 122° - 129°. |
- Brændetid: 9. Juli—28. Maj.

1116. Norge. Rogaland. Kopervik Havn. Luftledning udspændt.
 (E. f. S. Nr. 14/321. Oslo 1942.)

En Luftledning er udspændt i en Højde af c. 30 m over Havfladen over *Eidsbotn* fra Pynten N. for *Stolebukta* paa 59° 17' 01" N. 5° 18' 14" E. i Retning 327°.

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. 76 Die Ems von Pogum bis Papenburg.

Tillæg.

I. Østersøen.

1117. Danmark. Gedser Havn Rende. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.
 Vraget af *Galcaen*, der var sunket paa 54° 33' (31") N 11° 56' (05") E., c. 500 m S. for *Rødsand N.* Fyrbaake, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 23/1033 1942.)

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

1118. Danmark. Lille-Bælt. Skjoldnæs Fyr SW. Vrag fjernet.
Vraget af Jagten, der var sunket paa $54^{\circ} 57' 55''$ N. $10^{\circ} 12' 20''$ E., 0,3 Sm
217° fra *Skjoldnæs* Fyr, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 29/1044 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1119. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev. Fyr forandret.
Sjællands Rev Fyr paa $56^{\circ} 04' 46''$ N. $11^{\circ} 13' 08''$ E. er forandret fra at vise Et-Blink hver 15^s. til at vise Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Lys c. $1\frac{1}{2}$ ^s, Mørke c. $1\frac{1}{2}$ ^s, Lys c. $1\frac{1}{2}$ ^s, Mørke c. $1\frac{1}{2}$ ^s, Lys c. $1\frac{1}{2}$ ^s, Mørke c. $7\frac{1}{2}$ ^s. Samtidig er Fyrets Lysevne forøget fra c. 10 Sm til c. 11,5 Sm.
(E. f. S. Nr. 28/1022 1942. Kort Nr. 103, 102, 125, 100 og 180. Fyr-Fort. Nr. 281.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Baasballe, Foreningens Formand	Baasballe
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
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian Shipowners, Coal Importers 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

OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK

TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER

INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER

FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 D/S »Active«, 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, Haderslev.
 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 Bugerselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdal«.
 D/S »Hetland«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 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.
 Svitzers Bugserafdeling.
 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«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 32

FREDAG 14. AUGUST 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING.

Et svensk Blad skriver om Forholdene paa de oversøiske Markeder: »At finde en neutral Baad, fragtfri og i passende Position er som at spille i Lotteriet.« En bedre Karakteristik end denne kan næppe gives i saa faa Ord, da praktisk talt al Tonnage, der befinder sig uden for Blokadezonen er underkastet en eller anden Form for statslig Kontrol, baade hvad Rater angaar og hvilke Rejser, der skal udføres. Der er naturligvis enkelte neutrale Baade tilbage, som f. Eks. de store svenske Skibe, men heller ikke for disses vedkommende er Markedet frit i den Forstand, at den nuværende Situation kan udnyttes fuldt ud. Paa de engelsk og amerikansk kontrollerede Markeder maa ogsaa den neutrale Tonnage pænt tage til Takke med de Rater som er fastsat af henholdsvis det engelske Søfartsministerium og af U. S. Maritime Commission, og Retten til selv at bestemme, med hvilke Ladninger Skibene skal sejle, begrænses ogsaa, om ikke paa anden Maade saa igennem de Foranstaltninger om hvilke Ladninger, der har Prioritet paa den disponible Tonnage, der praktiseres baade i England og U. S. A.

Under saadanne Forhold er det klart, at de ugentlige Rapporter, der indgaar om Forholdene paa Markederne udenfor Blokadezonen kun indeholder sparsomme Nyheder, da de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheder kun tillader betydningsløse Udsving i Rateniveauet. Der er i den forløbne Uge atter frigivet et begrænset Antal Skibe for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til uforandrede Rater. Kulraten for Hampton Roads til Kuba er nu \$ 6, men heri er inkluderet Krigsforsikring. Kulraterne fra Hampton Roads til New Foundland og Raten for Papir fra Botwood til New York er uforandrede. I Vestindiamarkedet er der sluttet en Del Tonnage for Sukker til uforandrede Rater, men de cubanske Sukkerproducenter klager stadig over, at Sukkerlagrene vokser. Iøvrigt noterer Amerikanerne stadig Erts fra saavel Forindien, som fra Vestafrika og Brasilien til uforandrede Rater. En neutral Baad sluttedes for Erts fra Durban til U. S. Atlantic til \$ 10.50 plus det fastsatte Krigstillæg.

Om Forretningerne paa London Børsen foreligger der kun faa Nyheder. Kul fra Durban til Alexandria er sluttet til 90/- og en Ladning Salt Aden/Calcutta har betalt den uforandrede Rate af 35 Rupees.

I neutral Trade noteres uforandret Korn fra River Plate til Lissabon til omkring \$55/\$70, og der kan ligeledes placeres Tonnage til Callao til \$ 22.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene stort set uforandrede. Svenske Kullimportører har faaet Stem for en Del Kullaster fra Stettin og Danzig, hvorefter det har været umuligt for svenske Importører at faa Stem fra Nordsøhavnene. Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark er meget rolig. Der er meget stort Begær efter Tonnage for Erts fra Mellem- og Nordsverige til tyske Havne, ligesom der er betydelig Efterspørgsel efter Tonnage i tysk Kysttrafik. Endvidere kan placeres Tonnage for Trælast fra Nordsverige til Østersøhavnene, ligesom der ogsaa er Trælast til tyske Nordsøhavne og Holland. Fra Tyskland noteres adskillige Kalilaster til svenske Sundhavne og Danmark, og der søges ligeledes Ton-

nage for Salt fra Lübeck til Sydsverige. Der er enkelte Salpeterladninger i Markedet fra Norge til Danmark. Raten for disse Forretninger er uforandret Kr. 17.

STATISTIK OVER AKTIESELSKABSRÆGNSKABER FOR 1940—41

Det statistiske Departement har foretaget en Opgørelse over Aktieselskabsregnskaberne for 1940 (evt. 1939/40 eller 1940/41). Statistiken omfatter i alt 6.996 Selskaber med en Aktiekapital paa ialt 2.235 Mill. Kr. Men af disse var 445 Selskaber med en Aktiekapital paa 36 Mill. Kr. under Likvidations- eller Konkursbehandling, og af de tilbageværende »levende« Selskaber, ialt 6.551 med Aktiekapital 2.199 Mill. Kr., har Departementet kun kunnet medtage 5.583 Selskaber med Aktiekapital 2.126 Mill. Kr., idet Resten af Selskaberne endnu ikke havde indsendt deres Regnskab for det paagældende Aar.

De paagældende 5.583 Selskaber, hvis Regnskabsresultater belyses, udgør 85,2 pCt. af Antallet af samtlige levende Selskaber, men deres Aktiekapital udgør 96,7 pCt. af disse Selskabers samlede Aktiekapital, da Regnskab især savnes for en Række smaa Selskaber.

Selskaberne er ved Opgørelsen delt i to Hovedgrupper, nemlig Selskaber med og uden Overskud. Det ses af Oversigten, at 75,1 pCt. af de regnskabsbehandlede Selskaber har haft Overskud i 1940 mod 77,5 pCt. i det foregaaende Aar, og at 88,4 pCt. af den samlede Aktiekapital i Selskaber med Regnskab falder paa Overskudsselskaberne (samme pCt. som i 1939).

For Overskudsselskaberne fremkom der i 1940 et samlet Overskud paa 295,3 Mill. Kr. Trækkes herfra Underskudsselskabernes Underskud paa 19,2 Mill. Kr., faas som samlet Resultat et Overskudsbeløb paa 276,1 Mill. Kr. Dette Beløb udgør 8,0 pCt. af den samlede Egenkapital mod henholdsvis 9,5 og 8,6 pCt. i de to foregaaende Aar. Nedgangen fra 1939 til 1940 genfindes i samtlige Hovedgrupper, dog mindst i Gruppen Handel og Omsætning. Indenfor Hovedgrupperne viser de enkelte Undergrupper af Selskaber et noget forskelligartet Billede. Af Transport-selskaberne viser Telefon- og Telegraf-selskaberne en Nedgang fra 6,3 pCt. til 3,0 pCt., medens Dampskibsselskabernes Overskud er faldet fra 12,5 til 4,4 pCt.

Der foreligger fra 1940 Oplysning om et udbetalt Dividendebeløb paa 109,2 Mill. Kr. mod 136,1 Mill. i 1939, og dette Beløb sat i Forhold til den effektive Aktiekapital i de paagældende Selskaber giver en gennemsnitlig Dividendeprocent paa 5,4 i 1940 mod 7,0 i 1939 og 7,1 i 1938. Den betydelige Nedgang fra 1939 til 1940 skyldes dels det mindre Overskud, dels Lovens om Begrænsning af Udbytte i Aktieselskaber.

Betragter man den samlede Aktiekapitals Fordeling efter Udbyttets Størrelse, har godt en Fjerdedel af den Kapital, hvorom der foreligger Oplysning, været helt uden Forrentning, og ca. to Femtedele af Kapitalen har opnaaet indtil 7 pCt. 21 pCt. af Kapitalen har opnaaet 7—10 pCt., og 11 pCt. af Kapitalen er blevet forrentet med 10 pCt. eller mere. En Sammenligning mellem 1939 og 1940 med Hensyn til denne Fordeling viser Forskydninger svarende til den omtalte Nedgang i den gennemsnitlige Dividende.

Det fremgaar af Statistikken, hvorledes Aarsresultatet

taterne har paavirket Selskabernes Reserver, for Overskudsselskabernes Vedkommende ved Forøgelse og for Underskudsselskabernes Vedkommende ved Formindskelse heraf. Ialt er der i Overskudsselskaberne overført 116,7 Mill. Kr. til Reservefonden, svarende til 39 pCt. af disse Selskabers samlede Aarsoverskud. Af Underskudsselskabernes samlede Aarsunderskud er 2,4 Mill. Kr. eller 12,5 pCt. dækket ved Overførelse fra Reservefonden.

Nettoresultatet er for samtlige Selskaber en Forøgelse af Reserverne paa 114,2 Mill. Kr. mod i det foregaaende Aar en Forøgelse paa 105,1 Mill. Kr. Ogsaa her ses Virkningerne af Loven af 30. Maj 1940.

KRIGENS UDVIDELSER PRÆGER STORE NORDISKE VIRKSOMHED.

Det Store Nordiske Telegraf-Selskab har udsendt sin Beretning og Regnskab for 1941. Det fremgaar heraf, at Krigens Udvidelse alvorligt har ramt Selskabets i Forvejen stærkt indskrænkede Virksomhed.

Anlægskontoen, der i Fjor formindskedes 650.000 Kroner ved Salget af Kabeldamperen *Kabel*, er i Aar forøget med 507.000 Kroner ved Købet af Lauritzens Damper *Karla*, hvis Indretning til Kabeldamper er forberedt, men foreløbig kun gennemført saa vidt, at den fremdeles kan anvendes i Fragtfart.

Interesse i fremmede Anlæg, 8.015.000 Kr., kan deles i en Post paa 1.812.000 Kr., som pr. ult. 1941 har kunnet kontrolleres, og 6.203.000 Kr., som er anbragt i Lande, med hvilke Selskabet ikke har Forbindelse, og opført paa Grundlag af Oplysninger fra Begyndelsen af 1940.

Paa samme Maade kan de under Kapitalanbringelser anførte Værdier i Obligationer, ialt 77.407.000 Kr., deles i 43.751.500 Kr. efter Oplysninger pr. ult. 1941 og 33.655.500 Kr., som beror paa ældre Oplysninger.

Paa tilsvarende Maade kan Kontoen Kassebeholdninger i Europa, 1.618.000 Kr., deles i 805.000 Kr. efter Oplysninger pr. ult. 1941 og 813.000 Kr. i Henhold til ældre Oplysninger for de Stationer i Europa, som Selskabet ikke har Forbindelse med; heller ikke de for Stationerne i Østasien anførte Beholdninger svarer til ult. 1941, men til noget varierende Tidspunkter i Begyndelsen af 1940.

En Opdeling af Posten Forskellige Debitorer efter samme Princip viser, at 7.083.000 Kr. er Debitorposter i Danmark og 751.000 Kr. i Udlandet, alle pr. ult. 1941, medens 4.747.000 Kr. er i Udlandet og beror paa ældre Oplysninger, dels fra 1940, dels fra første Del af 1941. Paa Ekstrareservefonden er afskrevet 788.000 Kr., hovedsagelig som Følge af Nedskrivning paa erhvervede Ejendomme.

Bestyrelsen har ikke fundet det forsvarligt at udbetale a conto Udbytte og skønner det stadig ikke tilraadeligt at udbetale noget Udbytte. Det regnskabsmæssige Overskud paa 403.140 Kroner foreslaas overført til den paa forrige Aars Regnskab oprettede Konto for senere Disposition.

Driftsregnskabet balancerer med 4.719.600 Kr.

Direktør K. Suenson, der indtil han i 1933 fra- traadte som Selskabets Direktør, i mange Aar var den ledende indenfor Selskabet, har af Helbredshensyn ment det rigtigst nu ogsaa at trække sig tilbage som Medlem af Bestyrelsen, der herefter har suppleret sig med Direktør, Kommandørkaptajn H. Bonde og anmoder Generalforsamlingen om at godkende dette Valg.

PRISTALLETS STIGNING

Pristallet for Juli 1942 er nu beregnet af Statistisk Departement og offentliggjort i et udsendt Nummer af Statistiske Efterretninger.

Pristallet med Aaret 1935 som Basis er herefter

steget siden April med 4 Point fra 161 til 165. Af denne Stigning skyldtes dog de tre Point den særlige Beregning af Skatteudgiften, som er af formel Karakter, idet Grundlaget for Skattebeløbet ændres fra hvert nyt Skatteaars Begyndelse i Overensstemmelse med en Udgiftsstigning, der har været for Pristalsbudgettet. Derved fremkommer en højere skattepligtig Indkomst at beregne Skattebeløbet paa, uanset at Skattesatserne ikke er steget tilsvarende.

Med 1914 som Basis er Pristallet steget fra 276 til 283, hvoraf ligeledes den væsentligste Del skyldes den nævnte Skatteberegning.

Endelig er det i Lovgivningen særligt fastsatte Særpristal (det »skrællede« Pristal) beregnet til 277 mod 275 i Juli 1941.

Ved Beregningen er anvendt et nyt Pristalsbudget, som er udarbejdet paa Grundlag af Husholdningsregnskaber i fire Uger fra midt i April til midt i Maj 1942. Dette Budget viser en samlet Udgiftsstigning paa 123 Kr. fra April til Juli. Af denne Stigning skyldes de 103 Kr. dog den forannævnte Skatteberegning.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

Til Skibsregisteret er der i anden Halvdel af Juli Maaned bl. a. indkommet følgende Meddelelser om Ændringer, som er registreret:

M/S Stjerneborg af København, O X B E, er udslettet som forlist. Anmeldt 4/7 1942, reg. 29. s. M.

M/S Bonita af Vejle, O Y Y Q, er udslettet som forlist. Anmeldt 29/7 1942, reg. 30. s. M.

Motorfærge Djursland af Grenaa, O Y I R, er udslettet som solgt til Udlandet. Anmeldt 29/7 1942, reg. 30. s. M.

S/S Vizma af København, O Z G L. Skibets Navn er nu Runø. Anmeldt 16/7 1942, reg. 17. s. M.

FORDOBLING AF AKTIEKAPITALEN

Paa sin Generalforsamling i Foraaret vedtog Akts. Rederiet »Odense« — som den Gang meddelt — at bemyndige Bestyrelsen til at indkøbe endnu et Skib og at fordoble Aktiekapitalen, som var paa 100.000 Kr. Det købte Skib blev Motortjalk af Jern, »Antilope«, paa 160 Tons d.w., tidligere hjemmehørende i Nakskov. Det meddeltes forleden, at Aktieudvidelsen udgør 200.000 Kr. fuldt indbetalt.

PROBLEMER FOR DEN SVENSK SMAASKIBSFART

Skibsreder Rick. L. Wirén, der er Formand for Sveriges Seglarfartygsförening har i Svensk Sjöfartstidning skrevet en Artikel om de Problemer, som den svenske Smaaskibsfart har at kæmpe med i denne Tid.

I Artiklen gør Skibsreder Wirén opmærksom paa, at den svenske Sejlskibsflaade efter sidste Verdenskrig stod foran sin totale Undergang. Der havde ganske vist været et Par gode Aar, i hvilke ogsaa Sejlskibene kunde indsejle gode Penge, men i Efteraaret 1920 var det ikke muligt at faa en Trælast eller Propplast fra Sverige og Finland til England, grundet paa Dampernes lavere Fragter og mindre Assuranceomkostninger. Østersøtraden maatte den svenske Sejlskibsfart overlade til hollandske og tyske Skibe, som kunde holdes i Fart billigere end de svenske.

Imidlertid var der baade i Danmark og Sverige under Krigen blevet bygget en Del praktiske Sejlskibe til Priser paa 5—700 Kr. pr. Ton d. w., og disse skiftede Ejere til Priser paa 100—150 Kr. pr. Ton d.w. Størsteparten af dem blev imidlertid i Sverige, og de nye Redere tog den Risiko at installere Motorer i Skibene og indledte dermed Motorsejlskibsflaaden. I de siden da forløbne Aar har Motorsejlskibsfarten haft mange Vanskeligheder at slaas med. Myndighedernes Begrænsning af Østersøomraadet til Cuxhaven. Hanstholm-Lindesnæs blev et haardt Slag

for den mindre Skibsfart. Forsikringssekskabernes uhorste Forhøjelse af Præmierne for Kasko og Laster for Motorsejlere har ogsaa forøget Vanskelighederne. Dette Spørgsmaal, skriver Skibsreder Wirén, er af saa alvorlig Karakter, at det snart maa løses.

Om den svenske Motorsejlerflaade oplyser han, at der i Aarene fra 1938 til 1940 paa svenske Værfter byggedes 12 store, moderne Motorsejlere af Staal fra 180 til 350 Tons d. w. til Priser varierende fra 300 til 350 Kroner pr. Ton d.w. Disse Skibe klarer sig pænt i Konkurrencen med Udlandet. Efter 1940 er der bygget enkelte nye Motorsejlere, ligesom der er blevet afgivet flere Ordre paa Nybygninger. Priserne paa disse er imidlertid blevet meget høje, omkring 900 Kroner pr. Ton d.w. eller omkring 300.000 Kroner for en ca. 300 Tons stor Motorsejler, saaledes at et Skib af denne Type næppe vil have store Chancer for at forrente sig.

Skibsreder Wirén ønsker Hjælp gennem et Indgreb fra Statens Side og gennem Standardisering at faa Priserne ned paa et Førkrigstids-Niveau.

SVENSK FORSLAG OM UDDYBNING AF ØRESUND

Spørgsmaalet om en Uddybning af Øresund, og specielt af Flinterenden, har længe paakaldt Interessen i Sverige, og hele Sagen er nu igen blevet rejst efter et Interview, som *Svenska Dagbladet* har haft med Kontorchefen i den kgl. svenske Vej- og Vandbygningstjeneste, Oberstløjtnant *Sven Steenberg*.

I Interviewet udtaler Oberstløjtnanten bl. a., at den nye Falsterbokanal har vist sig at løse et vigtigt Trafikproblem, idet den siden Aabningen har været passeret af 2700 Skibe.

Det oplyses endvidere, at man omgaas med Planer om en Uddybning af Sejlrenden i Øresund, enten i Flinterenden eller ogsaa i Trindelrenden indenfor den svenske Tremilegrænse. Dette vilde efter svenske Synspunkter være den bedste Løsning.

FRA SVENSK VÆRFTER

Fra Götaverken har der været Prøvetur paa Lastmotor-skibet *Akka*, der er bygget til Trafikaktiebolaget Grän- gesberg-Oxelösund.

Akka, der laster 8.960 Tons d.w., er det første Skib af en Serie paa otte Skibe til Malmtransporten, som Rederiet har bestilt ved Götaverken. — Hoveddimensionerne er: Længde 442 Fod 9 Tommer, Bredde 56 Fod 5 Tommer og Dybde 38 Fod.

Farten er beregnet til 13¼ Knob paa fuld Last. Hovedmotoren, som er af Götaverkens Konstruktion, udvikler 5.200 indicerede HK.

Akka gaar straks ind i Røde Kors-Farten mellem Canada og Grækenland.

*

Salenrederierne befinder sig i livtig Udvikling og har bestilt adskillige Skibe ved svenske Værfter. Iøvrigt er Koncernen ogsaa blevet direkte interesseret i Værftsdrift, idet den har erhvervet Ekensbergs Værft i Stockholm. Efter hvad Skibsreder Salen oplyser, har Rederierne nu ogsaa udstrakt sin Interessesfære til Tankskibsfarten, idet man har købt det 14.640 Tons d.w. Tankmotorskib *Capella* af Trelleborg Ångfartygs Nya A/B. Endvidere skal der for Koncernens Regning bygges et mindre Tankskib paa ca. 900 Tons d.w. hos Ekensberg.

Det erhvervede Skib *Capella* blev leveret fra Eriksberg i 1930. Dets Hovedmaskineri paa henvend 4.500 indicerede HK. er af Burmeister & Wains System.

Liner eller Tramp.

Iden Tale, som Formanden for *Nitrate Producers Co. Ltd.*, London, Sir John Latta, holdt paa Selskabets Generalforsamling, forfægter han det Standpunkt, at et retfærdigt Samarbejde indenfor den britiske Skibsfart er umuligt saa længe som de grundlæggende Principper for Linie- respektive Trampskibsfarten er i Konflikt med hinanden. I England, hvor alle Grene indenfor Skibsfarten er repræsenteret indenfor *General Council of British Shipping*, hvis Opgave det er at co-ordinere de forskellige Interesser, har denne Erklæring af Mr. Latta, der nyder en betydelig Anseelse i engelske Skibsfartskredse, virket som en kold Douche.

Mr. Latta, som overhovedet er en Modstander af alle Kollektivorganisationer, planøkonomiske Udvalg og lignende, mener, at der intet Godt kan komme ud af, at man forsøger at begrænse en erfaren Trampreders Initiativ og Driftighed til Gunst for en eller anden Forvaltningskomités skematiske Arbejde, og gaar endog saa vidt, at han udtaler, at Linierederiernes Rabatsystem strider imod *fair* Forretningsmetoder og derfor bør forbydes ved Lov, idet han mener at Købmændene selv maa have Lov til at bestemme, hvilke Ladninger de ønsker at afskibe med Linertonnage, og hvilke de ønsker at transportere med Trampskibe.

Det engelske Tidsskrift *Shipbuilding and Shipping Record* tager Spørgsmaalet op til Drøftelse og skriver, at en forstandig og erfaren Trampreder under normale Forretningsforhold, utvivlsomt fuldtud er i Stand til at udnytte Markedet, idet han placerer sine Skibe i de Trades, hvor Forholdene forekommer ham mest tilløkkende, men hvorledes skal et Linierederi kunne opretholde Fartplanen uden Hensyn til om Kvantumet af anmeldt Ladning retfærdiggør Afsejling eller ikke? Og hvad vilde Exportører og Importører sige, hvis de ikke kunde regne med, at

den annoncerede Fartplan blev overholdt? Et af den kommende Freds Resultater maa derfor være, at Købmændene igen kan regne med, at der bydes dem regelmæssige Afskibningsmuligheder med Linietonnage, da disse Faciliteter ikke kan ydes af Trampskibsfarten. Rabatsystemet er drøftet mere end en Gang, sidst af *Imperial Shipping Committee*, som iagttaget det enkle og klare Standpunkt, at en vis Fasthed i Forholdet mellem et Linierederi og deres Afskibere er nødvendig, for at en regelmæssig Fart med passende Tonnage kan opretholdes.

Det tyske Blad »Wirtschaftsdienst« skriver i Anledning af Sir John Lattas Tale i sit sidste Nummer:

Heller ikke hos os er Spørgsmaalet om Fragtrabat noget nyt, men i tyske Afskiberkredse bestaar der ingen Tvivl m. H. t. Primagesystemets Værdi. De tyske Linierederier, der var sammen-sluttede i de forskellige Konferencer, havde i Kraft af deres faste Fartplaner og stabile Fragtrater fremskaffet et saa sikkert Grundlag, at en Exportør, uden at løbe nogen Risiko, kunde afgive faste Tilbud til Udlandet.

Wirtschaftsdienst fremsætter derefter nogle Betragtninger over den Udvikling, der er sket i England indenfor Liniefarten og konstaterer bl. a. at en betydelig Rationalisering har fundet Sted, ligesom, hvad man naturligvis kan sige sig selv, at en vis Indskrænkning i Exportørernes Afskibningsmuligheder har været nødvendig paa Grund af Krigsforholdene. De Retningslinier, denne Udvikling har fulgt, er naturligvis dikteret af de Opgaver, som Krigs- og Produktionsledelsen har forlangt løst, og gaar i Hovedsagen ud paa at Transporten af ikke livs- eller krigsvigtige Varer begrænses til et Minimum og at andre Varer klassificeres, saaledes at der bliver søgt først og fremmest for Skibsrum til de vigtigste

Varer og derefter for saadanne Ting, som ikke er saa nødvendige.

Mr. Lattas Udtalelse paa hans Selskabs Generalforsamling giver ikke Anledning til mange Kommentarer og har næppe foraarsaget nogen større Storm indenfor den engelske Shippingverden, hvor Mr. Lattas Anskuelser om dette Spørgsmaal er velkendte, idet han i aarevis har fremført disse Synspunkter paa Nitrate Producers Co.'s Generalforsamlinger.

Baade Trampskibsfarten og Linieskibsfarten har hver især en Opgave at udfylde indenfor Verdens Transportsystem, og selv om der maaske nok kan rettes en berettiget Kritik imod visse Forhold indenfor Linieskibsfarten, især i Forbindelse med Prima-systemet, saa ligger det i selve Liniefartens Natur,

at Forholdet mellem Linierederi og Afskiber maa være af fastere Art end den Forbindelse, der findes mellem en Trampreder og Befragterne af hans Skibe, der maaske snart udfører en Rejse for en engelsk Købmand og maaske snart for en amerikansk Befragter.

Wirtschaftsdienst's Bemærkninger om den Stabilitet m. H. t. Fragtrater og regelmæssige Afskibningsmuligheder, der har tilladt den lyske Købmand at sende faste Tilbud til oversøiske Lande, er ikke et for tyske Linieforhold specifikt Fænomen. Den samme Stabilitet har været til Stede i vort eget Land (hvorleds skulde det f. Eks. ellers være gaaet med vor Landbrugsexport) og ogsaa i England kunde Exportorerne basere deres oversøiske Tilbud paa den samme Stabilitet i Forholdene.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

En Grundstødning ved Hesselø

Dampskibet »Emmy« af København har den 1. August d. A. paa Rejse fra København til Horsens i Ballast, været ude for en Grundstødning ved Hesselø.

Foreren, Kaptajn N. T. Olsen, forklarede i Søretten, at Skibet tog Grunden paa Hesselø Sydvest Rev Kl. 3,35. Han slog straks Fuld Kraft Bak og foretog i de næste 2 Timer forskellige Manøvrer for at faa Skibet bragt flot, men alt var forgæves. Kl. 5 kom Fyrmesteren ombord og lovede at tilkalde Assistance, og Kl. 13,45 ankom Bjærgningsdamperen »Bjørn«. Kl. 14 paabegyndtes Slæbningen og Kl. 15,15 kom »Emmy« flot. En Dykkerundersøgelse paa Stedet viste, at Skibet var læns, saa Rejsen kunde fortsættes.

Kaptajnen havde ikke selv været paa Broen, da Grundstødningen skete, da han sædvanlig har Fritorn paa Strækningen Gilleleje—Sjællands Rev. Det viste sig, at »Emmy« var fortsat 3 Sømil Nord over, og Kaptajnen kan kun tænke sig, at Aarsagen til Grundstødningen er Strømsætning, men noget nærmere herom kunde han dog ikke observere.

Styrmanden, der havde haft Vagt paa Broen, fastholdt, at han havde styret den opgivne sædvanlige Kurs.

Damperen »Vilhelm Colding«s Kollision i Østersøen

Dampskibet »Vilhelm Colding« af København har paa en Rejse i Østersøen haft en Kollision med den svenske Damper »Mary« af Vestervik, hvorved »Vilhelm Colding« led betydelig Ovenbords-Skade paa Baaddækket m. m. og paa Poopen. Det er ikke udelukket, at Damperen har taget yderligere Skade, mulig ogsaa under Vandlinien, men dette har endnu ikke kunnet konstateres.

Foreren af »Vilhelm Colding« forklarede i Søretten, at det var den svenske Damper, der havde Skylden for Sammenstødet, idet den uventet agter fra kom op mod »Vilhelm Colding« og skar dennes Kurs i en spids Vinkel. Der blev ombord i sidstnævnte gjort all for at afværge eller afbøde Sammenstødet, men det var ganske umuligt, særlig da »Mary« slet ikke styrede efter de Fløjtesignaler, den selv afgav.

Dødsfald

Maskinmester i Redningsdamperen »F. V. Mortensen« Lauritz Andersen er død paa Rigshospitalet henved 50 Aar gammel.

Maskinmester Andersen, der opholdt sig i København, hvor Redningsdamperen er til Reparation, blev pludselig ramt af et gammelt Maveonde og maatte i største Hast indlægges paa Rigshospitalet, hvor han døde efter kun faa Dages Sygdom.

Mester Andersen, der var Jyde, havde i næsten 25 Aar haft Ansættelse i Redningsskibene, først i »Vestkysten« og

senere i »F. V. Mortensen«. Han efterlader sig Hustru og en Søn paa 12 Aar.

En flittig og stræbsom gammel Mand, Skibstømrer Mads Hansen, Midtmarken, Ærø, er død, 82 Aar gammel.

Mads Hansen var i sine unge Dage bl. a. med til at bygge ikke saa faa Sejlskibe, den Gang Byggeriet af saadanne florerede i Marstal.

Danske Søfolk, døde i Udlandet

Fhv. Restauratør Chr. Olsen, Korsør, har modtaget Meddelelse om, at hans Søn, den 30-aarige Hovmester Orla Olsen, i April Maaned i Aar er omkommet ved en Skibsulykke i Udlandet.

Orla Olsen forlod Danmark i Dagene lige før 9. April 1940, og siden har man ikke hørt fra ham. Der foreligger ikke nærmere Meddelelse om Ulykkens Karakter.

Til Skibsfører N. P. Hvidberg, Thisted, er der gennem Udenrigsministeriet indløbet Meddelelse om, at hans Søn, Matros Nicolaj Hvidberg, Natten mellem 18. og 19. April i Aar er død af Lungebetændelse paa et Hospital i Rio de Janeiro. Den unge Mand blev 28 Aar gammel.

Søfartens Bibliotek

Da Søfartens Bibliotek oprettede en Studiesamling, blev det vedtaget, at Biblioteket skulde yde en Bogservice ved periodisk at udsende bemærkelsesværdige Bøger, som Samlingen blev suppleret med, og i August 1941 blev der udsendt en Fortegnelse over Samlingens Bogbestand, der da var paa 1717 Bind.

I Perioden August 1941 til Juli 1942 er der yderligere anskaffet 945 Bind, saaledes at Studiesamlingen nu bestaar af 2662 Bind.

Af de sidst anskaffede Bøger kan anføres Værker om International Ret, Sø- og Handelsret, Søfartslove, Forsikring, Astronomi—Meteorologi, Elektroteknik—Radioteknik, Skibsbygning og Maskinlære, Fiskeri, Handel, Søfart, Søfartens Historie, Navigation — nautiske Instrumenter, Sømandsskab, Befragtning og Personalhistorie.

Skibsreder Robbert køber Motorgalease

Skibsreder Robbert, Det dansk-norske Dampskibsselskab, har fra Marstal købt den i 1915 i Holland byggede og 175 Tons d.w. store Motorgalease *Viking*. Overtagelsen har fundet Sted.

Skibssalg

Skibsfører Th. Højlund-Hansen, Rødvig, har til Skibsfører Joh. Jepsen, Alnor, solgt sin Galease »Palma 11«, der herefter faar Graasten som Hjensted.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1878

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau Stubenrauchstr. 69

Ruf: 88 42 66

Drahtanschrift: Kromschiff Berlin

Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

HORN

MAALEAPPARATER

gennem

DYHR

C. 8901

Skibsfører Jepsen har samtidig købt Højlund-Hansens Skonnert »Anna«, der skifter Hjemsted til Rødvig.

Skibsfører P. Simonsen, Middelfart, har af Partrederiet for Motorskonnert »Jylland« af Hasseris købt dette Skib, som har faaet Middelfart som Hjemsted.

Islander Reder for danske Fiskekuttere

Den islandske Fiskegrosserer G. Halsson, der tidligere i en Snes Aar har været Storiimportør af Klipfisk fra sin Fødeo til Danmark med Kontor i København, har efter at Forbindelsen med Island blev afbrudt, købt en Række Fiskefartøjer her i Landet.

Grosserer Halsson har nu taget fast Bopæl i Skagen, hvorfra han afsætter sine Kutteres Fangster.

Driftsoverskud for Rudkøbing Havn

Rudkøbing Havns Regnskab udviser følgende Poster:
Indtægter: Havne- og Bropenge 144.245 Kr., Leje af Bygninger m. m. 16.175 Kr.

Udgifter: Renter af Gæld 4.993 Kr., Administration 23.177 Kr., Vedligeholdelse 54.019 Kr., Renholdelse og Belysning 2.527 Kr., Fyrbelysning og Afmærkning af Sejlrende 5.647 Kr., andre Udgifter 5.461 Kr., Afskrivninger 17.720 Kr.

Regnskabet balancerer med 162.988 Kr. imod Overslagets 118.156 Kr. Driftsoverskudet bliver 49.444 Kr. imod beregnet 3.243 Kr. Status balancerer med 773.593 Kr., og Havnens Gæld pr. 31. Marts er 98.729 Kr.

Fisken som Postillon d'amour

Uden for den norske Kyst har en Fisker fanget en Torsk, som om Halsen havde bundet et lille Celluloidørn, i hvilket man fandt et Brev, hvori en norsk Sømand bad om, at hans Hilsen maatte blive sendt til hans Kærester i Oslo.

Hurtig Rettergang

Krisepolitiet konstaterede forleden Dag, at en fremmed Besætning paa 7 Mand og en Kaptajn forsøgte at udføre forbudte Levnedsmidler til en Værdi af 300 Kr. De blev alle anholdt og fremstillet i Kriseretten, hvor de idømtes Bøder paa tilsammen 1400 Kr., og Levnedsmidlerne konfiskeredes. Sagen var afviklet paa mindre end en Time.

Svensk Shipping-Expert til Genève om Røde Kors-Farten

Hr. Olaf Alm fra Johnson-Line er blevet udnævnt til særlig Søfartskyndig ved det internationale Røde Kors Bureau i Genève i Forbindelse med Hjelpepengenderne til Grækenland med svenske Skibe.

Dagens Nyheter oplyser, at det amerikanske Røde Kors har charret Göteborg-Baaden Kanangoora til at bringe Forsyninger fra U. S. A. til de Allieredes Krigsfanger i Japan. Baaden skal saaledes medføre Levnedsmidler, Tøj o. s. v. Kanangoora ligger for Tiden i San Francisco. Man har endnu ikke opnaaet japansk Lejde til Sejladsen, men det menes ikke at volde Vanskeligheder, da Skibet skal tage Forsyninger til de japanske Internerede i U. S. A. med paa Tilbagevejen.

Kanangoora er paa 7.560 Tons og tilhører Rederiaktieselskabet »Transatlantic«, Göteborg. Besætningen er paa 40 Mand, for største Delen Svenskere.

Norsk Dampet sænket i Atlanterhavet

Kaptajnen paa et argentinsk Skib, som er kommet ind til Rio de Janeiro, meddeler, at det norske Skib Havsten er sænket i Atlanterhavet.

Havsten er et Motortankskib paa 10.000 Tons d.w., tilhørende Rederiaktieselskabet af samme Navn med Firmaet Rafen & Loennechen i Tønsberg som Disponent.

Engelske Udbytter

British Steamship Investment Trust har i det forløbne Regnskabsaar, som afsluttedes den 30. Juni, haft en Bruttofortjeneste paa 235.420 Pund Sterling mod 222.926 Pund Aaret forud. Nettofortjenesten beløb sig til 61.948 Pund. Det er vedtaget at udbetale et Udbytte paa 5,5 pCt. af Stamkapitalen.

Det engelske Rederi The Moor Line har i Regnskabsaaret haft et Nettooverskud paa 121.458 Pund Strl. mod 157.085 Pd. Aaret forud. Der udbetales 6 pCt. i Udbytte mod 5 pCt. i Fjor.

Nyt norsk Kystruteskib

Hurtigruteflaaden, som opretholder Trafikken langs den

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

norske Kyst, har faaet et nyt og smukt Skib. Det er paa 2335 Brl. og bygget paa Frederikstads mekaniske Værksted. Dampkedlerne er placeret paa Dækket, og der er indrettet baade Fryse- og Kølerum. Skibet har Certifikat for 450 Passagerer, men kan tage tro Gange saa mange i lukket Farvand. Farten er ca. 14 Knob med fuld Last.

Rederi i Indien

Efter hvad der meddeles fra Ny Delhi, har den indiske Regering oprettet et særligt indisk Rederi i Anledning af, at det rullende Jernbanemateriel er stærkt belastet med Godstransporter. Rederiet skal sørge for Transporterne mellem Bombay, Kalkutta og Chittagong, og man haaber, at det paa denne Maade skal lykkes at aflaste Jernbanernes Godstransport.

Spansk Rederi-Regnskab

Rederiet Naviera Aznar i Bilbao har afholdt sin aarlige Generalforsamling, hvor der blev givet Decharge for Regnskabet for 1941. Selskabets Nettoindtægt beløb sig til 35,6 Mill. Pesetas, hvoraf 10 Mill. medgaar til en Dividende paa 20 pCt. og 2,5 Mill. til en Tillægsdividende. Rederiets Understøttelsesfond blev godskrevet med 0,25 Mill., medens 22,8 Mill. Pesetas blev overført i ny Regning til Dækning af Krigsfortjenesteskat. Aarsberetningen omtaler Tabet af Motorskibet »Monte Aralar«, som i 1941 løb paa en Sandbanke. Selskabets Flaade bestaar i Dag af over 148.291 BRT, der sammen med tre under Bygning værende Skibe er bogført med 112,5 Mill. Pesetas. Rederiets Værdipapirportefeuille steg i 1941 med 14,4 Mill. Pesetas.

Japansk Bjergning af sunkne Skibe

Den japanske Regering har besluttet at bjerge de i øst-asiatiske Farvande sunkne Skibe. For dette Formaal skal der dannes et Selskab med en Kapital paa 100 Mill. Yen. I denne Sammenhæng er det ogsaa af Interesse, at med Udvidelse af den japanske Handelsflaade for Øje er den første Specialskole til Uddannelse af Skibsbygningsingeniører nu oprettet i Nagasaki. Studietiden ved denne Skole er tre Aar.

PERSONALIA

70 Aar

Tidligere Skibsfører under Post- og Telegrafvæsenet, Kaptajn H. C. Clemmensen, Aggersund, fyldte i Søndags 70 Aar.

Ordensdekoration

Havnefoged i Marstal, fhv. Skibsfører Marius Jensen, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Ny D.S.B.-Styrmand

Havneassistent, Styrmand S. Hamer, Grenaa, er fra 1. August ansat som Styrmand i D. S. B. ved Helsingør-Hålsingborg-Overfarten.

Skibsfører M. Andersen, Grenaa, har derefter overtaget Stillingen som Havneassistent.

Ansæt i et Wiener-Rederi

Kaptajn Lorenz Colster, Aabenraa, der i flere Aar har ført Skib for Aabenraa Rederi, er af et Wiener Rederi blevet ansat som Fører af et Dampskib paa Sortehavet.

Sekretær i Sejlskibsrederiforeningen

Kontorassistent Frode Emil Holm, der i en Del Aar har haft Ansættelse i Firmaet H. C. Christensens Rederi Marstal, har overtaget Stillingen som Sekretær i Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

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

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & C^o**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

**PALÆGADE 2****TLF. C. 6****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 COMPAGNIEtableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSSELSKABET

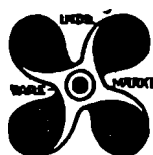
PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.
Amager **1483**.**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 13. August 1942.

Nr. 32.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „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. Kvartalsabonnement 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), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Sæn.

I. Østersøen.

1120. (T). Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt med Lystønde.

(U. f. s. Nr. 32/1432. Stockholm 1942.)

Omkring den 17. August 1942 vil Lys- og Fløjtetønden *Trelleborgsredd* paa c. 55° 20' N. 13° 09' E. midlertidigt blive ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

1121. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib flyttes.

(U. f. s. Nr. 32/1498. Stockholm 1942.)

Omkring den 20. August 1942 vil *Sydostbrotten* Fyrskib paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. blive flyttet c. 950 m i Retning 30° til 63° 19',₂₅ N. 20° 11',₂₅ E.

1122. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Indsejling. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 21/436. Helsingfors 1942.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Kemi kyrktorn c. 65° 43',₈ N. 24° 33',₈ E. *Kemi övre* og *nedre. Ajos. Kemin-kraaseli* c. 65° 36',₅ N. 24° 33',₇ E.

1123. Finland. Bottniske Bugt. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 21/437. Helsingfors 1942.)

Ajos Lystønde paa c. 65° 40',₄ N. 24° 30',₆ E. er atter udlagt paa Plads.

1124. Finland. Bottniske Bugt. Ii Røyttä. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 21/438. Helsingfors 1942.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Kraasukanletto c. 65° 20',₆ N. 24° 55',₁ E. *Ulkokrunni övre* og *nedre. Maakrunni. Härkäletto* c. 65° 30',₀ N. 24° 50',₆ E.

1125. **Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg — Ii Röyttä. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 21/439. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Satakari c. $65^{\circ} 16',_0$ N. $25^{\circ} 12',_5$ E. *Kriisi. Haukipudas övre og nedre. Rivin letto. Kropsu. Isoniemi övre og nedre. Virpiniemi övre og nedre. Vehkaperä övre og nedre* c. $65^{\circ} 07',_2$ N. $25^{\circ} 18',_2$ E.
1126. **Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Indsejling. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 21/440. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Marjaniemi bifyr c. $65^{\circ} 02',_4$ N. $24^{\circ} 33',_9$ E. *Marjaniemi lykta (Riutta). Keski-niemi. Hyypännäki. Hüdenniemi övre og nedre. Santosenkari övre og nedre. Luodematala. Länsiletto. Kattilankalla. Keskihuvet. Hanhikari. Löyhü. Hietasaari. Uleåborgs kyrktorn. Koskela. Toppila övre og nedre. Toppilasund övre og nedre. Toppilasund* c. $65^{\circ} 02',_5$ N. $25^{\circ} 25',_1$ E.
1127. **Finland. Bottniske Bugt. Brahestad—Marjaniemi. Tauvo Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 21/441. Helsingfors 1942.)
Tauvo Fyr paa c. $64^{\circ} 48',_9$ N. $24^{\circ} 32',_7$ E. er atter tændt.
1128. **Finland. Bottniske Bugt. Brahestad Indsejling. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 21/442. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Brahestads kyrktorn c. $64^{\circ} 41',_3$ N. $24^{\circ} 28',_8$ E. *Äijä. Kello. Isokraaseli. Lapaluoto övre og nedre. Lapaluoto brohuvud. Maivaperä övre og nedre* c. $64^{\circ} 40',_0$ N. $24^{\circ} 24',_6$ E.
1129. **Finland. Bottniske Bugt. Yxpila—Gamlakarleby. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 21/443. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Tankar övre og nedre c. $63^{\circ} 57',_0$ N. $22^{\circ} 50',_9$ E. *Råberg. Trullögrund. Hungerberg. Frimodigsgrund. Yxpila vågbrytare. Yxpila övre og nedre* c. $63^{\circ} 49',_7$ N. $23^{\circ} 02',_0$ E.
1130. **Finland. Bottniske Bugt. Jakobstad Indsejling. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 21/444. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Rummelgrund c. $63^{\circ} 44',_6$ N. $22^{\circ} 34',_8$ E. *Bredhällan. Borgmästargrund. Hällö. Allholmen övre og nedre* c. $63^{\circ} 42',_5$ N. $22^{\circ} 41',_3$ E.
1131. **Finland. Bottniske Bugt. Nykarleby Indsejling. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 21/445. Helsingfors 1942.)
Hällgrund Fyr paa c. $63^{\circ} 38',_6$ N. $22^{\circ} 25',_2$ E. er atter tændt.
1132. **Finland. Skärgårdshavet. Palva. Palvanmutka Lystønde genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 22/427. Helsingfors 1942.)
Palvanmutka Lystønde paa c. $60^{\circ} 27',_8$ N. $21^{\circ} 38',_1$ E. er atter udlagt paa Plads.
1133. **Tyskland. Fehmarnsund. Bundundersøgelser afsluttet.**
(N. f. S. Nr. 31/1562. Berlin 1942.)
De i *Fehmarnsund* paa c. $54^{\circ} 24',_2$ N. $10^{\circ} 06',_7$ E. udførte Bundundersøgelser er afsluttet.
(E. f. S. Nr. 46/1474 1941.)
1134. **Tyskland. Kieler Förde. Strander Bugt. Fortøjningstønde udlagt.**
(N. f. S. Nr. 31/1563. Berlin 1942.)
En Fortøjningstønde er udlagt paa c. $54^{\circ} 25',_7$ N. $10^{\circ} 11',_2$ E.
(Kort Nr. 126 og 185.)

(Se Tillæg.)

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

1135. Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr atter i Orden.
Helsingør Havn Fyr paa Havnens N.-lige Molehoved paa c. $56^{\circ} 02',_{1}$ N. $12^{\circ} 37',_{3}$ E. er atter i Orden.
 (E. f. S. Nr. 30/1090 1942.)
1136. (T). Sverige. Sundet. Falsterbokanalen. Oplysning om Dagsmærker.
 (U. f. s. Nr. 32/1439. Stockholm 1942.)
 1. Dagsmærkerne paa Fyrene *Falsterbokanalen* Nr. 5 og 6 paa c. $55^{\circ} 25'$ N. $12^{\circ} 56'$ E. er forsøgsvis blevet forsynet med Topbetegnelse.
 2. Fyrene *Falsterbokanalen* Nr. 3 og 4 er midlertidigt malet med forskellig Farve.
 (E. f. S. Nr. 16/548 1942.)
1137. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Varpetønde midlertidigt ikke paa Plads.
 Varpetønden paa $54^{\circ} 59'$ ($50''$) N. $11^{\circ} 53'$ ($33''$) E., W. for *Masnedsundbroen*, er drevet SW. over og ligger nu c. 25 m E. for *Masnedøværkets* Havn. Tønden vil snarest blive lagt paa Plads.
1138. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Anduvning. Sømærke midlertidigt forsvundet.
Skælskør Fjord røde Stage med 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 15'$ ($16''$) N. $11^{\circ} 14'$ ($13''$) E., uden for Indløbet til *Skælskør Fjord*, er midlertidigt forsvundet.
1139. (T). Danmark. Store-Bælt. Sprogø W.-Rev. Sømærke i Uorden.
Sprogø W.-Rev hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost paa $55^{\circ} 19'$ ($22''$) N. $10^{\circ} 55'$ ($57''$) E. har mistet Kurv og Stage med Topbetegnelse. Sømærket vil snarest blive bragt i Orden.
 (Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1140. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Indsejling. Varpetønde inddraget.
 Varpetønden, der var udlagt paa $55^{\circ} 57'$ ($56''$) N. $12^{\circ} 00'$ ($39''$) E., ved Yderenden af Indsejlingsrenden til *Frederiksværk* Havn, er inddraget.
 (Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 172. Havnelods Side 72.)
1141. (T). Danmark. Kattegat. Hastens Grund. Sømærke i Uorden.
Hastens Grund hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste paa $56^{\circ} 14'$ ($24''$) N. $11^{\circ} 11'$ ($30''$) E. har mistet Stagen med Topbetegnelse.
1142. (T). Danmark. Kattegat. Yderflak. Sømærke i Uorden.
Yderflak rød- og hvidstribede Spidstønde med 1 Ballon paa $56^{\circ} 04'$ ($12''$) N. $11^{\circ} 01'$ ($48''$) E. har mistet Stagen med Ballon.
1143. Danmark. Kattegat. Sejerø. Kendelige Punkter fjernet.
 De to Møller ved *Sejerby* paa c. $55^{\circ} 53'$ N. $11^{\circ} 09'$ E. samt Møllen mellem *Sejerby* og *Sejerø* Fyr er nedrevet.
 (Kort Nr. 103, 125, 100 og 180. Danske Lods II, Side 144.)
1144. Danmark. Kattegat. Endelave. Oplysning om kendelige Punkter.
 1. *Endelave Søndermølle* paa $55^{\circ} 45' 13''$ N. $10^{\circ} 16' 40''$ E. er nedrevet.
 2. *Endelave Vesterlølle* paa $55^{\circ} 45' 30''$ N. $10^{\circ} 15' 59''$ E. er omdannet til Vindmotor, bygget paa Underdelen af den gamle Mølle.
 (Kort Nr. 112, 114, 103, 150, 125 og 100. Danske Lods II, Side 187.)

1145. (T). Danmark. Kattogat. Læsø NW.-Rev. Vraglystønde udlagt.
Læsø NW.-Rev Fyrbaake, der er væltet af Isen og over hvilken mindste Dybde er 0,9 m, er, foruden at være afmærket med en Vragvager med 1 Flag, udlagt i 8 m Vand 340 m 227° fra Fyrbaaken, nu ogsaa afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s, Lys 2^s, Mørke 3^s, udlagt i 37 m Vand paa 57° 17' 31" N. 10° 45' 22" E., c. 650 m W. $\frac{3}{4}$ S. for den væltede Fyrbaake.
 (E. f. S. Nr. 15/529 1942.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1146. Norge. Bøland N. Skær afmærket.
 (N. f. S. Nr. 31/1594. Berlin 1942.)
 En Jernstang er anbragt paa et Skær i Vaudskorpen paa 62° 22' 03" N. 5° 44' 42" E., c. 360 m 225° fra Jernstangen paa *Stabben* Skær.
1147. Tyskland. Elben. Cuxhaven. Duc d'Alber fornyes.
 (N. f. S. Nr. 31/1588. Berlin 1942.)
 Duc d'Alberne ved Indsejlingerne til den gamle Havn og den gamle Fiskerihavn i *Cuxhaven* paa c. 53° 52',₄ N. 8° 42',₈ E. bliver fornyet. Ved Arbejdspladserne og paa Arbejdsfartøjerne vises røde Cylindre. Arbejdspladserne skal passeres med Forsigtighed. Arbejdet forventes afsluttet sidst i September 1942.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1148. Island W.-Kyst. Eidsvík. Forbudt Omraade frigivet.
 (N. f. S. Nr. 31/1593. Berlin 1942.)
 Det i *Eidsvík* paa c. 64° 10' N. 21° 50' W. tidligere rapporterede Omraade, hvor Sejlads var forbudt, er nu atter frigivet.
 (E. f. S. Nr. 32/1149 1941.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1149. Sverige. Östra militärområdet. Forbud mod at fotografere m. m.
 (U. f. S. Nr. 32/1486. Stockholm 1942.)
 Uden særlig Tilladelse er det indenfor *Östra militärområdet* forbudt at fotografere eller udføre Afbildninger eller Beskrivelser af Skib, Luftfartøj, Aulæg, Indretning eller Omraade, som tilhører eller benyttes af Forsvarsvæsnet eller for dets Regning.
-

Tillæg.

I. Østersøen.

1150. Danmark. Stevns SE. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring, der ragede c. $\frac{1}{2}$ m op over Vandoverfladen, og som antagelig var grundstødt, observeredes den 11. August Kl. 0715 paa c. $55^{\circ} 16',_8$ N. $12^{\circ} 29',_0$ E., c. 1 Sm 130° fra *Stevns Fyr*. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

1151. (T). Danmark. Bornholm W.-Kyst. Hammerhavnen. Fyrbelysningen midlertidigt forandret.

1. *Hammerhavnen Fyr* paa $55^{\circ} 16'$ ($42''$) N. $14^{\circ} 45'$ ($45''$) E., E. for Havnen, viser indtil videre hvidt, rødt og grønt, fast Lys.

2. *Hammerhavnen Fyr* paa $55^{\circ} 16'$ ($40''$) N. $14^{\circ} 45'$ ($38''$) E., paa Havnens N.-Moles Hoved, er indtil videre slukket.

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

1152. Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Vrag forgæves eftersøgt.

Det i E. f. S. Nr. 4/297 1942 rapporterede Vrag, der blev skruet ned af Isen paa c. $55^{\circ} 40',_5$ N. $12^{\circ} 41',_8$ E., c. 2,₄ Sm 5° fra *Nordre-Rose Fyr*, er forgæves blevet eftersøgt. (E. f. S. Nr. 4/297 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1153. Danmark. Kattegat. Sejorø Havn Indsejling. Vrag.

Vraget af et Motorsejlskib er sunket i Indløbet til *Sejorø Havn* paa c. $55^{\circ} 52',_7$ N. $11^{\circ} 08',_3$ E.

1154. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Kolby Kaas NNW. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring rapporteres paa c. $55^{\circ} 48',_7$ N. $10^{\circ} 31',_1$ E., c. 2000 m NNW. for *Kolby Kaas Havn*. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

1155. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn Indsejling. Sømærke i Uorden.
Marensrev røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste paa c. $57^{\circ} 26'_{,1}$ N. $10^{\circ} 36'_{,0}$
 E. har mistet Topbetegnelsen.

Ekstra-Tillæg.

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

1156. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Baake genopført.
 Baaken med hvid Trekant med opadvendt Spids paa $54^{\circ} 46' (39'')$ N. $11^{\circ} 51' (35'')$ E., der er Forbaake i Baakelinien, som leder gennem *Guldborg Sund* mellem *Parykhage* og *Ny-Kirstineberg* Bro, og som var fjernet af Isen, er atter opført.
 (E. f. S. Nr. 15/509 1942.)

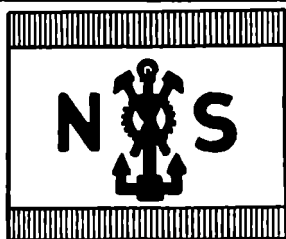
1157. (T). Danmark. Lille-Bælt. Egersund. Flaade udlægges midlertidigt.
 Til Brug ved Broarbejde og Bundundersøgelser vil der c. 14. August 1942 blive udlagt en Flaade N. for Færgelejerne i *Egersund* paa c. $54^{\circ} 54'_{,5}$ N. $9^{\circ} 36'_{,3}$ E. Flaaden bliver liggende c. 14 Dage.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1158. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 9. August 1942 fandtes Dybden ikke at være under $6_{,3}$ m.
 c. $55^{\circ} 56'$ N. $11^{\circ} 50'$ E.
 (E. f. S. Nr. 26/967 1942.)
-

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.



JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper

Brændseloliepumper

Den store Succes



CARLSBERG
GRAPE-TONIC

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.
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/SSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

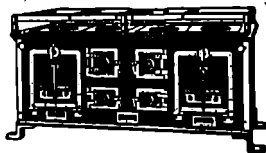
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys & Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630



 Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver
til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5801. 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 Stalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords BrugRepræsentant for Danmark:
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, København K.
Telefon: Central 13779.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 33

FREDAG 21. AUGUST 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING.

Forholdene paa de oversøiske Markeder er ikke underkastede større Ændringer. Det er stadig meget vanskeligt at finde Tonnage for Ladninger i de saakaldte frie Trades, men til Trods herfor, synes der — hvad man ikke vilde være tilbøjelig til at mene naar Loven om Tilbud og Efterspørgsel faar Lov til at virke — at være lagt en Slags Loft over Raterne i disse Trades. Der er f. Eks. stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Korn fra River Plate til Lissabon, og det er meget besværligt for Befragterne at skaffe den nødvendige Tonnage for disse Transporter, men alligevel synes Raterne at holde sig konstant mellem \$65 og \$70. Og ogsaa i andre neutrale Trades, f. Eks. fra River Plate til Peru synes Rateniveauet at være meget stabilt. Buenos Ayres/Callao har saaledes i den forløbne Uge faaet Tonnage til \$23.

Fra de amerikanske Markeder meldes stadig om stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Erts. Zinkmalm Takoradi/U. S. Atlantic er sluttet til \$13.50 plus 29 pCt. Krigstillæg og fra Durham til Baltimore er betalt den uforandrede Rate af \$10 plus 30 pCt. Krigstillæg. Maritime Commission har endvidere frigivet adskillige Skibe for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika; bl. a. sluttedes flere Baade til Rio til \$8.50 plus 35 pCt. Krigstillæg kombineret med Erts fra Rio til U. S. Atlantic til \$11 plus 35 pCt. Krigstillæg. Endvidere meldes forskellige Afslutninger af Kul fra Hampton Roads til New Foundland til \$7 og Kul fra Cape Breton (N. S.) til New Foundland har betalt \$4.75. Papirraten Botwood/New York er uforandret \$6. Vestindia Markedet er stadig livligt. Raterne er uforandrede, d. v. s. Nordcuba/Golfen 29 Cts. plus 44 pCt. Krigstillæg, Nordcuba/U. S. South Atlantic 31 Cts. plus 71 pCt. Krigstillæg, og Nordcuba/Northern Range 34 Cts. plus 44 pCt. Det er ikke helt klart, hvorfor Krigsrisikopræmien er større til South Atlantic end til de nordlige Havne, men maaske ligger Forklaringen paa dette Forhold deri, at Skibene til Havnene Nord for Hatteras sejler i Konvoj.

Englænderne er stadig aabne for Tonnage for Kul fra Wales til River Plate til 58/6d., ligesom de stadig noterer Kul fra Durban til Havne ved Suezkanalen og i det østlige Middelhav til Rater omkring 90/- a 100/. Salt fra Aden til Calcutta er uforandret 35 Rupees og Salt Navrolakhi/Calcutta 31 Rupees.

Forholdene paa vore hjemlige Markeder er uforandrede. Det er meget vanskeligt at skaffe Sten for Kul og Koks fra Tyskland, saa dansk Tonnage har været tvunget til i temmelig stor Udstrækning at søge Beskæftigelse andet Steds. Der er saaledes f. Eks. sluttet adskillige danske Baade for Erts fra de svenske Ertshavne til Tyskland, ligesom forskellige Baade har fundet Beskæftigelse i den tyske Kystafst. Rateniveauet har vist noget stigende Tendens paa Grund af den forhøjede Krigsrisiko, ligesom den længere Rejsetid, foraarsaget af Sejldis i Konvoj, naturligvis maa betales. For Trælastfarten fra Sverige til Danmark drejer Forhøjelsen sig om Kr. 10 pr. Std. — Salpeter fra Norge til Danmark er maaske en Kende bedre, idet der er Mulighed for at faa Kr. 17.50 maaske Kr. 18 pr. Ton.

DEN DANSKE INDUSTRIER STILLING

I Ugebladet *Dansk Politik*, der udgives af Hovedstadens Venstre, har Industriraadets Formand, Direktør H. P. Christensen, Helsingør Skibsværft, i et Interview fremsat forskellige Betragtninger om den danske Industris Stilling i Dag og i Tiden, der kommer.

Om Udenrigshandelen efter Krigen udtalte Direktøren bl. a.:

»Det er sandsynligt, at Reguleringen af Udenrigshandelen, navnlig Importen, alene af valutamæssige Grunde maa opretholdes ogsaa en vis Periode efter Krigens Afslutning. Saadanne Foranstaltninger bør dog begrænses til det strengt nødvendige og søges afviklede, saa snart Forholdene muliggør dette, for at Erhvervslivet igen kan antage mere frie Former, og Initiativet frit kan komme til Udfoldelse. Det maa dog tilføjes, at Forholdene i de Lande, vi har Handelsforbindelse med, vil være afgørende for, hvilke regulerende Foranstaltninger vi herhjemme maa træffe. Landene er i den Hensende afhængige af hinanden; og Danmark kan ikke føre en Politik paa tværs af andres.

Særlig Betydning for Spørgsmaalet om Mulighederne for Reguleringens Afvikling vil det iøvrigt have, om Handelen ogsaa efter Krigen vil foregaa paa Vareudvekslingsbasis, hvad man antagelig foreløbig maa regne med. Men som Hovedprincip kan jeg sige, at efter de Erfaringer, vi har, vil *Industriens Konkurrenceevne normalt bedst kunne udvikle sig under et relativt frit Erhvervsliv*, hvor Virksomhederne udadtil og indadtil frit kan foretage Raavareindkøb, Varesalg og andre økonomiske Dispositioner og derved selv bane Vej for Industriens videre Udvikling.«

Herhjemme har man Gang paa Gang hørt gjort gældende, at dansk Arbejde og dansk Teknik staar særlig højt. Dette er utvivlsomt rigtigt, siger Direktør H. P. Christensen, men det er ikke tilstrækkeligt. Det er den naturlige Forudsætning for, at vi overhovedet kan handle paa Udlandet. Men absolut nødvendig er den prismæssige Konkurrenceevne. De Produkter, vi skal levere til Udlandet, maa være helt paa Højde med, hvad man tilbyder fra anden Side, men man kan ikke sælge paa Kvalitet. Forretningen gennemføres først, naar man er prismæssig konkurrenceevnet. Selv om en Vare er enestaaende god, vil Salget af den ikke kunne gennemføres, hvis dens Pris er væsentlig højere end den, Udlandet kan købe til andet Steds fra.

Det kan — siger Direktør H. P. Christensen til Slut — ikke i Dag siges, hvorledes dansk Industris Fremtid vil stille sig, men der er gode Muligheder for en fortsat Udvikling af Industrien gennem teknisk Kunnen og en dygtig arbejdsmæssig Indsats, og det gælder derfor for Industrien om fortsat at forbedre sin Teknik og sit Produktionsapparat. Skal vi opretholde vort høje Leveniveau, er en nødvendig Betingelse herfor, at alle Dele af Befolkningen yder den størst mulige arbejdsmæssige Indsats. Ydelse og Nydelse maa staa i Forhold til hinanden.

STATSHAVNENES UNDERSKUD

For samtlige 15 Statshavne er Driftsunderskuddet paa Aarets Finanslov ansat til 3,5 Mill. Kr. mod 3,2 Mill. Kr. Aaret forud. Krik Havn, der ogsaa er Statshavn, er en Undtagelse, idet denne Havn er den eneste, der har Overskud.

DE EVENTUELLE UDDYBNINGER I ØRESUND

Som kort omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende* har Kontorchefen i den kgl. svenske Vej- og Vandbygningstjeneste, Oberstløjtnant Steenberg, til *Svenska Dagbladet* oplyst, at den nye Falsterbokanal har løst et vigtigt Trafikproblem, idet den siden Aabningen har været passeret af 2700 Skibe. Oberstløjtnanten gjorde sig endvidere til Talsmand for en Opudring af den saakaldte Trindelrende indenfor den svenske Tremilegrænse eller en Uddybning af selve Flinterenden.

Spørgsmaalet om en Uddybning af Flinterenden og paa dansk Side af Drogden har i Aarenes Løb været Genstand for mange Overvejelser. Planerne om Drogdens Uddybning stødte længe paa Modstand, idet man gjorde gældende, at en Uddybning, der gør det muligt for fremmede, dybtgaaende Skibe at sejle København forbi, ikke kunde bringes i Overensstemmelse med Bestræbelserne paa at gøre København til Stabelplads for Østersøen.

Som Tiden gik, sejrede dog den Opfattelse, at man ikke kan dæmme op for en naturlig Udvikling, og at Spørgsmaalet var, om den mægtige Handelsomsætning, der i kommende Tider vil gro op i de udstrakte Landomraader bag Østersøen skulde ledes ad tyske Kanaler eller gennem Sundet.

Etatsraad H. N. Andersen anbefalede i sin Tid — netop for at drage Handlen forbi vore Døre, at uddybe Drogden til 30 Fod.

I 1920 begyndte man en Uddybning af Drogden, og denne er senere blevet fortsat, indtil man i 1928 naaede op paa en Vanddybde af 8 Meter. Der er altsaa endnu et Stykke Vej til de 30 Fod, Etatsraad Andersen ansaa for passende.

At Trafiken paa Østersøen ledes gennem Øresund er jo imidlertid ikke blot en dansk, men ogsaa en svensk Interesse, og en Uddybning af Flinterenden har da ogsaa gentagende været paa Tale. Hvad der næppe er almindelig bekendt er imidlertid, at Etatsraad Andersen i sin Tid gjorde sig til Talsmand for, at Uddybningen af Flinterenden som en international Vandvej burde løses af Danmark og Sverige i Forening. Tanken var ogsaa i 1924 lejlighedsvis Genstand for Drøftelser med de to Landes Statsministre, men uden at den kom ud over Overvejelsernes Stadium. Baggrunden for disse Overvejelser var imidlertid, at begge Lande var lige interesseret i de bedst mulige Besejlingsforhold, og at de Fordele, som vilde følge deraf baade direkte og indirekte, var saa betydelige, at begge Parter vilde tjene derved. Ved den nævnte Fremgangsmaade vilde man understrege Fællesskabet og ikke Rivaliteten.

DEN OMSTRIDTE BOMULD

Opgørelsen over de bjergede Partier Bomuld, som blev bragt i Land i Vendsyssels Havne, tegner til at blive en langvarig Historie. Før om et halvt Aar regner man ikke med at kunne faa udbetalt Bjergelønnen, og det er endda et Spørgsmaal, om Bomulden ikke er delvis ubrugelig inden den Tid.

Politimyndighederne i Hjørring har fornylig oversendt Sagens Akter til Amtet, der skal afgøre, hvem der har Ejendomsretten til Bomulden. Inden Amtet kan træffe Afgørelsen, skal Forsikringsdokumenterne og Konossementerne for de to forliste svenske Dampere »Uddeholm« og »Argentina«s Last fremskaffes. Medens Forsikringsdokumenterne beror hos de svenske Assurandører og relativt hurtigt kan fremskaffes, er de originale Konossementer gaaet tabt ved de to Skibes Undergang, og Kopier skal først fremskaffes fra Sydamerika.

Hvis Amtet kommer til det Resultat, at Bomulden er svensk Ejendom, staar det til Handelsministeriet og Udenrigsministeriet at afgøre, om Bomulden kan udleveres til Sverige, eller om man vil nægte Udfør-

selstilladelse, oplyser »Jyllandsposten«. I sidste Tilfælde overtages Bomulden af den danske Stat, og der skal i saa Fald af Hjørring Amt udpeges en uvildig Kommission, som skal vurdere Bomulden, skønt den allerede er blevet vurderet ved Ankomsten til Spinderierne i Vejle og Aalborg. Paa Grundlag heraf skal Bjergelønnen fastsættes af Amtet. Hvis Amtet ikke mener, at det af Papirerne og Omstændighederne ved Fundet af Vraggodset fremgaar, at Bomulden er svensk, skal Sagen forelægges for Justitsministeriet, som træffer den endelige Afgørelse af Ejendomsforholdet. Gaar Justitsministeriet imod de svenske Ejere, kan disse dog ved dansk Domstol anlægge Sag mod den danske Statskasse og kræve sig tilkendt Bomulden. Hvis Amtet ikke vil tilkende Svenskerne Bomulden, skal eventuelle Ejere imidlertid indvarsles i Statstidende og opfordres til at gøre deres Ret til Bomulden gældende. I saa Fald vil der gaa mindst 6 Maaneder, inden Sagen kan finde sin Afgørelse.

DEN NYE TORPEDERING PAA SVENSK SØTERRITORIUM

Den forløbne Uge bragte Meddelelse om en ny Torpedering af en svensk Damper paa svensk Søterritorium. Det drejer sig om Grängesbergs 8470 Tons store Lastdamper C. F. Liljevalch, der er gaaet ned for en fremmed Ubaads Torpedo ved Händelöf udfor Vestervik, hvor ogsaa Luleå i sin Tid blev torpederet, og ikke langt fra det Sted, hvor den danske Damper Orion mødte sin Skæbne.

Det er nu mere end en Maaned siden, man har modtaget Meddelelser om russiske Ubaades Virksomhed i Østersøen.

Efter hvad der er oplyst fra Oscarshamn, er kun 6 Mand blevet reddet af Damperens 39 Mand store Besætning.

Efter Torpederingen af Orion og Luleå besluttede den svenske Regering — som det vil erindres at indføre Konvojtjeneste, og C. F. Liljevalch sejlede da ogsaa i en saadan Konvoj, da Torpederingen fandt Sted. Damperen var det sidste Skib i en sydgaaende Konvoj, da Angrebet fandt Sted, og de eskorterende Orlogsskibe optog straks Jagten paa den fremmede Ubaad. Det nævnes fra svensk Side, at der ialt blev kastet 40 Dybvandsbomber mod den, men dens Skæbne er ukendt.

En Lods, der var om Bord paa et af Skibene i Konvojen, oplyser, at Torpederingen fandt Sted kun 2 Sømil Syd for det Sted, hvor »Luleå« i sin Tid blev sænket. Ubaaden affyrede fra neddykket Stilling ialt to Torpedoer mod det svenske Skib, der gik sidst i Konvojen. Den ene af dem traf Skibet lige under Kommandobroen, og den anden længere agterude. Skibet sank saa hurtigt, at den Del af Mandskabet, der opholdt sig under Dækket, ikke havde nogen Chance for at redde sig.

TRÆLAST-IMPORTEN FRA SVERIGE TIL DANMARK

Danske Trælastimportører har i første Halvdel af August fortsat deres i Juli paabegyndte Indkøb under andet Halvaars Valutakontingent, men Forretningerne har ikke været særlig livlige, meddeler »Svensk Trælasttidende« i sin Rapport om Trælastmarkedet. Repræsentanter for de indenlandske Savværkers Centralforning og Danske Trælastgrossisters Fællesrepræsentation har i Begyndelsen af August holdt Møde i Stockholm for at drøfte Spørgsmaalet om en Pristaftale for andet Halvaar.

Det er muligt, at der som et Resultat af disse Diskussioner i Løbet af kort Tid kommer en ny Aftale i Stand ogsaa med denne Gruppe af Savværker, der fra gammel Tid har spillet en betydelig Rolle i den svenske Trælasteksport til Danmark.

DE NEUTRALE LANDES SKIBSTAB

Det fremgaar af en svensk Opgørelse, at der i Juli i Aar ialt blev sænket 13 Skibe tilhørende den neutrale Handelstonnage, deraf 7 svenske Skibe. Af disse blev to sænket i svensk Farvand, eet i det indiske Ocean, eet i Middelhavet, to gik tabt, da de som Lejdeskibe vendte hjem fra Amerika, og eet er gaaet tabt i ukendt Farvand. Med disse Tab har den svenske Handelsflaade siden Krigens Begyndelse mistet 151 Skibe paa tilsammen 638,247 Tons ved direkte Sænkninger. Samtidig har 910 Mennesker mistet Li-

vet. Af de sænkede Skibe var 53 hjemmehørende i Göteborg, 46 i Stockholm og 22 i Helsingborg.

Norge har i samme Tidsrum af sin Handelsflaade mistet 239 Skibe med ialt 1,369,337 Tons. Sænkningerne har kostet 1804 Mennesker Livet.

Af den finske Handelsflaade er 40 Fartøjer gaaet tabt. De havde en samlet Tonnage paa 148,605 Tons, og 179 Mennesker omkom.

Til disse Tal kommer endvidere 186 Skibe, der har tilhørt andre neutrale Stater, og med tilsammen 999,913 BRT. Ved disse Skibes Sænkning har 1985 Mennesker mistet Livet.

Danmarks Stilling som Transitland.

I sit sidst udkomne Nummer bringer *Svensk Utrikes-Handel* en interessant Artikel af fil. doktor *Sven K. Stockman*, hvori han beskriver den svenske Handel i Relation til de saakaldte svenske Transitlande: England, De Forenede Stater, Holland, Tyskland og Danmark.

Artiklens Forfatter paapeger, at de fire førstnævnte Lande er fremtrædende Handelsnationer og — hvad Holland og England angaar — samtidig store Kolonimagter, hvorimod Danmark ikke kan betragtes som en af de største Handelsnationer og slet ikke som en Kolonimagt. Fil. doktor *Stockman* kommer derefter ind paa en indgaaende Behandling af den for nylig her i Danmark udkomne Publikation »Danmarks Transithandel«, hvis Forfatter *Vagn Madsen* blev belønnet med Tietgen-Guldmedaillen og en kontant Pengepræmie paa 1.000 Kr. Dette Arbejde, skriver den svenske Forfatter, er af betydelig Interesse for en svensk Læsekreds.

Saaledes som det ofte er Tilfældet paa det økonomiske Omraade, er det ikke en enkelt, men en Kombination af Faktorer, som har ført til Danmarks Stilling som Transitland. Den nødvendige Forudsætning ligger simpelthen i Landets geografiske Beliggenhed som en Lænke mellem det europæiske Kontinent og Norden med København heldig placeret for den stigende Sejlads paa Østersøen. En lignende gunstig Beliggenhed har Sydsverige ganske vist ogsaa med Malmö og Helsingborg. Ogsaa Göteborg har en Beliggenhed som er velegnet ud fra et Transiteringssynspunkt. Her gør ogsaa den historiske Udvikling sig gældende som den endelige Faktor til Danmarks og Københavns hele Stilling.

I økonomisk Henseende udviklede Danmark sig tidligere end Sverige, og København blev et økonomisk Centrum, ikke blot for selve Danmark, men ogsaa for Norden og specielt for den sydlige Del af Sverige. Til København henlagde af samme Grund de internationale Handels- og Transportforetagender deres Repræsentation i de nordiske Lande.

Danmark var imidlertid næppe kommet til at indtage den Stilling, som det gør i Henseende til Handel, hvis ikke der var opstaaet en fremragende Købmandsstand, som har kunnet udnytte de Muligheder, som laa i Beliggenhed og Udvikling. Som lysende Eksempler nævner *Stockman* *Tietgen* med Det Forenede Dampskibs-Selskab og Privatbanken og *Etatsraad H. N. Andersen* og hans Grundlæggelse af Ø.K. Det var for en stor Del disse to Mænds Fortjeneste, at Reeksporten fra Danmark i Aartierne før den første Verdenskrig — trods Kielkanalens Aabning og Hamburgs voksende Betydning som Handelscentrum — kunde fremvise en næsten kontinuerlig Forøgelse.

Stockman kommer derefter ind paa selve Transithandlens Hovedformer. Man kan tænke sig tre saadanne Hovedformer for en Vares Transitering. Varen kan være transporteret gennem Transitlandet 1) uden at have været Genstand for nogen Handelstransaktion (Transittransport eller Transitførsel eller 2) i Forbindelse med en Handelstransaktion i Transitlandet (Lo-

kotransithandel, i Danmark kaldet Reeksport). Endelig kan Varen 3) være købt i Transitlandet uden at være transporteret gennem dette (ren Transithandel).

Hvis man mener, at Udtrykket Transithandel maa indbefatte en Handelstransaktion, er det øjensynligt, at kun de to sidstnævnte Hovedformer kan rummes under Begrebet. Den første Definition gælder jo udelukkende Transport. Hvis man vil studere sit eget Land som Transitland, kan man med de nuværende Metoder kun faa Kendskab til Lokotransithandlen — Reeksporten. Da det statistiske Materiale faas i Forbindelse med Toldbehandlingen, maa Varen jo være tilstede, hvilket ikke er Tilfældet i ren Transithandel. Den totale Transithandels Omfang kan derfor kun findes ved Hjælp fra de endelige Konsumlandenes — og eventuelt Produktionslandenes — Statistiker.

Naar *Vagn Madsen* i sit Arbejde har villet studere sit eget Land som Transitland paa Grundlag af dansk Statistik, har han altsaa kun kunnet naa til Reeksporten. Hvad angaar Transithandlen til Sverige har han imidlertid kunnet hente nogle kompletterende Tal, som netop er offentliggjort tidligere af *Stockman*.

Som nævnt undergik den danske Transithandel efter tilgængelige Tal en næsten uafbrudt Forøgelse i Aartierne før den første Verdenskrig. I Aaret 1913 udgjorde den 83,9 Millioner Kroner eller 8,3 pCt. af den danske Totalimport. Verdenskrigen medførte, hovedsagelig paa Grund af Pengeværdiens Fald, en stor Forskydning. Saaledes laa Reeksporten i 1920 paa en Værdi af 370,9 Millioner Kroner eller 9,3 pCt. af Totalimporten. Med enkelte Afbrydelser er den saa dalet regelmæssigt og satte i 1933 Bundrekord med 49,8 Mill. Kr. eller 3,22 pCt. af Totalimporten. Derefter har den stort set holdt sig noget over dette Tal i Kroner, men stadig paa omkring 3 pCt. af Totalimporten. Som den fremherskende Aarsag til Nedgangen nævner den danske Forfatter Efterkrigstidens Valuta- og Handelspolitik. Handelspolitikens bilaterale Struktur og de mange Clearing-Aftaler har virksomt bidraget til Udviklingen af den direkte Handel med Forbigaaelse af Transitlandene. I Danmark medførte den vanskelige Valutasituation en udpræget Sparsomhed ved Tildelingen af Valuta til Import, og Varer, beregnet til Reeksport, sattes i anden Række.

Studerer man den danske Reeksport, saaledes som den udviklede sig umiddelbart før denne Krig, er der et Par Træk, som straks falder i Øjnene: Den var meget righoldig i sin Sammensætning, og den bestod i en væsentlig Grad af Slutprodukter. Slutprodukternes relativt store Andel af Reeksporten staar i Forbindelse med Danmarks ringe Betydning som Forbruger af store Stabel-Artikler. Handlen med disse knyttedes oftest til de store Forbruger-Lande, og det er derfor ganske naturligt, at de vesteuropæiske Lande har et Fortrin, naar det gælder disse. Transithandlen over disse Lande domineres ogsaa i høj Grad af Raavarer eller ubetydeligt bearbejdede Varer. Dette indebærer dog ikke, at Raavarer og ubetydeligt forarbejdede Varer er udsendt i den danske Reeksport. De største Transitvarer hører til denne Kategori, men er relativt faa i Antal.

Vagn Madsen karakteriserer den danske Reeksport som bestaaende af faa og store Stabelvarer og mange smaa Slutprodukter.

I sin Beskrivelse gaar den danske Forfatter ud fra Forholdene i 1937 og opgiver for dette Aar følgende Reeksportvarer i Millioner Kroner:

Olier og Kautschuk	12,1
Tekstilvarer	11,7
Maskiner og Instrumenter	9,3
Korn, Frø o.s.v.	6,2
Kolonialvarer	4,6
Huder og Skind	3,2
Animalske Produkter	3,2
Jern og Metaller	2,7

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ø. P. udbetaler 5 pCt.

Bestyrelsen for Aktieselskabet *Det østasiatiske Industri og Plantage Kompagni* meddelte forleden, at Regnskabet for Driftsaaret pr. 30. Juni 1942, der er opgjort under Forbehold af manglende Oplysninger fra Udlandet, viser et Overskud, som inklusive Overførslen fra forrige Aar, 3,264,756 Kr., og efter Fradrag af Administrationsudgifter, Afskrivninger og Hensættelse til Skatter, andrager 4,618,982 Kr., hvoraf er overført 753,970 Kr. til Sikringskontoen for Kapital anbragt i Plantager og henlagt 250,000 Kr. til det lovmæssige Reservefond. Af det overskydende er det besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, som afholdes Tirsdag den 15. September, at udbetale 5 pCt. til Aktionærerne og overføre 2,865,011 Kr. i ny Regning.

Det østasiatiske Industri og Plantage Kompagni gav for 1940—41: 10 pCt., 1939—40: 6 pCt. og de foregaaende 4 Aar henholdsvis 12, 12, 14 og 12 pCt. Som de foregaaende Aar er Regnskabet opgjort under Forbehold af manglende Oplysninger fra Udlandet; og en Sammenligning mellem de senere Aars Regnskabs-Resultater er derfor meget vanskelig.

Nordisk Industri Holding: 6 og 7½ pCt.

Paa et Bestyrelsesmøde i Nordisk Industri Holding, Akts., forelaa Regnskabet for Regnskabsaaret 1. Juli 1941 til 30. Juni 1942. Regnskabet viste et Overskud paa 1,024,775 Kr., som tillige med Overførsel fra f. A. 132,395 Kr. anvendes saaledes: Hensættelse til Skat 150,000 Kr., 6 pCt. Udbytte af A-Aktier 60,000 Kr., 7½ pCt. Udbytte af B-Aktier 562,500 Kr., Tantieme til Bestyrelsen 18,238 Kr., Hensættelse til Konjunkturfond 225,000 Kr. og overføres til næste Aar 144,432 Kr.

Dansk Maskinmester omkommet

Gennem Røde Kors har Maskinmester *Poul Hansens* Forældre faaet den sørgelige Meddelelse, at Mester Hansen er omkommet under Udøvelse af sin Gerning.

Maskinmester Poul Julius Hansen var født i Nakskov d. 9. Febr. 1916, blev udlært paa Nakskov Skibsværft og tog Maskinisteksamen i Nakskov. Han kom derefter ud at sejle med »Thyra S« fra Torm, hvorefter han afljente sin Værnepligt i Marinen i 1938. I 1939 udmønstrede Hansen med »Caroline Mærsk«, og da Krigen udbroed, blev Skibet oplagt ca. 1½ Aar i Amerika, hvor han siden kom ud at sejle med en amerikansk Damper, der blev solgt i Japan. Hansen kom senere ud at sejle igen, hvor Døden saa indhentede ham.

Skoleskibet »Georg Stage« slutter sit Togt

Skoleskibet »Georg Stage« er kommet tilbage til København efter sit Sommertogt til Isefjorden, hvor Skibet har holdt Øvelser i 3—4 Maaneder. Togtet er forløbet paa samme Maade som i Fjor. Resultatet af Undervisningen har været saa godt som vel muligt under de indskrænkede Øvelsesmuligheder, det snævre Farvand i Isefjorden frembyder. Sundhedstilstanden om Bord har været god og Elevernes Opførsel udmærket.

Skoleskibet vil blive liggende under Kommando til 5. September. Den mellemliggende Tid vil blive anvendt til Afrigning og til Forsøg paa at sikre Eleverne Hyre, inden den afmønstres fra »Georg Stage«.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn genaabnes

Efter et Par Aar at have ligget stille er Frederikshavn Fiskeskipperskole nu overtaget af »Frederikshavn Fiskeriforening« og har netop faaet Handelsministeriets Godkendelse.

Skolens Lukning har været et stor Savn for Fiskeruddannelsen, og Meddelelsen om dens Genaabning vil blive modtaget med Glæde.

Den første Gruppe domineres helt af Mineralolierne, hvoriblandt Smøreolie med en Reeksport paa 8,1 Mill. Kr. i 1937 indtog Hovedpladsen. Danmarks Betydning som Transitland for Smøreolier staar i Forbindelse med, at de amerikanske Olieselskaber har henlagt deres nordeuropæiske Fordelingscentral til København, hvor der findes store Anlæg til Lagring, Blanding og Kogning af Olier. Olien kommer hovedsageligt til København i Tankbaade, medens Reeksporten oftest finder Sted i relativt smaa Kvantiteter. Det største Aftagerland er Sverige.

I Aarene fra 1926 til 1937 var Sverige Hovedaftager for den danske Reeksport med en Andel paa mellem 40 og 50 pCt. De øvrige mere betydende Lande var Finland og Norge.

Dødsfald

En gammel, veltjent Lods, tidligere Lodsformand *Jørgen Jørgensen* ved Odense Fjords Lodseri, er pludselig afgaaet ved Døden. Lods Jørgensen, der for et halvt Aars Tid siden fejrede sin 80 Aars Fødselsdag, kom til Søs som ganske ung, afljente sin Værnepligt paa Fregatten »Sjælland« paa Togt til Vestindien, hvorefter han tog Styrmandseksamen. Efter at have sejlet i nogle Aar blev han i 1895 ansat som Lods ved Odense Fjords Lodseri. I 1919 blev Jørgensen Lodsformand og udfyldte denne Stillning, indtil han i 1927 trak sig tilbage efter 32 Aars anerkendt Tjeneste i Lodsvæsenet.

Manco-Sagen fra Faaborg

Landsretten har nu færdigbehandlet en Sag, som af Dampskibsselskabet af 1912 var rejst mod Dansk Andels Gødnings-Forretning i Odense i Anledning af, at der var en Manco paa 98 Sække Kalksalpeter, da Damperen *Betty Mærsk* i December Maaned lossede i Faaborg. Gødnings-Forretningen havde tilbageholdt 1.100 Kr. af Fragtbeløbet, som Rederiet paastod Firmaet dømt til at betale.

I Landsrettens Dom bestemmes det, at Parterne skal dele Tabet. Dansk Andels Gødningsforretning skal saaledes betale Rederiet 550 Kroner. Sagens Omkostninger ophævedes. Retten antager, at en Del af Sækkene var beskadiget inden Udlosningen. Men paa Grund af Emballagens Forhold mener Landsretten, at Parterne skal dele Skaden.

Skibssalg

Skibsreder *Johansen*, Ærøskøbing, har købt den havarerede Motorsejler »Anna« af Svendborg. »Anna«, der er over 50 Aar gammel, skal nu paa Værft for Reparation.

Første Staalstøbning fra Frederiksværk Staalvalseværk

Nu er det første smeltede Staal løbet ud af Ovnene paa det nye Staalvalseværk i Frederiksværk, efter at der i godt 3 Uger har været fyret under en Del af Smelteovnene.

Det drejer sig om 24 Tons Staal, der støbtes i Blokke til Udvalsning. Støbningen forløb programmessigt, og der fortsættes nu med daglige Støbninger.

Odense Sejlernes Kursus sluttet

En af Landets første Skoler for Undervisning i Sømandsskab og Sejlads med mindre Fartøjer, Odense Sejlernes skole, har i disse Dage afsluttet sit Sommerkursus.

Skolen har haft to Fartøjer med hver 6 Elever paa Sejlads i de sydfynske Farvande med Assens som Udgangspunkt.

Fartøjerne har besøgt Kolding, Horsens, Juelsminde og Snoghøj samt Lyø, Faaborg, Drejø, Marstal og Sønderborg. Undervisningsplanen var anlagt paa det rent praktiske Arbejde i Form af Sejlsætning, Bjærgning, Styling efter Kompas, Tillægning og Afsejling fra Havne og Broer, Rebning af Sejl, Opankring og Letning fra Ankerplads o. s. v. Endvidere undervistes i internationale Søvejsregler m. m.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2

SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

De to Fartøjer, »Willemoes« paa 6,5 Tons og »Fancy« paa 12 Tons, har gennemsejlet en Distance paa 345 Sømil.

Legat for danske Redningsmænd

Foreningen af danske Redningsmænd vedtog paa deres Aarsmøde i Thisted i 1941 at oprette et Mindelegat for afdøde Redningsbestyrer C. V. Fabricius, som var Chef for det danske Redningsvæsen fra 1922 til 1940. Midlerne er tilvejebragt ved frivillige Bidrag fra Redningsmændene Landet over og andre interesserede.

Legatet, hvis Kapital er 3600 Kr. og hvis Fundats nu har faaet kongelig Konfirmation, bestyres af Marineministeriet, og Renterne vil hvert Aar i December blive uddelt som Understøttelse til danske Redningsmænd, der paa Grund af Sygdom eller anden uforskyldt Aarsag maa udtrede af Redningsvæsenets Tjeneste, før de falder for Aldersgrænsen.

Hovmester omkommet i Udlandet

Til Familien i Svendborg er indløbet Meddelelse om, at Hovmester *Frede Dalgaard Mathiesen* er omkommet i Udlandet. Den Omkomne var Søn af fhv. Slagtermester A. C. Mathiesen og havde i en halv Snes Aar sejlet med danske Skibe.

Den nye Isbryder snart færdig

Den nye Isbryder »Holger Danske«, der som omtalt for nogen Tid siden ventedes forsinket med Aflevering paa Grund af Materiale vanskeligheder, er nu saa langt fremme, at Isbryderen bliver færdig i September Maaned.

Det ene Ben revet af ude paa Nordsøen

Om Bord paa den svenske Fiskekutter »Stella« af Øckerø, der for Tiden fisker fra Hirtshals, er der sket en Ulykke, idet en af Fiskerne, den 28-aarige *Stig Karlsson*, blev grebet af Wiren og fik det højre Ben revet af over Knæet.

Ulykken skete halvanden Times Sejlads fra Hirtshals, og han var hele Tiden ved fuld Bevidsthed.

Efter Ankomsten til Havnen førtes han til Sygehuset i Hjørring, hvor man mener at kunne redde hans Liv trods det store Blodtab, han har lidt.

Aarsmøde

Danmarks Fiskehandels- og Havfiskeriforening afholder sin Generalforsamling, det 61. Aarsmøde, Mandag den 31. August i Esbjerg.

Fiskekutter forandres til Fragt- og Passagerbaad

Frederikssund Skibsværft (Indehaver Direktør Kristian Andersen) ombygger for Tiden en ældre 22 Tons Fiskekutter til Kaptajn *Hans Pedersen, København*. Kutteren, der tidligere har haft Hjemsted i Lemvig, og haft Navnet »Duen«, bliver forandret til Fragt- og Passagerbaad, ligesom Navnet ændres til »Luna« med Hjemsted København.

Ærøskøbing Skibs- og Baadebyggeri sætter Nybygning Nr. 12

Ærøskøbing Skibs- og Baadebyggeri har søsat Nybygning Nr. 12, en 15 Tons Fiskekutter med Dam, bygget til Fisker *Viggo Pryds Helle, Bagenkop*. Kutteren, som er 38 Fod lang, 13 Fod bred og 6 Fod dyb, skal have installeret en Søby-Motor. Efter Søsætningen af denne strækkes Kølen til en ny 20 Tons Fiskekutter, der bygges til Fiskeskipper *I. K. Heerup, Esbjerg* til Nordø-Fiskeri, og som vil faa installeret en Grenaa-Motor.

Havnefogedernes Aarsmøde

Foreningen af Havnefogeder i Danmark har afsluttet Aarsmødet i København.

Under stærkt Bifald vedtoges det at sende Kongen en telegrafisk Hilsen. Telegrammets Ordlyd var følgende: *Foreningen af Havnefogeder i Danmark sender Deres Majestæt allerunderdanigst Hilsen og Hyldest.*

S. Knudsen, Formand.

Københavns Havnevæsen havde indbudt de mange Havnefogeder og deres Hustruer til Middag i Langeliniepavillonen. I Middagen deltog højere Embedsmænd fra Hav-

nevæsenet, Bestyrelsen for Embeds- og Bestillingsmænd i Københavns Havn og enkelte indbudte Gæster.

Havnedirektør *Laub* bød velkommen og talte senere for Havnefogederne i Danmark, Havnefoged *S. Knudsen* takkede, og videre talte Formanden for »Foreningen af Embeds- og Bestillingsmænd i Københavns Havn«, Havnefoged *Klitboe* m. fl. Under Middagen indløb følgende Svartelegram fra Kongen:

Min hjertelige Tak. Med Hilsen.

Chr. R.

Næste Aarsmøde holdes i Svendborg.

Svensk Søsætning

Ved Eriksberg Værft har der været Søsætning af et Motorskib, som er bygget til Rederiet Tirfing — Svenska Orient-Linien. Skibet blev døbt *Sameland*, og det er af samme Type som de Motorskibe, Værftet tidligere har leveret til Rederiet.

Spanien skal bygge Skibe til Argentina

Den nye spansk-argentinske Handelsoverenskomst vil blive undertegnet saa snart de to Regeringer har godkendt de Forslag, der er udarbejdet af Eksperterne. I det store og hele drejer det sig om en Vareudvekslingsoverenskomst. I Henhold til Forslaget skal Argentina indrømme Spanien en Kredit paa 150 Millioner Pesos, der skal afvikles med 10 Millioner Pesos hvert halve Aar. Argentina vil hovedsageligt levere Hvide, Huder, frosset Kød, tørret Mælk, Oliefrø, Uld og Bomuld, hvorimod Spanien skal levere Jernmalm, Kviksølv, Fiskekonserves, Uld- og Bomuldsklæde og Olivenolie. Desuden skal det bygge tre Skibe for Argentinas Regning. Til Gengæld skal Argentina sørge for Transporten af det frosne Kød ved at stille et Specialskib til Raadighed. Yderligere er det Hensigten, at Spanien skal indrette Frihavne, hvorfra argentinske Varer kan ekspederes til andre Lande.

PERSONALIA

Lodsvæsenet

Lods *R. I. K. Svalgaard*, Hals, har efter Ansøgning faaet bevilget Afsked fra Lodstjenesten fra 1. August. Lods *Svalgaard* tog sin Eksamen fra Aalborg Navigationsskole i 1909, sejlede derefter i forskellige Rederier, indtil han i 1923 blev ansat som Lods i Frederikshavn og forflyttedes fem Aar senere til Hals Lodseri. I den haarde Vinter fik han under Udførelse af Lodstjenesten en Forfrysning i den ene Fod, der nu har medført, at den afholdte Lods, som endnu en Aarrække kunde have udført sit Arbejde, har maattet trække sig tilbage.

Lodsformand, *S. Nielsen*, Odense Kanals Lodseri, er efter Ansøgning afskediget af Lodsvæsenets Tjeneste paa Grund af Alder fra Udgangen af denne Maaned.

Skibsfører *A. Larsen Badse*, Bandholm, er ansat som Lods ved Nordlollands Lodseri med Station i Bandholm.

60 Aar

I Tirsdags fyldte Kaptajn *Niels Larsen* 60 Aar. Kaptajn *Larsen* traadte i 1919 ind i Fyrsvæsenets Tjeneste, i 1925 blev han Fører og siden 1934 har han været Forvalter ved Fyrmagasinet.

50 Aar

I Morgen — Lørdag — fylder Styrmand i Storebælts-overfarten *S. Knudsen*, 50 Aar.

Styrmand *Knudsen*, der er født i Jylland, kom i 1919 ind i Statsbanernes Søfartsafdeling med Station ved Odde-sund-Overfarten. Han var senere ved Storebælt- og Lillebælt-overfarten. I 1933 kom han tilbage til Storebælt-Overfarten, hvor han stadig gør Tjeneste. Han udnævntes til Styrmand af 1. Grad i 1937.

25 Aar i D. F. D. S.

Den 23. August har Maskinmester *Frands Aage Magnus Christensen* 25 Aars Jubilæum i D. F. D. S. Tjeneste, idet han udmønstrede med s.s. »Hellig Olav« som Maskinassistent den 23. August 1917. Han udnævntes til Maskinmester fra 5. August 1922.

Maskinmester *Christensen* er f. T. paamønstret Dampskibet »Uffe« som 2. Maskinmester.

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



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa. | D/S »Jyden«, Esbjerg. |
| D/S »Active«, Korsør. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linjerederi. |
| D/S »Als«. | D/S »Nautic«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Orion«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Haderslev. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseldon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dannebrog«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Draco«. | D/S »Samsø«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Svendborg«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Oluf Svendsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Svitzers Bugserafdeling. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Hafnia«. | Odense. |
| D/S »Heimdals«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Hetlands«. | 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 »Øresund«. |

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 20. August 1942.

Nr. 33.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1159. Danmark. Gedser Rev. Afmærkning ved Sejløb inddraget.

(N. f. S. Nr. 32/1687. Berlin 1942.)

Afmærkningen ved Sejløbet for mindre Skibe mellem Pladserne:

- 1) c. $54^{\circ} 31',_0$ N. $11^{\circ} 59',_2$ E. og
- 2) c. $54^{\circ} 33',_2$ N. $12^{\circ} 03',_4$ E.

er inddraget.

(E. f. S. Nr. 30/1859 1940.)

1160. (T). Sverige. Ålandshavet. Arholma. Sømærker udlagt ved Territorialgrænsen.

(U. f. S. Nr. 33/1503. Stockholm 1942.)

Ved den *svenske* Territorialgrænse NE. for Indsejlingen til *Arholma* er udlagt 2 Sømærker, som følger:

1. En sort Stage med 1 sort Ballon over 1 sort Firkant med en vandret Side paa $59^{\circ} 55',_3$ N. $19^{\circ} 10',_9$ E.
2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 rød Firkant med opadvendt Spids (Diamant) paa $59^{\circ} 56',_{18}$ N. $19^{\circ} 09',_5$ E.

1161. Sverige. Bottniske Bugt. Umeå Indsejling. Sømærke flyttet.

(U. f. S. Nr. 33/1502. Stockholm 1942.)

Da det har vist sig, at Grunden *Revet*, SE. for *Bredskär*, strækker sig længere mod Syd, end det var angivet i Kortet, er Stagen med Kost paa $63^{\circ} 39',_{31}$ N. $20^{\circ} 20',_{85}$ E. flyttet c. 60 m i Retning 221° .

1162. Sverige. Bottniske Bugt. S.-lige Sejløb til Luleå. Nyt Fyr tændt.

(U. f. S. Nr. 32/1601. Stockholm 1942.)

Et nyt Fyr, *Germandöhallan* Fyr, er tændt paa $65^{\circ} 23',_{28}$ N. $22^{\circ} 12',_{59}$ E., S. for *Germandö*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 8^s. Flam-

mens Højde: 13,4 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrtaarn med rødt Bælte. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 195° til 214°. | 4. Grønt i Pej. fra 324° til 341°. |
| 2. Hvidt i — - 214° - 228°. | 5. Hvidt i — - 341° - 356°. |
| 3. Rødt i — - 228° - 324°. | 6. Rødt i — - 356° - 16°. |

1163. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Indsejling. Vrag fjernet.

(U. f. s. Nr. 33/1500. Stockholm 1942.)

Vraget af det paa *Borussiagrund* paa c. 65° 20',7 N. 22° 15',0 E. sunkne Dampskib er fjernet.

(E. f. S. Nr. 51/1079 1941.)

1164. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 33/1499. Stockholm 1942.)

Lystønderne *Farstugrunden* paa c. 65° 19',5 N. 22° 44',3 E. og *Malörens rev* paa c. 65° 31',6 N. 23° 30',5 E. er atter udlagt paa Plads.

1165. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg. Lys- og Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 22/448. Helsingfors 1942.)

Toppilasund Lys- og Klokketønde paa c. 65° 02',7 N. 25° 24',3 E. er atter udlagt paa Plads.

1166. Tyskland. Grossendorf. Skydeplads.

(N. f. S. Nr. 32/1682. Berlin 1942.)

E. f. S. Nr. 30/1075 1942 udgaar og erstattes med:

En fast Skydeplads over Søen findes ved *Grossendorf* indenfor en Linie, der fra et Punkt paa Kysten paa 54° 50' N. 18° 10' E. gaar gennem Punkterne 54° 55' N. 18° 12' E., 54° 58' N. 18° 30' E., 54° 46' N. 18° 44' E. og 54° 42' N. 18° 40' E. og derfra langs Kysten til Udgangspunktet.

(E. f. S. Nr. 30/1075 1942.)

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

1167. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, og som findes i 11,0 m Vand paa 55° 30' (10") N. 12° 40' (12") E., c. 2,5 Sm 218° fra *Drogden Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 25 m NE. t. E. for Hindringen.

1168. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 12. August 1942 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,5 m i E.-Siden af Renden, 5,9 m i Midten af Renden og 4,0 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 12¼' E.

(E. f. S. Nr. 30/1092 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1169. Sverige. Skagerrak. Marstrandsfjorden. N. Åstol. Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 33/1565. Stockholm 1942.)
En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa $57^{\circ} 55',_{62}$ N. $11^{\circ} 35',_{65}$ E., NE. for en $0,9$ m Grund NE. for N. Åstol.
1170. Sverige. Skagerrak. Sejløbet Ellösfjorden—Havstensfjorden. Sømærker udlagt.
(U. f. s. Nr. 33/1566. Stockholm 1942.)
Følgende Sømærker er udlagt:
1. En Stage uden Topbetegnelse paa $58^{\circ} 11',_{03}$ N. $11^{\circ} 26',_{10}$ E., N. for Lavö.
 2. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 11',_{07}$ N. $11^{\circ} 26',_{50}$ E., SW. for Kyrkskären.
 3. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 11',_{15}$ N. $11^{\circ} 27',_{15}$ E., SE. for Kyrkskären.
 4. En Stage uden Topbetegnelse paa $58^{\circ} 11',_{87}$ N. $11^{\circ} 29',_{55}$ E., i Malösund.
 5. En Stage uden Topbetegnelse paa $58^{\circ} 12',_{05}$ N. $11^{\circ} 29',_{61}$ E., i Malösund.
 6. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 12',_{25}$ N. $11^{\circ} 29',_{63}$ E., i Malösund.
 7. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 12',_{41}$ N. $11^{\circ} 29',_{90}$ E., i Malösund.
 8. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 12',_{50}$ N. $11^{\circ} 30',_{10}$ E., i Malösund.
 9. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 12',_{70}$ N. $11^{\circ} 31',_{78}$ E., S. for en 6 m Grund SW. for Fjølådan.
 10. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 12',_{78}$ N. $11^{\circ} 32',_{60}$ E., SE. for en $8,5$ m Grund E. for Fjølådan.
 11. En Stage uden Topbetegnelse paa $58^{\circ} 15',_{48}$ N. $11^{\circ} 39',_{23}$ E., N. for Bårholm.
 12. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 15',_{52}$ N. $11^{\circ} 39',_{23}$ E., S. for Gökholm.
 13. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 18',_{30}$ N. $11^{\circ} 43',_{75}$ E., S. for Matholm.
1171. Sverige. Skagerrak. Hällö SSE. Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 33/1567. Stockholm 1942.)
En sort Stage med hvidt Bælte og med 1 Ballon er udlagt paa $58^{\circ} 19',_{72}$ N. $11^{\circ} 13',_{33}$ E., SE. for 5 m Grunden SSW. for Hamnbådan.
(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1172. Finland. Hangö Havn. Forhøjelse af Plads- og Magasinsafgifter.
(Sjöfartsstyrelsens Meddelanden Nr. 4. Helsingfors April 1942.)
De i Bekendtgørelse af 24. Juli 1925 §§ 1, 2, 3 og 4 omhandlede Plads- og Magasinsafgifter i Statens Havn i Hangö forhøjes indtil videre til det tredobbelte Beløb.
1173. Finland. Tilladelse til at gaa i Land for Besætninger paa udenlandske Skibe.
(Sjöfartsstyrelsens Meddelanden Nr. 4. Helsingfors April 1942.)
Personer, der hører til Besætningen af et i finsk Havn værende udenlandsk Skib, og som kan faa Tilladelse til at gaa i Land i Finland, faar ved det stedlige finske Politis Foranstaltning paaført denne Tilladelse paa deres Legitimationspapirer.
1174. (T). Sverige. Midlertidig Spærring af Falsterbokanalen.
(U. f. s. Nr. 33/1563. Stockholm 1942.)
Falsterbokanalen holdes midlertidigt lukket for almindelig Passage hver Dag Kl. 0600—0900 og Kl. 1230—1730 i Tiden: 24. August Kl. 0600—30. August Kl. 1730. c. $55^{\circ} 24'$ N. $12^{\circ} 56',_{15}$ E.

1175. **Sverige. Falsterbokanalen. Oplysning om Togtider ved Höllviksbroen.**
 (U. f. S. Nr. 33/1564. Stockholm 1942.)
Höllviksbroen paa c. $55^{\circ} 24',_6$ N. $12^{\circ} 56',_3$ E. over *Falsterbokanalen* passeres i
 Tiden: 1.—30. September 1942 af nedennævnte planmæssige Tog:
 Samtlige Dage: Kl. 0739, 0855, 1235, 1327, 1550, 1643 og 2048.
 Desuden Hverdage: Kl. 0959, 1306, 1743, 1835 og 1955.
 — Søn- og Helligdage: Kl. 1032, 1133, 1951, 2201 og 2252.
 (E. f. S. Nr. 23/842 1942.)

Tillæg.

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

1176. (T). **Danmark. Sundet. Humlebæk E. Rungsted E. Sømærker ombyttet.**
 Den sorte Stage med 1 sort Flag, *Humlebæk E.*, paa c. $55^{\circ} 58',_2$ N. $12^{\circ} 36',_8$ E.,
 c. 2 Sm 92° fra *Humlebæk Havn*, og den sorte Stage med 2 sorte Flag, *Rungsted E.*, paa c.
 $55^{\circ} 53',_1$ N. $12^{\circ} 36',_0$ E., c. 1,₆ Sm 90° fra *Rungsted Havn*, er begge ombyttet med sorte
 Spidstønder.
 Sømærkerne er udlagt til Vejledning for Lystsejlere.
 (E. f. S. Nr. 20/737 og 20/738 1942.)
1177. **Danmark. Sundet. Drogden Fyr NE. t. E. $\frac{1}{2}$ E. Skibsfartshindring fjernet.**
 Skibsfartshindringen paa $55^{\circ} 32' 40''$ N. $12^{\circ} 44' 40''$ E., c. 2050 m 62° fra *Drogden*
 Fyr, er fjernet.
 (E. f. S. Nr. 28/1018 1942.)
1178. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø SE. Vragvager inddraget. Oplysning om Dybde.**
 Vragvageren ned 2 grønne Flag ved Skibsfartshindringen paa $55^{\circ} 07' 52''$ N. $11^{\circ} 13' 14''$
 E., c. 3,₂ Sm 302° fra *Omø Fyr*, er inddraget. Mindste Dybde over Hindringen
 er nu 7,₆ m.
 (E. f. S. Nr. 45/1458 1941.)
1179. **Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Forbudte Omraader.**
 a) Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser med Gevær den
 2. September 1942.
 Angaaende Skydefeltets Grænser henvises til E. f. S. Nr. 1/91 1942.
 b) Den 7.—12. September, 15.—19. September og den 21. September 1942 af-
 holdes paa Skydeterrænet Skarpskydningsøvelser med Kanon.
 Under Kanonskydningerne er det forbudt at besejle Farvandet indenfor en Linie
 mellem Punkterne:
 1) $55^{\circ} 12',_0$ N. $9^{\circ} 42',_0$ E., *Halk Hoved*.
 2) $55^{\circ} 09',_6$ N. $9^{\circ} 44',_0$ E.
 3) $55^{\circ} 07',_5$ N. $9^{\circ} 44',_0$ E.
 4) $55^{\circ} 06',_7$ N. $9^{\circ} 34',_2$ E., *Barsø*.
 Under de under a) og b) nævnte Skydninger vil der være hejst 1 Ballon paa en
 Signalmast i Skydeterrænets NE-lige Del paa c. $55^{\circ} 10',_6$ N. $9^{\circ} 38',_8$ E.
 (E. f. S. Nr. 1/91 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1180. Danmark. Isefjord. Lynæs. Skydeøvelser. Advarsel.

Skydning med Kanon vil blive afholdt fra *Lynæs Batteri* den 9.—25. September 1942, begge Dage inklusive, indenfor Tiden fra Kl. 0900 til 1½ Time efter Mørklægningens Ikrafttræden.

Naar Skydning finder Sted, vises fra *Lynæs Batteri* om Dagen international Talstander 7, om Natten 3 røde Lys lodret for hinanden, saalænge Skydningen varer.

Skydefeltet begrænses

mod N o r d af Breddeparallellell gennem *Spodsbjærg Fyr*, 55° 58' 34" N.

mod Ø s t af Meridianen gennem *Spodsbjærg Fyr*, 11° 51' 36" E.

mod S y d af Breddeparallellell 55° 52' N.

mod V e s t af Meridianen gennem *Nakke Hoved*, c. 11° 45',₁ E.

Sikkerhedshøjde: 750 m.

Skibe og Fartøjer advares imod at opholde sig indenfor Skydefeltet, naar Skydning finder Sted, hvorimod Passage af Farvandet er tilladt.

1181. (T). Danmark. Kattegat. Yderflak. Sømærke forsvundet.

E. f. S. Nr. 32/1142 1942 udgaar og erstattes med:

Yderflak sorte Stage paa c. 56° 04',₂ N. 11° 01',₅ E. er forsvundet.

(E. f. S. Nr. 32/1142 1942.)

1182. Danmark. Kattegat. Sejero Havn. Indsejling. Vrag fjernet.

Vraget, der var sunket i Indløbet til *Sejero Havn* paa c. 55° 52', N. 11° 08',₃ E., er fjernet.

(E. f. S. Nr. 32/1153 1942.)

1183. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Kolby Kaas NNW. Skibsfartshindring fjernet.

Skibsfartshindringen paa c. 55° 48',₇ N. 10° 31',₁ E., c. 2000 m NNW. for *Kolby Kaas Havn*, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 32/1154 1942.)

1184. (T). Danmark. Kattegat. Hastens Grund. Sømærke forsvundet.

E. f. S. Nr. 32/1141 1942 udgaar og erstattes med:

Hastens Grund hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste paa 56° 14' (24") N. 11° 11' (30") E. er forsvundet.

(E. f. S. Nr. 32/1141 1942.)

1185. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, og som findes i c. 12 m Vand paa 56° 46' (15") N. 10° 54' (30") E., c. 15 Sm N. t. E. for *Gerrild Fyr*, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, og en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt henholdsvis 140 m og 60 m SW. t. S. for Hindringen.

Ekstra-Tillæg.

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

1186. Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Dageløkke W. t. S. Vrag fjernet.

Det i E. f. S. Nr 22/814 1942 rapporterede Vrag af en Motorjagt paa c. 55° 03',₃ N. 10° 48',₁ E., c. 2 Sm W. t. S. for *Dageløkke Havn*, er fjernet.

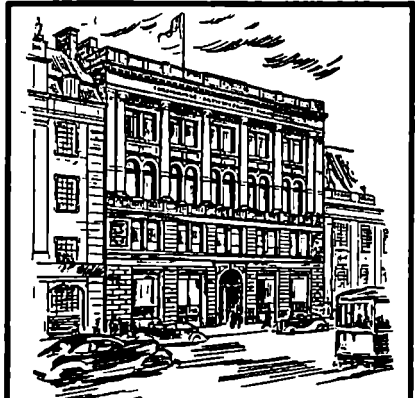
(E. f. S. Nr. 22/814 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1187. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn Indsejling. Sømærke forsvundet.
Marensrev røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste paa c. $57^{\circ} 26',_1$ N. $10^{\circ} 36',_0$ E. er forsvundet.
(E. f. S., Nr. 32/1155 1942.)
-

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

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.

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

ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

CHR. CLEMMENSEN

(JAC. OG UFPE CLEMMENSEN)

FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)

C. HOPPE

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER I W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telf. Nr. 87 og 464
 The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

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.

TLØR. ADR.
 SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262
 Stat 2.
 Privat 1030

Telegr.-Adr.:
 »Hudee,
 Svendborg

KOLDING

A. G J Ø R D I N G

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
 THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
 PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 34

FREDAG 28. AUGUST 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

I et Radioforedrag, som den tyske Admiral Dönitz holdt for nogle Uger siden, paapegede han, at selv om den almindelige Interesse var koncentreret om de militære Begivenheder, der udspillede paa den russiske Front, var der dog een Krigsskueplads, der var vigtigere for Krigens endelige Afgørelse, nemlig Kampen om De syv Have. Admiralen, der er Chef for det tyske Ubaadsvaaben, opregnede de allerede store Resultater, de tyske Undervandsbaade havde opnaaet og redegjorde derefter for, hvad den tyske Krigsledelse ventede af Operationerne paa denne udstrakte Slagmark, idet han kom til den Konklusion, at Axemagternes Sækrig langsomt men sikkert vilde tilintetgøre de Allieredes Forsyningslinier over Havene og derigennem deres Evne til at føre Krig.

Om det gaar som Admiral Dönitz mener, er naturligvis et Spørgsmaal som Fremtiden vil afgøre. Ingen Shippingmand kan være blind for, at de tyske Ubaade er en betydelig Fare for de Allieredes Forbindelseslinier, men Spørgsmaalet er, om de tyske Ubaades nuværende høje Effektivitet kan opretholdes, eller om ikke de Modforanstaltninger de Allierede træffer til Beskyttelse af Handelsskibsfarten efterhaanden vil reducere Sænkningernes Antal betydeligt. Men det vigtigste Spørgsmaal er dog: Hvor hurtigt kan de Allieredes Skibsværfter remplace den sænkede Tonnage? U.S.A.s Skibsbygningsprogram kendes, men kan det realiseres? Herom er Oplysningerne kun faa, men de faa Meddelelser, der foreligger, synes at tyde paa, at en voldsom Expansion i Produktionstempoet har fundet Sted, og at Resultaterne heraf vil blive synlige i de kommende Maaned. Det meddeles f. Eks. officielt fra Washington, at i Juli Maaned sættes ikke mindre end 790.000 Br. Reg. Tons eller omtrent lige saa meget, som Tyskerne hævdede at have sænket, og hertil kommer, at man i England, Canada og de andre Dominions heller ikke ligger paa den lade Side.

Om Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Nyheder. Paa de amerikanske Markeder er der atter frigivet Skibe for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til uforandrede Rater. Hørfre fra River Plate til Northern Range noteres iflg. svenske Kilder nu i mellem \$20 og \$25. Iøvrigt præges Markedet stadig af de mange Ertsladninger til Northern Range og Stillehavskystens Havne, men Rateniveauet synes at være uforandret.

Englænderne er stadig aabne for Kul fra Durban til Port Said, Alexandria og Haifa til 90/-, ligesom der uforandret indikeres 100/- til Malta. Kul Wales/Lower Plate noteres i omkring 58/6d.

Paa de frie Markeder er alle Noteringer Gengangere. Korn fra River Plate til Lissabon indikeres \$67/\$70 og Bahia Blanca/Callao \$23.

Forholdene paa Østersømarkederne er temmelig ensformige. Det er stadig meget begrænset, hvad der kan stemmes i Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark, men der er rigelig Tilgang af Ertsladninger fra Sverige til Tyskland, ligesom mange Skibe kan finde Beskæftigelse i den tyske Kystfart, saa i det store og hele er der tilstrækkelig Beskæftigelse for den disponible Tonnage.

OGSAA DE MINDRE SKIBE UNDERLÆGGES FRAGTNÆVNET

Fra og med i Mandags blev alle registreringspligtige Skibe — altsaa samtlige den danske Handelsflaades Skibe paa over 20 Tons d.w. — underlagt Fragnævnet.

Denne Beslutning kom ikke ganske uventet, i Søfartsministeriets Bemyndigelse af 14. September 1940 havde Nævnet jo faaet Bemyndigelse til at foretage Befragtninger og lade Skibene foretage de Rejser, som blev skønnet fornødne af Hensyn til Sikring af Landets Forsyninger. Dette blev dog kun anvendt overfor større Skibe.

At man nu drager den mindre Skibsfart ind i disse Bestemmelser, skyldes Nødvendigheden af at sikre Forsyninger af Cement til Byggeindustrien, der er ved at gaa helt i Staa, og samtidig at sikre Udskibninger af Tørv og Brunkul fra jyske Havne. Samtidig gælder det om at undgaa Ballastrejser. Smaaskibenes Ejere skal herefter ved hver Rejses Ophør henvende sig til Fragnævnet, da alle Dispositioner skal godkendes af dette.

BEMÆRKELSERVÆRDIGE FORSKYDNINGER I BANKBALANCEN

Af Banktilsynets Oversigt fremgaar det, at den samlede Bank-Balance — Nationalbankens ikke medregnet — viser betydelige Forskydninger i Forbindelse med de Foranstaltninger, der er gennemført med Hensyn til Nedkulingen af de ledige Penge.

I Stedet for den ellers ubrudte Stigning viser Bankbalancen for Juli en Nedgang med 116 Millioner til 4659,3 Millioner. I samme Maaned dalede Bankernes Kassebeholdning fra 1207 til 947,8 Millioner. De samlede Udlaan er steget med ca. 66 Millioner til 1917 Mill. Kr., hovedsagelig fordi Posten af indenlandske Veksler er steget fra 272,8 Mill. Kr. til 345,4 Mill., idet en Del Banker har overført Køb af Skatkammerbeviser paa denne Konto. Det samlede Indlaan er dalt med 83 Millioner til 3316 Mill., Bankernes Obligationssmasse er i Juli steget med ca. 19 Millioner til 941,3 Millioner. Dels har Bankerne vistnok i det almindelige Obligationsmarked købt en Del, og dels har man sikkert i adskillige Banker opført Beholdningen af Skatkammerbeviser paa denne Konto.

De private Bankers Netto-Tilgodehavende hos Nationalbanken er i det hele steget med over 100 Millioner Kr.

Alt i alt ser man, at de Forskydninger, som Juli-Balancen udviser, er meget betydelige. At disse Forskydninger i væsentlig Grad skyldes Steriliserings-Foranstaltninger, er der ikke Tvivl om.

ÆNDRINGER I SKIBSREGISTERET

I første Halvdel af August er der bl. a. indregistreret følgende Ændringer til Skibsregisteret:

S/S »Jelva« af Esbjerg (OZYE). Skibets Navn er nu »Jelva Lau«.

S/S »Limfjorden« af Kolding (OXJE). Skibets Hjemsted er nu Thisted.

S/S »Yrsa« af Aarhus (OUNM). Skibets Hjemsted er nu Horsens.

S/S »Nerma« af Esbjerg (OUJM). Skibets Navn er nu »Nerma Lau«.

S/S »Ydun« af Horsens (OZDD). Skibets Hjemsted er nu Aalborg.

S/S »Falken« af Rudkøbing (OXME). Skibets Hjemsted er nu Aabenraa.

A/S Færgefarten Fredericia—Strib, Fredericia, er traadt i Likvidation. Selskabets hidtidige Bestyrelse er valgt til Likvidations-Komité.

S/S »Katja« af Esbjerg (OYBJ). Skibets Navn er nu »Katja Lau«.

S/S Hilma« af Esbjerg (OZSE). Skibets Navn er nu »Hilma Lau«.

S/S »Phønix« af Kolding (OUKA). Skibets Hjemsted er nu Esbjerg.

S/S »Poul Carl« af Helsingør (OUKY) er udslettet som forlist.

NY NAVIGATIONSSKOLE I SVENDBORG

I en Skrivelse til Svendborg Byraad har Navigationsdirektøren henvist til, at der for Tiden med Handelsministeriet forhandles om en ny Navigationsskole i Svendborg. Navigationsdirektøren henviser til den bestaaende Ordning, hvorefter der er meddelt Godkendelse af Svendborg Navigationsskole paa Betingelse af, at Byen vederlagsfrit stiller Inventar og Lokaler til Raadighed.

Selve Skolebygningen og Skoleforholdene har i de senere Aar vist sig mangelfulde, baade hvad Pladsforhold og Indretning angaar, samtidig med at selve Beliggenheden anses for meget uheldig uden fri Udsigt.

Navigationsdirektøren henstiller derfor, at Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af en ny Navigationsskole tages op til Overvejelse, og at der gøres Skridt til at reservere eller anskaffe en passende Grund til den nye Skolebygning, samt at der optages Forhandlinger mellem Byraadet og Handelsministeriet.

Byraadet har nu givet Udtryk for sin Beredvillighed til at skride til Forhandlinger med de paagældende Myndigheder, og allerede nu har man tilbudt at stille en Grund til Raadighed for den nye Navigationsskole.

NORDHAVNS-VÆRFTETS KAPITALUDVIDELSE

Aktieselskabet »Nordhavns-Værftet«, der tidligere paa Aaret har vedtaget en Kapitaludvidelse paa 265,000 Kr., har nu ifølge Statstidende gennemført denne. Aktiekapitalen er derefter fordoblet til 530,000 Kr. fuldt indbetalt.

SØMANDS-KONFERENCE I LONDON

Den internationale Sømands-Konference i London er nu afsluttet. I Konferencen deltog Repræsentanter for England, den norske Eksilregering, Forenede Stater, Holland, Grækenland, det frie Frankrig, Belgien og Sverige. Forhandlingerne, der blev ledet af Amerikaneren *Goodrich Carter*, drejede sig om Søfolkens Problemer i Krigstiden, og i allerførste Række om Sikkerhedstjenesten til Søs.

Endvidere førtes der Forhandlinger om Søfolks Behoelssesforhold om Bord i Skibene.

Norsk Skibsbygning og dens Opgaver i Genopbygningens Tjeneste.

Den administrerende Direktør for »Moss Værft & Dokk A/S« *Th. R. Aamundsen* har fremsat en Række interessante Udtalelser om den norske Skibsbygningsindustri og dens fremtidige Opgaver i Genopbygningens Tjeneste.

Direktør Aamundsen understreger, at en Pessimisme, der kun fører til, at man sidder med Hænderne i Skødet og venter, baade er uberettiget og yderst skadelig for hele den norske Skibsfart. Det er ganske vist rigtigt, at mange Redere i Øjeblikket ikke kan sige, om de efter Krigen har mest Brug for en

SKIBSFART INDENFOR OG UDENFOR SPÆRREZONEN

Den svenske Skibsfarts Virkefelt er blevet betydeligt forøget, efter at otte Skibe, der hidtil laa i Sverige, nu er indsat i Røde Kors-Farten med Korn fra Nordamerika til Grækenland. Det er derved blevet muligt at beskæftige en Del af de nybyggede Motorskibe, for hvilke det ikke tidligere var muligt at finde noget Beskæftigelsesomraade. Senere er det yderligere blevet meddelt, at Røde Kors i De Forenede Stater har befragtet Transatlantic's Motorskib *Kanangoora* paa 7560 Tons d.w. for at transportere Fornødenheder over Stillehavet til de amerikanske Fanger i Japan. Det er endvidere Hensigten, at Skibet paa Tilbagereisen skal bringe Røde Kors-Forraad fra Japan til Japanere i U.S.A. I dette sidste Tilfælde er der imidlertid ikke Tale om et Skib, liggende indenfor Spærre-zonen, men om et Linieskib, der allerede i flere Aar har gaaet i Fart mellem Australien og Nordamerika. Der er intet oplyst om Vilkaarene ved disse Befragtninger i Røde Kors-Farten, men man regner med, at de er tilfredsstillende og giver et pænt Indsejlingsoverskud, som fuldt dækker Renter og Amortisering.

Forøvrigt gælder det for Farten udenfor Spærre-zonen, skriver det svenske økonomiske Tidsskrift *Af-färsvärlden*, at den tidligere betydelige Forskel i For-tjenesten paa den frie Fart og visse Timecharter-Befragtninger med fremmede Magter i høj Grad er formindsket eller næsten helt bortfaldet. For al Fart paa U. S. A. kontrolleres Fragterne af U. S. A. *Maritime Commission*, som arbejder i Forstaaelse med England.

Som Følge heraf maa man vente, at de svenske Rederiers Indsejlingsoverskud i 1942 i Almindelighed bliver mindre end i 1941. Dette gælder ganske særligt de Rederier, som har haft forholdsvis meget Tonnage i den frie Fart uden for Spærre-zonen. Regnskabsresultaterne vil iøvrigt blive paavirket af Af-skrivninger, bogførte Gevinster paa forliste Skibe etc. Gennem den ovenfor omtalte Fragtkontrol er Markedet forøvrigt blevet saa bundet, at der næppe mere kan tales om nogen fri Fart. Med de 50.000 Tons, som nu er gaaet i Røde Kors-Fart, er den i Sverige oplagte Tonnage blevet formindsket, men ved Nybygninger tilføres der stadig nyt Materiale til den indfrosne Kapital.

DET NYE, STORE SVENSKE MINEFELT

Sverige har truffet en ny og drastisk Forholdsregel S i Anledning af Sænkningerne i svensk Territorialfarvand. I den forløbne Uge er der fra Stockholm udsendt følgende officielle Meddelelse:

For at lette Opgaverne for den svenske Neutralitetsvagt er der udlagt Miner udfor Østkysten mellem Hävrings og Kråkelund indenfor og i Tilslutning til svensk Territorialfarvand.

Søfarende advares mod at besejle det angivne Omraade. Der bliver ikke etableret Minelodning.

2.000 Tonner eller en 10.000 Tonner, men givet er det, at den norske Handelsflaade behøver en betydelig Tilvækst af praktisk talt alle Skibsstørrelser og Typer. For at lægge en Generalplan for Genopbygningen af den norske Handelsflaade, er det derfor paa indeværende Tidspunkt ikke nødvendigt at vide, hvilke Skibe de enkelte Rederier har Behov.

Det er en udbredt Mening indenfor alle Befolkningslag, at Tiderne er saa usikre, at det ikke er Umagen værd at lægge Planer for Fremtiden. Ganske vist har vi, fortsæt-

ter Værftsdirektøren, i Øjeblikket ikke det store Overblik, men saameget ved man dog, at det ikke er forsvarligt at udsætte Genopbygningsarbejdet. Først og fremmest ved man, at vi — som forøvrigt de fleste af Verdens Lande — er blevet adskillig fattigere end før Krigsudbruddet. Dernæst ved man, at den nordiske Udenrigshandel paa Grund af manglende Valuta og af andre Grunde i mange Aar fremover, vil foregaa i Form af Varebytte. Naar det gælder Shipping, saa ved man, at den norske Handelsflaade, som pr. 31. December 1939 var paa 4,7 Mill. Brt., nu er reduceret med en Tredjedel. Endvidere er det aabenbart, at Skibe, som gaar i Krigstjeneste i tre Aar med mangelfulde Reparationer og med daarlig eller ingen Vedligeholdelse, vil faa deres effektive Alder forøget med sandsynligvis ti Aar. Man ved ogsaa, at Skibstabene vil fortsætte, saa længe Krigen varer, og at baade Antallet af Skibe og disses Værdi formindskes.

Norges Importoverskud mere end opvejet af Fragtindtægterne

Derfor er der vægtige Grunde nok til at tænke alvorligt paa Landets og Næringslivets Genopbygning, og for Skibsredere og Værfter er der yderligere to specielle Forhold, som nødvendiggør en øjeblikkelig og intens Indsats.

Her tænker jeg, udtaler Direktør Aamundsen, i første Række paa den enestaaende Betydning i nationaløkonomisk Henseende, som den norske Skibsfart har haft før i Tiden — en Betydning, som efter min Mening vil blive endnu større efter Krigen. Det er et velkendt Faktum, at Norges store aarlige Importoverskud er blevet mere end opvejet gennem de i Udenrigsfarten indtjente Fragter, og dette har igen haft afgørende Betydning for den norske Levestandard. Kun eet eneste Aar har Importoverskuddet været højere end Værdien af de indtjente Fragter.

Det er endvidere værd at bemærke, at en stor Del af det norske Importoverskud skyldes Indførslen af Skibe, og enkelte Aar har denne ene Varekategori i Værdi beløbet sig til Halvdelen af Norges hele Importoverskud.

Norge er ikke i Besiddelse af særlig store Naturrigdomme, skønt det langtfra er saa fattigt, som man har været tilbøjelig til at tro. Forædlingsindustrien er kvantitativt set, ikke saa veludviklet, at Eksporten kan blive stor nok til at betale den Varemængde, som er paakrævet, baade til at opretholde Levestandarden, til Genopbygningen og til den vide Udbygning af Landet. Hertil kræves alt, hvad Landet kan mobilisere af Initiativ og Arbejdskraft, men som den vigtigste Enkeltfaktor kommer Skibsfarten afgjort i første Række.

Naar Krigen er til Ende, har Norge som forhen Redernes og Mæglernes Sagskundskab og en ualmindelig dygtig Sømandsstand at bygge paa, men Materiellet vil vise sig utilstrækkeligt. Medens Norges Skibsredere før i Tiden havde næsten ubegrænsede Muligheder for at placere Ordre paa udenlandske Værfter, vil dette efter Krigen af valutamæssige Grunde blive i høj Grad vanskeligt, og selv om det fra et nationaløkonomisk Synspunkt skulde vise sig berettiget eller endog ønskeligt at stille Valuta til Disposition for Bygning af en Del Skibe i Udlandet, saa vil Leveringstiden dog blive meget lang, antagelig mange Aar. Forholdet er jo saaledes, at det for Størstedelen er de søfarende Nationer, der er skibsbyggende Lande, og alle disse vil faa fuldt op at gøre med at genopbygge de respektive Landes egne Handelsflaader. De Værfter, der før i Tiden var indstillet paa at bygge Skibe til Eksport, maa i adskillige Aar fremover indstille sig paa Hjemmemarkedene.

Norske Redere vil blive henvist til norske Værfter

Resultatet heraf bliver ganske naturligt, at det norske Rederierhverv til Genopbygning af det Materiel, der er en Livsnødvendighed, i overvejende Grad henvises til norske Skibsværfter i Stedet for som tidligere frit at kunne vælge mellem norske, svenske, danske, engelske og hollandske

Værfter. Dette faar til Følge, at de norske Værfter, hvis nationaløkonomiske Betydning, hvad Beskæftigelsesgraden angaar, hidtid ikke har været større end de fleste andre Hjemmeindustri-Bedrifter, i Fremtiden vil faa væsentlig Betydning i den nationale Husholdning. For det første ved at reducere den Del af Importoverskuddet, som skyldes de i Udlandet byggede Skibe, og for det andet vil det hovedsagelig afhænge af Skibsbyggerierne, hvor hurtigt den norske Handelsflaade kan genopbygges. Det vil igen sige, at hele Nationens Levestandard indirekte influeres af, hvordan og hvor hurtigt de norske Værfter kan løse denne Opgave.

Foruden Bygning af Skibe til Udenrigsfart, vil ogsaa Fiskerieringens Rationalisering medføre et stort Behov for nyt Materiale, og eftersom den altovervejende Del af Fangsten eksporteres, bliver ogsaa Bygningen af Fiskefartøjer en af de Opgaver, som kommer i første Række.

Det kan i denne Forbindelse være af Interesse at se, hvor stor — eller rettere sagt hvor lille — en Del af Norges Handelsflaade, som i de senere Aar er bygget paa norske Værfter. Hvis man ser paa hver Tiaarsperiode for sig, faar man:

Tiaars-periode	Skibe bygget for		I Procent
	norsk Regning B. R. T.	Heraf Skibe bygget i Norge B. R. T.	
1900—1909	813.271	423.908	52,1
1910—1919	1.033.204	407.407	39,4
1920—1929	1.824.286	255.059	14,0
1930—1939	2.387.411	252.866	10,6

Foruden de Skibe, der for norsk Regning er bygget ved norske Værfter, er der dog ogsaa ved disse Værfter bygget Skibe for udenlandsk Regning. Den samlede Tonnage, bygget for udenlandsk Regning i Aarene fra 1930 til 1939, var 50.371 BRT., hvilket bringer den samlede Produktion for denne Periode op paa 303.237 BRT., svarende til en gennemsnitlig Aarsproduktion paa ca. 30.000 BRT. Den højeste Aarsproduktion i denne Periode var i 1930 med 57.343 BRT., medens den maksimale Produktion for hele Tidsrummet 1900—1939 faldt paa 1920 med 61.942 BRT. Heraf var der dog en Del Skibe af Beton og Træ, saaledes at den virkelige Rekord for Bygning af Staal-skibe ligger saa langt tilbage som 1906 med 57.122 BRT.

De norske Værfters Kapacitet

Disse Oplysninger om norsk Skibsbygningskapacitet, siger Direktør Aamundsen, er ikke videre opmuntrende, men det maa understreges, at Værfternes Kapacitet aldrig er blevet fuldt udnyttet. De norske Værfters samlede teoretiske Aarskapacitet er paa 160.000 BRT., men heraf er der kun en Kapacitet paa Bygning af store Skibe (over 6.000 BRT.) paa ialt 60.000 BRT. Med den teoretiske Kapacitet menes selve Anlæggenes Kapacitet uden Hensyn til, om de enkelte Værfter har det Antal Arbejdere eller ikke, der svarer til den teoretiske Kapacitet, og da næppe noget Værft har saa mange Arbejdere, og da der desuden anvendes en væsentlig Arbejderstab til Reparationer, kan man ikke regne med, at den norske Aarsproduktion af Skibe ved nu eksisterende Værfter kan stige højere end til 80—90.000 BRT.

Hvis man tænker sig, at den norske Handelsflaade *kun* bliver reduceret med en Tredjedel eller 1,58 Mill. BRT., saa svarer det til de norske Værfters samlede Byggekapa-citet i et Tidsrum af 18—19 Aar. Regner man yderligere et Skibs Levetid til 25 Aar, saa trænger de tilbageblevne to Tredjedele til en aarlig Fornylse paa 126.000 BRT., hvortil der altsaa ikke vil være Byggemuligheder i Norge i den første Snes Aar, hvis den tabte Del af Flaaden skal genopbygges.

I Virkeligheden dækker disse Tal ikke de faktiske Forhold, fordi de fleste norske Værfter ikke kan bygge de store Skibe, der bliver Behov for. Stillingen er altsaa endnu ugunstigere, end Tallene giver Udtryk for. De viser tydeligt, at norsk Skibsbygning i sin nuværende Form ikke tilnærmelsesvis kan løse de Opgaver, den stilles overfor.

Det, der maa gøres, er at udbygge og modernisere de Værfter, hvor der er Muligheder for Udvidelse, saaledes at Kapaciteten for Bygning af store Skibe kan forøges. Forøvrigt bør der anvendes en helt anden Maalestok end tidligere, naar det gælder Skibsbygningsindustri. Bygning af middelstore eller store Skibe er kun økonomisk muligt eller berettiget ved store og moderne Anlæg, saaledes at man kommer bort fra det *Husmandssynspunkt*, som f. Eks. kom til Udtryk, da den norske Stat i 1930 vilde hjælpe den betrængte norske Skibsbygningsindustri ved at garantere for Laan til Udvidelse og Moderniseringer paa ialt 1,5 Mill. Kr., eller som i 1935, da det blev foreslaaet, at Staten skulde bevilge Laan paa ialt 2,5 Mill. Kr. til Modernisering af Værfter, saaledes at de blev sat i Stand til at overtage Kontrakter paa store Skibe. Begge disse Beløb er tilsammen ikke stort mere end Halvdelen af, hvad det vil koste at anlægge et virkeligt moderne Værft med en Kapacitet paa 40—50.000 BRT. pr. Aar.

Ved Siden af at udbygge de eksisterende Værfter og eventuelt anlægge nye, er det nødvendigt at skabe Betingelser for den forretningsmæssige Drift af Værfterne. Dette er ikke nogen uoverkommelig Opgave, men det kræver den rationelle Udnyttelse af Kapaciteten. Da det som en Begyndelse gælder om at bygge de flest mulige Skibe paa den kortest mulige Tid og med den mindst mulige Anvendelse af Materialer og Arbejdskraft, og derfor saa billige Skibe som muligt, saa kan man ikke komme udenom en Begrænsning af Typer, og samtidig gaa ind for Seriebygning. Dette betinger igen Etablering af et Samarbejde mellem Redere og Værfter, og et saadant Samarbejde bør snarest optages. Dette Forslag vil sikkert støde paa den

Indvending, at det er umuligt paa nuværende Tidspunkt at vide noget bestemt om Udenrigsfarten i Fremtiden, men selv om man akcepterer dette Synspunkt, er der dog intet til Hinder for at lægge en Generalplan, som dækker alle Muligheder og saa bruge denne i den Udstrækning, som Forholdene efter Krigen betinger.

Det maa ogsaa tages i Betragtning, at der er stort Behov for Skibe i Indenrigsfarten. Foruden Baade til Fiskerflaaden trænger man ogsaa til et betydeligt Antal Skibe i Passager- og Godsfart langs den norske Kyst, og et Program for denne Gren af Skibsbygningen kan i alle Tilfælde lægges med nogenlunde stor Sikkerhed. Med saa Undtagelser er norske Værfter beregnet til Bygning af mindre Skibe, og en Udvidelse af disse Værfter vil tage mindst et Aar eller to.

Det er ogsaa paa sin Plads at nævne, at en meget stor Del af den norske Flaade pr. 31. December 1939 led af Alderdomssvaghed. Dette gælder ikke Tankskibsflaaden, men af de resterende 1522 Skibe paa tilsammen 2.802.462 BRT. var paa det nævnte Tidspunkt 733 Skibe paa 798.440 BRT. over 20 Aar gamle. Regnet efter Tonnagen er det kun 28,5 pCt., men i Antal 48,1 pCt.

Direktør Aamundsen slutter:

— Der kan ikke være Tvivl om, at den kommende Tid byder paa Opgaver nok for den norske Skibsbygningsindustri. Der kræves i Genrejsningsarbejdet en positiv Indstilling baade fra Værfternes Side og fra de Institutioner og Enkeltpersoner, som har Forbindelse med det norske Rederierhverv og forøvrigt fra alle, hvem Landets Velfærd ligger paa Sinde.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ø. P.'s Plantage og Tinmine atter i Drift

Det Østasiatiske Industri- og Plantageselskab har nu efter Regnskabsmeddelelsen udsendt Regnskab og Beretning.

I Beretningen oplyses om Sojakagefabriken, at den i Driftsaaret 1941—42 har forarbejdet ca. 10.000 Tons forskelligartede Raastoffer, saa godt som alle af indenlandsk Oprindelse. Beskæftigelsen har i Forhold til de ringe Kvantiteter været god. Nettooverskudet fra Fabriken stammer udelukkende fra disse Fabrikationer, fra Realisation af gamle Varelagre og fra indgaaede gamle Fordringer. Fabrikens Bruttofortjeneste har beløbet sig til ialt 4.439.000 Kroner.

Paa Plantagerne paa Malakkahalvøen blev Arbejdet indstillet, da Krigen i December naaede Halvøen. Men Arbejdet skal dog i nogen Grad være genoptaget ved Midten af 1942 under Plantagestabens Opsyn. Der foreligger ikke hverken Beretning eller Driftsregnskab fra nogen af Plantagerne.

Fra Pong Tin Mine foreligger ligeledes ogsaa kun Oplysninger om, at Arbejdet standsede i December 1941 og senere — formodentlig i begrænset Omfang — er genoptaget i Februar 1942.

Dansk Dampskibsrederiforenings Boldklub

»Dansk Dampskibsrederiforenings Boldklub«, der blev stiftet i Foraaret af nogle fodboldinteresserede unge Mennesker i Udligningskassen og Dansk Dampskibsrederiforening, er i Sommerens Løb vokset stærkt, idet den nu tæller 85 aktive og passive Medlemmer blandt Dansk Dampskibsrederiforening, Udligningskassen, Fragnævnet og forskellige københavnske Rederier.

Klubben har nu indmeldt sig i Handels- og Kontorstandens Boldspil-Union og har der et B-Hold og et C-Hold i Unionens Fodboldturnering. B-Holdet siges at være meget stærkt og staar med 8 Points for fire spillede og vundne Kampe, 11 Maal mod 4. C-Holdet er derimod noget svagere, idet det har tabt de to spillede Kampe. Klubben har endvidere en Del Tennis-Spillere, der har spillet paa en af Klubben lejet Bane i Frihavnen. Til Vinter agter mange af Medlemmerne at gøre Gymnastik, og ligeledes tænker man paa at starte et Haandbold-Hold.

Naturligvis er det svært for en nystartet Klub at klare den økonomiske Side, men mange passive Medlemmer yder god Støtte.

Forøgelse af Flaaden

Skibsreder Chr. Wraae-Folling, København, der i den senere Tid har oprettet de tre nye Rederier »Bjarke«, »Uffe« og »Nordhavet«, har for nylig forøget sin Flaade med endnu et Skib. Det er Motorskibet »Almee«, der er paa 150 Tons d.w., bygget af Eg i 1911 i Paimpol og forsynet med en Motor paa 90 H.K. Skibet, som tilhørte Kaptajn H. L. Rasmussen, Søby, er allerede overtaget af den nye Ejer, og det skal føres af Kaptajn K. Christensen, tidligere M/S »Hedvig« af Aalborg. Købesummen er 103.000 Kroner.

Det nyindkøbte Skib gaar ind under Rederiet »Nordhavet«, hvortil ogsaa hører M/S »Gøte« paa 180 Tons d.w. Under Rederiet »Uffe« hører M/S »Jørga« paa 165 Tons d.w. og under Rederiet »Bjarke« M/S »Bris« paa 175 Tons d.w.

Graeser, Berlin-Friedenau Stubenrauchstr. 69

Ruf: 8842 66 Drahtanschrift: Kromschiff Berlin
Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

FRAISSINET
KEDELRENSNINGSAPPARATER

gennem

DYHR

C. 8901

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-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

Lauritzens Skibe faar Efternavnet »Lau«

Da de nye Bestemmelser angaaende Registrering af Skibsnavne for kort Tid siden traadte i Kraft, opstod der en Del Vanskeligheder. Som det vil vides, bestemmer den nye Skibsregistreringslov, at intet Skibsnavn, der kan forveksles med et allerede eksisterende Navn, vil kunne registreres.

Under disse nye Forhold har Rederiet J. Lauritzen set sit Navnesystem truet, idet det for Fremtiden vilde blive umuligt at knytte gamle Traditionsnavne, haaret f. Eks. af Rederiets allerførste Skibe, til Nybygninger, saafremt der blot fandtes eet registreringspligtigt Fartøj her i Landet af samme Navn. Rederiet har derfor besluttet for Fremtiden at knytte et Efternavn til de kendte Pigenavne, naturligvis ikke til Reefer-Navnene. og efter Gennemgang af et stort Materiale af Forslag er man standet op ved Navnet Lau, der, som det vil ses, er en Forkortelse af Lauritzen.

I Løbet af kort Tid vil Hjemmeskibene i Overensstemmelse hermed faa dette Efternavn og for Fremtiden altsaa komme til at hedde: »Hilma Lau«, »Jelva Lau«, »Anna Lau«, »Inger Lau«, »Nerma Lau«, »Katja Lau« og »Hedda Lau«. Skoleskibene vil ikke blive berørt af Forandringen.

Dødsfald

Kun 57 Aar gammel er Grosserer *Herman Marsing* død. Grosserer Marsing havde Agenturer for flere udenlandske Firmaer, bl. a. i engelske og skotske Kul og Koks for Firmaet Bruce Lindsays Bros, Ltd. i Leith.

En af Æros kendte Skibsredere *H. L. Rasmussen* i Soby er død 60 Aar gammel.

Skibsreder Rasmussen, der foruden sin Rederibedrift drev en ret stor Tømmerhandel, var kendt i vide Kredse, og hjemførte al sin Trælast fra Sverige og Finland med egne Skibe. De Skibe, som han administrerede, var hovedsagelig mindre Galeaser, men ogsaa et Par ret store 3-mastede Motorskonerter hørte ind under Rederiet.

Sejlskibsrederforeningen flyttet til St. Annæ Plads

Dansk Sejlskibsrederforening for mindre Skibe, der tidligere har haft sine Kontorer i Nyhavn, Hjørnet af Havnegade, er nu flyttet til St. Annæ Plads 28, St. tv.

Flytningen betegnes i Foreningens sidst udkomne Medlemsblad som et Led i den Renselsesproces, Foreningen har været underkastet, og det tilføjes, at det sikkert vil berolige Medlemmerne at vide, at den sorte Børs forgæves vil spejle efter Leverancer af Mærker fra vort Kontor.

Danmarks Fiskehandels- og Havfiskeriforening

En af de største Havfiskeri-Sammenslutninger, »Dansk Fiskehandels- og Havfiskeriforening«, holder den 31. August paa Hotel Spangsberg i Esbjerg sit 61. Aarsmøde.

Af den righoldige Dagsorden fremgaar det, at man særlig vil behandle Fiskeeksporten og Fiskeauktionerne samt en Gros-Fiskehandelen og Maksimalpriserne.

Paa Valg for en 3-aarig Periode er J. Bagh, Skagen, Johs. Hansen, Kerteminde, L. Kruse-Jensen, København, Anton Pinnerup, Grenaa, og A. Priess, Glyngøre.

Formand for Foreningen er Fiskegrosserer A. M. Vendsyssel, København.

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Kølehus og Isværk ved Odense Havn

For et halvt Aars Tid siden stiftedes i Odense et Aktieselskab, hvis Formaal var at opføre et moderne Kølehus og Isværk ved Odense Havn.

Efter Planen skulde Kølehuset og Isværket bygges snarest muligt, og det vilde formentlig allerede have været nær Fuldførelsen, hvis Byggeforholdene ikke var blevet vanskeliggjort af Materialeangel. Nu synes der imidlertid at aabne sig Udsigt til, at Bygningerne til det omfattende Foretagende vil kunne opføres.

Selskabet har til Opførelsen af Bygningerne erhvervet en Grund ved den ny Havn. Da Kølehuset skal modtage alle Slags Levnedsmidler til Nedkøling, slagtede Dyr, Frugt, Flæsk, Fjerkræ m. m., maa der opføres flere Bygninger. Der bygges derfor et særskilt Kølehus for Frugt.

Byggeomkostningerne er beregnet til omkring 1½ Mill. Kr. Da Aktieselskabet blev stiftet, tegnedes der en Aktiekapital paa 60.000 Kr., men Bestyrelsen fik Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen til 600.000 Kr., og Udvidelsen til denne Sum vil nu finde Sted.

Skibbrudne Skandinaver 48 Døgn paa Havet

Syv Nordmænd, en Svensker og en Dansker er i Følge »Svenska Dagbladet« ankommet til en Havn paa den amerikanske Østkyst efter at have drevet omkring paa Havet i 48 Døgn paa to Redningsflaader.

Deres Skib var blevet torpederet, og kun de ni Mand havde reddet sig op paa Flaaden. Efter tre Ugers Forløb var Provianten sluppet op. Det lykkedes dem imidlertid at fange tre Skildpadder paa hver ca. 30 kg, hvilket blev deres Redning. Da de blev opdaget af et Skib og undsat, var de ikke mere udmattede, end de alle ni uden Hjælp kunde klatre op ad Skibssiden.

PERSONALIA

65 Aar

Dampskibsekspeditor ved Østbornholmske Dampskibsselskab, Kaptajn H. C. Vesth, fyldte i Søndags 65 Aar. Kaptajn Vesth sejlede i en halv Snes Aar som Styrmand i D. F. D. S., inden han i 1915 blev ansat som Skibsfører i »Østbornholmske«, hvor han førte først S/S »M. Davidsen«, senere S/S »Hammershus«. Siden 1920 har Kaptajn Vesth bestridt sin nuværende Stilling som Leder af de østbornholmske Dampers Ekspedition i København.

60 Aar

Tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Norden«, Kaptajn *Chr. Rasmussen*, fylder i Morgen — Lørdag — 60 Aar. Kaptajn Rasmussen forlod Søen i 1930 og har siden været bosiddende i Lohals.

Maskinmester paa Frederikshavns Værft og Flydedok *A. Andreassen* fylder i Dag — Fredag — 60 Aar.

Maskinmester Andreassen, der gennem mange Aar har været Værkfører og senere overtaget den betroede Post som den store Virksomheds 1. Maskinmester, er kendt af Søens Folk, der med deres Skibe jævnlig besøger Værftet, som en ualmindelig dygtig og pligtopfyldende Funktionær.

50 Aar

Lederen af Rederiet J. Lauritzens Assuranceafdeling, Fuldmægtig W. Pærregaard, fyldte i Søndags 50 Aar.

Fuldmægtig Pærregaard har været knyttet til Rederiet i 22 Aar, og hans Virkefelt har omfattet adskillige Omraader indenfor den store Virksomhed, først og fremmest har han dog varetaget alle dets Assurance-Sager. Hr. Pærregaard har i en Aarrække været Bestyrelsesmedlem i Pensions- og Livrenteinstituttet.

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—9,5 m. Ved Langeliniekanen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,6 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 13 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 Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødenheder 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, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrødenheder, 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 Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaasende og den Distance, der lodes og er meget moderate. 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 Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons, Opballysbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 6 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

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, Kulyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran loftende 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 fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,80 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøges 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 tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 3½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkræner. 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: Sejlak 24 Øre, Sejlak med Hjælpekruer 33 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet 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 Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibebrug 8 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. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibesmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvands: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sinesærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—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 Flojtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaasende 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. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. 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 50 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlakibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Bullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 27. August 1942.

Nr. 34.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterets Begyndelse. Kvarterabonnementer kan inden Aarots Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Eukelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1188. Sverige. Öland. Ölands södra udde. Bifyr forandret.

(U. f. s. Nr. 34/1572. Stockholm 1942.)

Ölands södra uddes Bifyr paa c. 56° 12' N. 16° 24' E. er forandret saaledes, at Fyret nu viser hvidt, fast Lys mellem Pejlingerne 159° og 170°. Iøvrigt er Fyret uforandret.

(Kort Nr. 180 og 181.)

1189. Sverige. Ölands E.-Kyst. Vragvager inddraget.

(U. f. s. Nr. 34/1571. Stockholm 1942.)

Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt paa 56° 36',₈₀ N. 16° 46',₈₀ E., c. 13 Sm 190° fra *Kapelluddens Fyr*, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 28/1009 1942.)

1190. Sverige. Hävringe—Kråkelund. Miner udlagt.

(Kgl. dansk Gesandtskab, Stockholm, 22/8 1942.)

For at lette den *svenske Neutralitetsvagts Virksomhed* er der udlagt Miner udfor *Sveriges E.-Kyst mellem Hävringe 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',₅ N. 16° 54' 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 Minelødsning.

1191. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
(U. f. s. Nr. 34/1570. Stockholm 1942.)
Paa hver af Pladserne:
1) c. $59^{\circ} 20',_3$ N. $18^{\circ} 11',_6$ E., c. 230 m 157° fra *Mölna Bro*.
2) c. $59^{\circ} 19',_8$ N. $18^{\circ} 09',_5$ E., c. 180 m 56° fra *Stora Hundudden*,
er udlagt 2 Lystønder, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser.
Der maa ikke ankres imellem Lystønderne og Land.
1192. Sverige. Bottniske Bugt. S-lige Sejløb til Luleå. Varde fjernet.
(U. f. s. Nr. 34/1569. Stockholm 1942.)
Germandöhallan Varde paa $65^{\circ} 23',_{28}$ N. $22^{\circ} 12',_{59}$ E. er fjernet, da det i E. f. S. Nr. 33/1162 1942 omhandlede nye Fyr, *Germandöhallan* Fyr, er opført paa Vardens Plads.
(E. f. S. Nr. 33/1162 1942.)
1193. Sverige. Bottniske Bugt. S-lige Sejløb til Luleå. Fyr flyttet og forandret. Varde fjernet.
(U. f. s. Nr. 34/1568. Stockholm 1942.)
a) *Liljeudden* Fyr er flyttet c. 65 m mod Syd til Pladsen for *Liljeudden* Varde paa $65^{\circ} 25',_{00}$ N. $22^{\circ} 14',_{25}$ E. og viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 5,7 m. Hvidt Fyrhus paa hvid Sokkel med rødt Bælte. Fyret lyscr, som følger:
1. Grønt i Pej. fra 180° til 199° . 4. Grønt i Pej. fra 329° til 357° .
2. Hvidt i — - 199° - 210° . 5. Hvidt i — - 357° - 3° .
3. Rødt i — - 210° - 329° . 6. Rødt i — - 3° - 22° .
b) *Liljeudden* Varde er fjernet.
(Se Tillæg.)

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

1194. (T). Danmark. Sundet. Drogden. Knollen Lys- og Klokketønde midlertidigt slukket.
Knollen Lys- og Klokketønde paa c. $55^{\circ} 37',_6$ N. $12^{\circ} 42',_1$ E. er midlertidigt slukket.
1195. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. t. S. Oplysning om Afmærkning af Skibsfartshindring.
Skibsfartshindringen paa $55^{\circ} 30' 54''$ N. $12^{\circ} 41' 30''$ E., SW. t. S. for *Drogden* Fyr, er nu afmærket med en Neonlanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa selve Hindringen.
(E. f. S. Nr. 17/589 1942.)
1196. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Oplysning om Afmærkning af Skibsfartshindring.
Skibsfartshindringen, der ligger paa $55^{\circ} 30' 08''$ N. $12^{\circ} 40' 13''$ E., c. 2,5 Sm 218° fra *Drogden* Fyr, er foruden at være afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, yderligere blevet afmærket med en Neonlanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa selve Hindringen.
(E. f. S. Nr. 33/1167 1942.)
1197. Sverige. Sundet. Limhamn W. Vragdel fjernet. Vragvager inddraget.
(U. f. s. Nr. 34/1613. Stockholm 1942.)
Den i E. f. S. Nr. 26/965 1942 rapporterede Vragdel paa c. $55^{\circ} 35',_8$ N. $12^{\circ} 52',_4$ E. er fjernet. Samtidigt er den ved Vraget udlagte Vragvager med 2 grønne Flag blevet inddraget.
(E. f. S. Nr. 26/965 1942.)

1198. (T). Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.
(U. f. s. Nr. 34/1576. Stockholm 1942.)
Til Vejledning under Uddybningsarbejder i Indsejlingsrenden til *Falsterbokanalen* er midlertidigt opført en Duc d'Albe paa c. $55^{\circ} 28',_0$ N. $12^{\circ} 53',_0$ E., i E.-lige Ledefyrlinie. Paa Duc d'Alben er anbragt et Fyr, der viser rødt Hurtigblink.
1199. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Lægehuk Forfyr SE. Dybde aftaget.
Dybden paa $54^{\circ} 52'$ ($27''$) N. $12^{\circ} 11'$ ($31''$) E., c. 680 m 139° fra *Lægehuk* Forfyr, er aftaget fra 3,₄ m til 2,₅ m.
(Kort Nr. 162 og 187.)
1200. Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø SE. Skibsfartshindring afmærket.
En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, og som rapporteres paa c. $54^{\circ} 56',_0$ N. $11^{\circ} 36',_5$ E., c. 3 Sm 118° fra *Femø Kirke*, er afmærket med en Vragvager.
1201. Danmark. Store-Bælt. Korsør Indsejling. Vrag rapporteret.
Vraget af en Lystkutter rapporteres at være sunket udfor *Korsør*, NW. for *Korsør Baake Fyr* og antagelig N. for *Korsør Ledefyrlinie*. Vraget anses for at være ufarligt for Sejladsen.
c. $55^{\circ} 19',_0$ N. $11^{\circ} 07',_0$ E.
1202. Danmark. Store-Bælt. Sprogø W.-Rev. Sømærke atter i Orden.
Sprogø W.-Rev hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost paa c. $55^{\circ} 19',_4$ N. $10^{\circ} 55',_9$ E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 32/1139 1942.)
1203. Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N. Oplysning om Sømærkes Plads.
(N. f. S. Nr. 33/1694. Berlin 1942.)
Vengeancegrund N. røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, der paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidigt flyttedes c. 600 m mod Syd til c. $55^{\circ} 13',_4$ N. $11^{\circ} 05',_8$ E., er endnu ikke flyttet tilbage til sin oprindelige Plads.
(E. f. S. Nr. 30/1114 1941.)
1204. Danmark. Store-Bælt. Omø SW. Vrag.
(N. f. S. Nr. 33/1693. Berlin 1942.)
Det paa c. $55^{\circ} 04',_8$ N. $11^{\circ} 03',_9$ E. rapporterede Vrag er endnu ikke blevet eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 20/1688 1940.)
1205. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Langeland W.-Kyst. Kædeby. Oplysning om Rester af Bro.
Resterne af Pælekonstruktionen ved *Kædeby Bro* paa c. $54^{\circ} 51',_4$ N. $10^{\circ} 40'$ E., der blev ødelagt 1939, er fjernet med Undtagelse af 4 Pælestumper, som i c. 1,₄ m Vand 125 m fra Kysten rager 20—50 cm op over Bunden.
Resterne af Brohovedet, en Stendynge, er afmærket med 4 Pæle, hver forsynet med 1 Halmvisek.
(E. f. S. Nr. 9/706 1939. Kort Nr. 170.)
1206. Danmark. Lille-Bælt. Baagø E. Skibsfartshindring fjernet.
Skibsfartshindringen E. for *Baagø*, paa $55^{\circ} 17'$ ($54''$) N. $9^{\circ} 51'$ ($48''$) E., c. 180 m SSW. for *Remmen E.* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 20/740 1942.)
1207. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Forbudt Omraade.
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser den 26., 27. og 28. August 1942. Den daglige Skydetid er Kl. 0700—1800.
Angaaende Skydefeltets Grænser henvises til E. f. S. Nr. 1/91 1942.

Naar der skydes, vil der være hejst en Ballon eller et Flag paa en Signalmast i Skydeterrænets NE.-lige Del paa c. $55^{\circ} 10',_6$ N. $9^{\circ} 38',_8$ E. Naar dette Signal er hejst, er det forbudt at besejle eller opholde sig paa Skydefeltet paa Søen.
(E. f. S. Nr. 1/91 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1208. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

E. f. S. Nr. 29/1046 1942 annulleres og erstattes med:

I August—September Maaneder 1942 finder paa Hverdage Skarpskydning Sted ved *Jægerspris*, som følger:

1) 3.—5. September. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1200 og 1300—1700.

Under Skydning hejses Skydeflag paa *Kroblingebakke* paa c. $55^{\circ} 52',_7$ N. $11^{\circ} 57',_2$ E., paa en Mast c. 1100 m S. for *Nissebakker* og paa en Mast c. 400 m N. for *Nissebakker*, der ligger paa c. $55^{\circ} 53',_0$ N. $11^{\circ} 56',_1$ E.

Naar Skydeflag er hejst som ovenfor angivet, maa ingen Sejlads finde Sted indenfor det nedenfor angivne Skydeomraade paa Søen.

2) 24. August—2. September og 7.—30. September. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1300.

I Skydetiden vil der være hejst Signalfag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. for *Troldegaard*), paa Udsigtstaarnet ved *Skoven Mølle* (c. 1400 m NNW. for *Christiansmunde*), paa *Julianehøj* (c. 500 m N. for *Jægerspris Hovedgaard*) og paa *Carolinehøj* (c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*).

I Skydetiden er al Sejlads forbudt paa Skydeomraadet over Søen.

Skydeomraadet over Søen er under samtlige Skydninger begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

a) $55^{\circ} 54',_8$ N. $11^{\circ} 54',_8$ E. d) $55^{\circ} 52',_0$ N. $11^{\circ} 50',_2$ E.

b) $55^{\circ} 54',_9$ N. $11^{\circ} 52',_0$ E. e) $55^{\circ} 49',_0$ N. $11^{\circ} 53',_9$ E.

c) $55^{\circ} 53',_4$ N. $11^{\circ} 50',_2$ E.

samt af Kystlinien mellem Punkterne e og a.

Paa enkelte af de nævnte Dage vil der endvidere blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Orebjærg*, hvilket tilkendegives ved Signalfag paa *Maglehøj* paa c. $55^{\circ} 48',_7$ N. $11^{\circ} 55',_7$ E.

Paa disse Dage er al Sejlads i den E.-lige og S.-lige Del af *Jægerspris* Bugt forbudt.
(E. f. S. Nr. 29/1046 1941.)

1209. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring i $12,8$ m Vand paa $56^{\circ} 47'$ ($12''$) N. $10^{\circ} 55'$ ($00''$) E., c. 16 Sm N. t. E. for *Gerrild Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 75 m SW. for Hindringen.

1210. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring i $13,0$ m Vand paa $56^{\circ} 53'$ ($30''$) N. $10^{\circ} 31'$ ($40''$) E., c. 5 Sm 139° fra *Hals Barre Fyr*, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, og en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt henholdsvis 80 m og 20 m SW. for Hindringen.

1211. Danmark. Kattegat. Frederikshavn Indsejling. Sømærke genudlagt.

Marensrev røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste paa c. $57^{\circ} 26',_1$ N. $10^{\circ} 36',_0$ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 33/1187 1942.)

1212. Danmark. Skagerrak. Hirtshals SW. Undervandshindring.

(N. f. S. Nr. 33/1700. Berlin 1942.)

En Undervandshindring rapporteres paa c. $57^{\circ} 32'$ N. $9^{\circ} 50'$ E., c. 5 Sm 230° fra *Hirtshals Fyr*.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1213. Norge. Lofoten. Gimsøystraumen S. Lysoy Fyr SW. Oplysning om Grund. Sømærke udlagt.
(E. f. S. Nr. 15/342. Oslo 1942.)
E. f. S. Nr. 31/1113 1942 udgaar og erstattes med:
En Grund med en mindste Dybde af 3,5 m er fundet paa 68° 12' 36" N. 14° 10' 15" E., 750 m 231° fra *Lysoy Fyr*.
Ved Grundens SE.-Kant er i 9 m Vand udlagt en rød Stage paa 68° 12' 32" N. 14° 10' 16" E., 840 m 224° fra *Lysoy Fyr*.
(E. f. S. Nr. 31/1113 1942.)
1214. Norge. Sogn og Fjordane. Stadlandet NW. Oplysning om Grund.
(E. f. S. Nr. 15/344. Oslo 1942.)
En Grund med en mindste Dybde af 3,7 m er fundet paa 62° 11' 54" N. 5° 07' 24" E., 60 m fra Land og 475 m 240° fra den yderste Spids af *Freianes, Stadlandet NW.-Side*.
(E. f. S. Nr. 37/2168 1940.)
1215. Norge. Sogn og Fjordane. Vågsoy W. Nord-Vågsoy Fyr WSW. Oplysning om Grund.
(E. f. S. Nr. 15/345. Oslo 1942.)
En 10,3 m Grund er fundet paa 62° 00' 04",5 N. 4° 59' 07" E., 470 m 246° fra *Nord-Vågsoy Fyr*.
1216. Norge. Sogn og Fjordane. Skifjorden. Oplysning om Grund.
(E. f. S. Nr. 15/346. Oslo 1942.)
En 3,4 m Grund er fundet paa 61° 14' 33" N. 5° 06' 26" E., 90 m fra Land ved *Bjornestad Kaj*.
1217. Norge. Hordaland. Bergen. Byfjorden. Florvågoy—Storholmen. Luftledning fjernet.
(E. f. S. Nr. 15/347. Oslo 1942.)
Luftledningen, der i 20 m Højde gik mellem *Florvågoy* og *Storholmen* paa c. 60° 24',6 N. 5° 15',2 E., er fjernet.
1218. Danmark. Torsminde Sluse W. Vraglystønde genudlagt.
(N. f. S. Nr. 33/1701. Berlin 1942.)
Vraglystønden ved Vraget paa c. 56° 22',2 N. 8° 02',1 E., c. 2,8 Sm fra *Torsminde Sluse*, er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 5/313 1941.)

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1219. Island. Reykjavik. Kontrolbestemmelser.
(U. f. s. Nr. 34/1607. Stockholm 1942.)
Søkontroltjenesten er forlagt til *Reykjavik*.
Alle Skibe, bestemt til *Akranes*, *Hvalfjördur*, *Hafnarfjördur* eller *Reykjavik*, skal først søge Forbindelse med Undersøgelsesskibet, der er stationeret indenfor en Afstand af 2 Sm 290° fra *Gróttu Fyr*. I daarligt Vejr kan Undersøgelsesskibet være i Nærheden af *Engey*. Intet Skib maa passere E. for Linien *Gróttu Fyr* c. 64° 09',8 N. 22° 01',7 W. — *Krossvík Fyr* c. 64° 18',9 N. 22° 03',8 W. uden Tilladelse fra Undersøgelsesskibet.
Signalet „Havnen lukket“ vises ogsaa fra *Valhúsbakki* Signalstation.
1220. Island. Sejladsbestemmelser.
(U. f. s. Nr. 34/1608. Stockholm 1942.)
Alle Skibe, der fra udenlandsk Havn ønsker at anløbe anden Havn end *Reykjavik*, *Akureyri*, *Vestmannaeyjar*, *Seyðisfjördur* og *Siglufjördur*, skal først anløbe en af ovennævnte Havne, for saa vidt de ikke paa Grund af Nød tvinges til at anløbe en anden Havn.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1221. Danmark. Kattegat. Vesborg Fyr SE. Skibsfartshindring.
En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres paa $55^{\circ} 45' (50'')$ N. $10^{\circ} 33' (48'')$ E., c. 800 m 142° fra Vesborg Fyr.
1222. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Skibsfartshindring.
En Skibsfartshindring rapporteres c. 200 m NW. for den i E. f. S. Nr. 33/1185 1942 omhandlede Skibsfartshindring paa $56^{\circ} 46' (15'')$ N. $10^{\circ} 54' (30'')$ E., c. 15 Sm N. t. E. for Gerrild Fyr.

Ekstra-Tillæg.

I. Østersøen.

1223. Finland. Bottniske Bugt. Kristinestad S.-lige Indsejling. Dybde i Sejlløb aftaget. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 23/461. Helsingfors 1942.)
Det $6,4$ m dybe Sejlløb fra Søen N. for Höjersten og Härkmeri til Vitgrund kan ved Middelvandstand nu kun besejles af Skibe, der har et Dybgaende af højst $6,1$ m.
Følgende Forandringer er foretaget ved Løbets Afmærkning:
- a) Nye Sømærker udlagt:
En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $62^{\circ} 11' 32''$ N. $21^{\circ} 18' 32''$ E.
En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $62^{\circ} 11' 27''$ N. $21^{\circ} 18' 30''$ E.
En hvid Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa hver af Pladserne: $62^{\circ} 11' 03''$ N. $21^{\circ} 16' 48''$ N. og $62^{\circ} 10' 48''$ N. $21^{\circ} 15' 20''$ E.
En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $62^{\circ} 10' 52''$ N. $21^{\circ} 15' 10''$ E.
- b) Følgende Sømærker er inddraget:
Stagen med Kryds paa $62^{\circ} 11' 30''$ N. $21^{\circ} 18' 29''$ E.
Den hvide Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa hver af Pladserne: $62^{\circ} 11' 00''$ N. $21^{\circ} 16' 55''$ E. og $62^{\circ} 11' 07''$ N. $21^{\circ} 15' 29''$ E.
Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $62^{\circ} 11' 04''$ N. $21^{\circ} 15' 06''$ E.

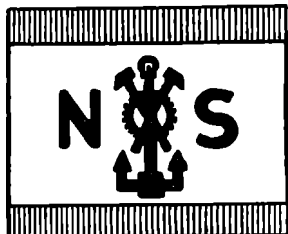
IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1224. Danmark. Tyborøn Anduvning. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Lys- og Fløjtetønden Tyborøn paa c. $56^{\circ} 42',9$ N. $8^{\circ} 10',5$ E. er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.
(E. f. S. Nr. 24/837 1942.)

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.



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBROGGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreliepumper
Brændselsoliepumper

WUWMAG

Hydrauliske Presser
Dampmaskiner
Dampmaskiner
Dampmaskiner
Dieselmotorer
Kølemaskiner



Hydrauliske Presser indtil højeste Tryk og største Ydeevne til alle Formaal. Komplette hydrauliske Anlæg, Pressepumper og Akkumulatorer.

M a n g e A a r s E r f a r i n g

**WAGGON- UND MASCHINENBAU
AKTIENGESELLSCHAFT · GÖRLITZ
ABT. MASCHINENBAU · G E G R Ü N D E T 1853**

Repræsentant i Danmark:

SV. DYHR, Ingeniørfirma · Øresundsvej 140, København S · Telefon Central 8901 · Telegram-Adr.: Kaydyhr

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 35

FREDAG 4. SEPTEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Tyskerne opgiver at have sænket lidt over 800.000 Br. Reg. Tons i August Maaned. Fra Oceanmagternes Side foreligger der ikke nogen talmæssig Opgørelse over Skibstabene, men Englænderne opgiver, at Sænkningstallet for August har været det laveste i de sidste seks Maaneder, og fra U. S. A. foreligger der Meddelelse om, at de Foranstaltninger, man der har truffet for at bekæmpe Ubaadens Aktivitet, har vist sig saa virkningsfulde, at man i flere af de amerikanske Kysttrades har været i Stand til at reducere det Procenttillæg af Raten, der ydes til Dækning af Krigsforsikringen med indtil 5 Points.

Af de sidst rapporterede amerikanske Slutninger, der ganske vist ogsaa gaar helt tilbage til Midten af August, fremgaar det dog ikke, hvilke Trade det er, der er berørt af denne Reduktion af Krigstillægget. I Sukkerfarten fra Vestindien til U. S. Atlantic og Golfen er Krigstillægget stadig 71 pCt. til South Atlantic og 44 pCt. til Northern Range og Golfen, (selv Raterne er ligeledes uforandrede) og i Kulfarten fra Hampton Roads til Sydamerika betales der ogsaa uforandret \$8.50 til Rio og \$9 til Lower Plate med det uforandrede Krigstillæg af 35 pCt. Andre amerikanske Forretninger viser heller ikke ratemæssige Forandringer. Kul Hampton Roads/New Foundland sluttes stadig til \$7 og Papir fra Botwood til New York har ogsaa faaet Tonnage til den uforandrede Rate af \$6. Iøvrigt er det stadig Ertsordrene der præger de amerikanske Noteringer. Der noteres Ilmenit fra Forindien, Kromerts fra New Caledonia, Zinkerts fra Vestafrika, Jernerts fra Durban og Brasilien og Kobbererts fra Peru til Havnene i Northern Range, men Rateniveauet for alle disse forskellige Ladninger er uforandret.

De engelske Noteringer indskrænker sig til Kul fra Wales til River Plate og Kul fra Durban til Alexandria. Raterne i disse to Trades er uforandret 58/6d. resp. 90/-.

Paa de frie Markeder, der i Realiteten fuldstændig er afhængige af den neutrale Tonnage, noteres der uforandret \$65 à \$70 for Korn fra River Plate til Lissabon og \$23 fra River Plate til Callao. Det er imidlertid tilsyneladende meget vanskeligt at faa Tonnage for disse Laster, og de i denne Uge foreliggende Rapporter omtaler ikke nogen effektiv Forretning.

Om Forholdene paa vore hjemlige Markeder er der kun lidt at fortælle. Kul- og Kokstransporten fra Tyskland til Danmark er kun af ringe Omfang. Der er derimod livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Sverige til Tyskland og en Del af de danske Baade, der ikke har kunnet finde Beskæftigelse i Brændselsfarten fra Tyskland, er sluttet for saadanne Forretninger. Der er ligeledes ret god Efterspørgsel efter Tonnage for Træ fra Finland og Sverige til Tyskland og Holland, ligesom tysk Kystfart stadig kan absorbere en stor Del Tonnage. Af danske Ordre er der kun faa. Trælastfarten fra Sverige til Danmark er ret stille og Salpeter fra Norge synes at have dækket Behovet i Øjeblikket.

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB KONVERTERER

Bestyrelsen for Det forenede Dampskibsselskab A/S har som Følge af Pengeforholdenes Udvikling i

nogen Tid overvejet Spørgsmaalet om en hel eller delvis Indfrielse af Selskabets 6 pCt. Reservefondsbeviser af 1921, hvoraf der resterer 22 Mill. Kr., og som efter Bevisernes Indhold amortiseres efter Bestyrelsens nærmere Bestemmelse.

Bestyrelsen er herved kommet til den Overbevisning, at det af Hensyn til den Kapitalindsats, som en Genopbyggelse af Selskabets Virksomhed efter Krigens Afslutning antagelig vil kræve, ikke paa det nærværende Tidspunkt vil være rigtigt at foretage en Indfrielse af hele den resterende Del af Reservefondsbeviserne. Derimod har man truffet Bestemmelse om, at Selskabet i Aar — i Modsætning til tidligere — ikke vil nøjes med at udtrække en halv Million Kroner, nemlig det mindste Beløb, der skal udtrækkes hvert Aar, men vil forege Udtrækningsbeløbet til 5 Millioner Kroner.

Den hertil nødvendige Kapital er stillet til Raadighed af Selskabets Bankforbindelser paa saadanne Vilkaar, at der ved Transaktionen opnaas en væsentlig Rentebesparelse.

Udtrækningen vil som sædvanlig blive foretaget af Notarius i Oktober Maaned til Indfrielse den 2. Januar 1943, og de udtrukne Numre vil blive bekendtgjort i Berlingske Tidende, saasnart Udtrækningen er foretaget.

HELSINGØR SKIBSVÆRFT FORHØJER UDBYTTET

Paa et i A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Nettooverskud, som efter Af skrivninger til et Beløb af 700,000 Kr., Henlæggelse af 50,000 Kr. til løbende Garantier og 700,000 Kr. til Skatter, udgør 1,440,087 Kr., udbetales 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 504,000 Kr., afholdes Tantiømer til Bestyrelsen med 21,000 Kr. samt henlægges 112,000 Kr. til en Konjunkturfond og 750,000 Kr. til Dispositions-fonden, hvorefter Resten 53,087 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

Det er sjældent, at et Aktieselskab i denne Tid sætter sit Udbytte op, saaledes som Helsingør Skibsværft har kunnet gøre det ved at udbetale 12 pCt. mod 11 pCt. i Fjor og 8³/₄ pCt. for det foregaaende Aar.

Selskabets Driftsresultat for 1941—42 paa 1,44 Mill. Kr. har været væsentligt større end for 1940—41, da det blev opgjørt til 1,14 Mill. Kr., efter Af skrivningen paa 200,000 Kr. mindre end i Aar og Skattehenlæggelse paa 275,000 Kr. mindre end i Aar, samt Henlæggelse af 50,000 Kr. mere end i Aar til løbende Garantier.

HANDELSMINISTERIET HAR EKSPROPRIERET DEN SVENSKE BOMULD

Det har længe staaet hen i det uvisse, hvad der skulde blive af den Bomuld, der drev i Land fra de krigsforliste svenske Lejdeskibe »Uddeholm« og »Argentina«. Det drejede sig om ca. 80,000 kg, der dels var drevet i Land og dels var bjærget af Fiskere fra Vendsyssel. Spørgsmaalet var, om Partiet skulde overtages af Staten og fordeles til Tekstilfabrikerne i Danmark, eller det skulde sendes til Sverige, som gjorde Krav paa Bomulden.

Nu er Beslutningen truffet. Den 18. August har Handelsministeriet eksproprieret hele det ilanddrevne

og ilandbragte Parti Bomuld. Det er sket i Henhold til Loven om Danmarks Vareforsyning af 3. August 1940. Samtidig er der ved kongelig Anordning nedsat en Kommission, som har faaet Højesteretsdommer Carstens til Formand, og hvori bl. a. Professor, Dr. jur. Poul Andersen og Hovedrevisor Høst har Sæde. Denne Kommission har til Opgave at fastsætte Bomuldens Værdi og fordele den eventuelle Bjærgeløn o. l. Der er 9 Strandfogeder og 29 Baadelaug, som er berettiget til Bjærgeløn, og desuden kan der være Tale om, at de svenske Ejere skal have en Erstatning.

Man regner med, at Bomulden i ubeskadiget Stand har en Værdi af ca. 200,000 Kr., men da den har taget stærk Skade af Opholdet i Vandet, kan man gaa ud fra, at Værdien er omtrent halveret.

Svenskerne har nu en Frist paa tre Uger til at fremkomme med en eventuel Protest, men man venter intet i den Retning, da de svenske Ejere sikkert er glade for at slippe af med Partiet, hvorpaa der efterhaanden er løbet saa store Omkostninger, at det er et Spørgsmaal, om det overhovedet vilde kunne betale sig for Svenskerne at faa det hjem.

Det skal være Hensigten fortrinsvis at anvende Bomulden til Cykledæk.

PRISEN PAA SKIBSPROVIANT

Prisdirektoratet er blevet forespurgt, hvor vidt Salg af Proviand til udenlandske Skibe i danske Havne maa anses som indbefattet under Prislovens Forskrifter og de i Henhold til denne Lov givne Bestemmelser, derunder Maksimalprisbestemmelser.

Efter at Spørgsmaalet har været forelagt Handelsministeriet, meddeler Direktoratet nu, at Salg til herværende Skibe — saavel danske som udenlandske — maa behandles som ethvert andet Salg, der effektueres her i Landet, og derfor ske under Iagttagelse af de almindelige Prisforskrifter.

ISFORHOLDENE I VINTEREN 1941—42

Ismeldingstjenesten har nu udsendt sin Beretning om den lange og vanskelige Isperiode i Aarets første tre Maaneder. Det fremgaar af denne, at man i Dagene fra 25. til 27. Januar maalte den laveste Temperatur, som Meteorologisk Institut nogensinde havde registreret.

Som Helhed, hedder det i Beretningen, tør man gaa ud fra, at Vinteren 1941—42 vil blive bevaret i den almindelige Bevidsthed som den haardeste, det nuværende Slægtled har oplevet.

Paa Grund af de særlige Forhold offentliggjordes der i Is-Perioden ingen daglige Rapporter, men den danske Isbrydertjeneste var haardt spændt for og udrettede et stort Arbejde. Alle Statsisbrydere og enkelte lejede Isbrydere var i Virksomhed, og skønt Skibsfarten af Isen uafhængige Grunde har været stærkt indskrænket, har Isbryderne dog haft et betydeligt Arbejde. Som nævnt blev en Del Skibe overrasket af Isdannelserne i Januar, og det tog Isbryderne en Del Tid efterhaanden at faa disse Skibe bragt i Sikkerhed. Isbrydernes Hjælp til adskillige Havne kom som en naturlig Følge af Tilstandene til at ligge før og efter den haardeste Isperiode, medens Hjælpen under denne maatte samle sig om ganske enkelte Havne, som det havde særlig Betydning at kunne befare. Særligt maa bemærkes, at der i Vinter en Tid lang var stationeret en Isbryder i Esbjerg, der i udstrakt Grad blev benyttet som Indførselshavn. Tidligere har det ikke været pankrævet at hjælpe Esbjerg med en Isbryder, men i Aar var Forholdene samtidig vanskelige og unormale. Iøvrigt var Ledsagelsen af Skibe forbundet med kendelige Vanskeligheder, da Isen mange Steder var pakket og skruet, saa selv Isbryderne havde Besvær med at bevæge sig. Ligesom det ogsaa tidligere er indtruffet, maatte den i Limfjorden virkende Isbryder en Tid fuldstændig ophøre med Arbejdet, da Forholdene var for ugunstige til Forsøg paa at opretholde Skibsfart.

STORBRIANNIENS TONNAGE-SITUATION

I Sverige har der været offentliggjort en Artikel, skrevet af en neutral Shippingmand, som bestræber sig paa at klarlægge Englands og De Forenede Staters reelle Tonnagesituation.

Artiklens Forfatter gaar ud fra, at Storbritannien til Moderlandets Forsyninger af Levnedsmidler, Raa- og Halvfabrikata og Mineralolie behøver 11,5 Mill. BRT. Deraf falder 10 Millioner BRT. paa tørre Varer, medens 1,5 Millioner BRT. falder ind under Tankfarten. Men under Krigen kræves der en Tonnageindsats paa 21 Millioner BRT. for at skaffe den samme Importmængde.

I Fredstid kommer 35 pCt. af den samlede britiske Import fra Europa, hvilket kan gennemføres med 1,5 Mill. BRT. Skibsrum, medens 10 Mill. BRT. var beskæftiget i Transoceanfarten. Da England nu er afskaaret fra at handle med Europa, maa den samlede Import hentes fra oversøiske Havne. Denne Transport maa foregaa i *tidsspildende* Konvojer og ad store Omveje, og ogsaa Lossetiden er blevet betydeligt forlænget. Artiklens Forfatter mener at vide, at Skibstiden for den tidligere Europa-Handel nu er fire Gange saa lang og i Transoceantransporten er blevet forøget med ca. 50. pCt. En transatlantisk Rejse er beregnet til 48 Dage: 2 Dages Lastetid, 2 Dages Ventetid ved Konvojens Sammensætning, 18 Sejldage over Atlanterhavet med en Konvojhastighed paa 10 Knob med Omveje for at undgaa de normale Skibsruter, 4 Dages Losse- og Lastetid i England, igen 2 Ventedage for at faa sammensat Konvojen til Tilbagerejsen, 18 Dages Tilbagerejse og 2 Dages Lossetid i Amerika. Medens et Skib i Europafarten kunde gøre ca. 30 Rundrejser om Aaret, kan det i Krigstid kun foretage 7—8 Konvojrejser over Atlanten.

Videre fremhæves det, at England, idet Europa er bortfaldet som Forsyningskilde, for at klare den samme Last maa indsætte 6 Mill. BRT. i Stedet for 1,5 Mill. og i den transatlantiske Fart 15 Millioner mod før 10 Millioner BRT. Det bliver ialt 21 Millioner mod 11,5 Millioner i Fredstid.

I Artiklen søger Forfatteren at opstille en Tonnagestatus for England. Ved Krigsudbruddet disponerede England, De Forenede Stater, Norge, Holland, Frankrig og Belgien tilsammen over en Handelsflaade paa 32 Millioner BRT. Tilførslen under Krigen regnes til 6,7 Mill. BRT. indtil Udgangen af Marts 1942. Den bestaar af Nybygninger paa 4,2 Mill. BRT., beslaglagt Tonnage paa 2,5 Mill. BRT. og svenske, danske, finske og jugoslaviske Skibe, som er sat i Fart. Efter dette var ialt 38,7 Millioner BRT. disponible. Overfor dette kommer — stadig beregnet til Udgangen af Marts — et Fra-fald paa 20,3 Mill. BRT. (fremkommet ved at lægge Antallet af Skibe sammen, som er blevet sænket, minesprængt, opbragt, beslaglagt, strandet eller til Reparation). Saaledes bliver der tilbage 18,4 Mill. BRT. oversøisk Tonnage, hvorfra man maa trække de Passagerskibe, der anvendes til Hjælpekrydsere og Troppe-transportskibe (2,35 Mill. BRT.), endvidere den Tonnage, der bruges i Middelhavet til Forsyninger (0,5 Mill. BRT.), og det Skibsrum, der skal anvendes til Transporter mellem Indien, Afrika og Orienten (0,4 Mill.). Yderligere maa man altsaa trække 3,25 Mill. BRT. og endelig 4,5 Mill. BRT., som U. S. A. behøver til Selvforsyning, saaledes at Nettobestanden af oversøisk Handelstonnagø for det engelske Moderland i April Maaned beløb sig til rundt regnet 10,65 Mill. BRT.

Efter den svenske Artikels Forfatter skulde England altsaa staa overfor et betydeligt Transportpassiv, idet han regner med en Bestand paa 21 Mill. BRT. for at faa det fulde Importbehov dækket.

DEN SVENSKS SØFART PAA UDLANDET

I følge Svenska Handelsbankens Index for August viste den svenske Udenrigs-Søfart som Følge af Nedgang i Færgetrafikken mindsket Omfang i Juli Maaned, men var dog større end i Juli i Fjor. Hvis man fraregner Færgetrafikken og anden regelbundet nærmere Trafik har den øvrige Udenrigs-Søfart i Juli været paa 1.630.000 Tons mod 1.622.000 Tons i Juni.

De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken er gaaet ned fra 45,7 pCt. i Juni til 40,7 pCt. i Juli. Fraregner man Færgefart og anden regelbundet Trafik, udgør den svenske Andel 53,3 pCt. i Juli mod 58,1 pCt. i Juni og de tyske Skibes Andel 24,8 pCt. mod 20,1 pCt. i Juni. Norske, danske, finske og nederlandske Skibe optog 21,9 pCt. af den samlede Tonnagesum.

Fragtniveauet for Østersømarkedet er steget med 11 Enheder til 311 som Følge af de forhøjede Fragter for Træ og Træmasse. De øvrige Rater er uforandret.

DET SVENSK—TYSKE HANDELSUDBYTTE
I 1942

I Henhold til den svensk-tyske Handelsaftale for 1942 beløber Mængderne af Kul og Jern, tilført Sverige fra Tyskland, sig til:

	Tons	Tons
Stenkul	4.000.000	
Koks	1.700.000	
Efterleverance fra 1941 ..	1.700.000	7.400.000
Handelsjærn	300.000	
Efterleverance fra 1941 ..	130.000	
Kokstackjærn	72.000	
Efterleverance fra 1941 ..	11.000	513.000
Kali		100.000
Ialt		8.013.000

Af den nævnte Import er der i Tidsrummet fra Januar til Juli leveret 1,5 Millioner Tons Kul og Koks og for August til December er der beregnet 500.000 Tons pr. Maaned, hvorfor der ved Aarets Udgang er 3,4 Millioner Tons tilbage.

SKIBSBYGNING I ENGLAND OG DOMINIONS

Den uindskrænkede Krig paa Havene har som bekendt nødvendiggjort en Standardisering indenfor engelsk Skibsbygning. Det er blevet hævdet, at Bygningen af de saakaldte Standardskibe for den engelske Regerings Regning i visse Tilfælde gaar langsomt, men saa er det heller ikke blevet »Dusinskibe« af den almindelige Type, men højtclassede, hurtiggaaende Lastskibe. En Del af dem har kunnet søsættes ca. 4 Maaneder efter Kølstrækningen, saaledes at den totale Byggetid kun har været 6 Maaneder.

Disse Skibe, som bygges i Greenock til højeste Klasse i British Corporation, har følgende Hoveddimensioner: Længde 487 Fod 7½ Tomme, Bredde 62 Fod 9 Tommer og Dybde 40 Fod 9 Tommer. De laster 11.170 Tons og er udstyret med Triple Ekspansionsdampmaskine og Bauer-Wach-Kombination. Farten er paa 10—11 Knob, og Skibenes Indretning er gedigen og bekvem som paa et moderne Linieskib.

Ogsaa i Hongkong og Australien og Canada bygges der lignende Skibe, og man regner med, at henvend 1 Million Bruttotons kan være søsat i Dominions inden Nytaar.

I England er Skibsbygningsproduktionen blevet meget stærkt øget. De engelske Værfter beskæftiger dobbelt saa mange Arbejdere som under selve de travleste Perioder i Førkrigsiden. For blot et Aar siden havde Canada praktisk talt ikke noget Værft, men beskæftiger nu mellem 20.—30.000 Mand paa Værfterne.

DIREKTØR ANSHELM NORDBORG DØD

Fra Stockholm er der kommet Meddelelse om, at den mangeaarige administrerende Direktør for Sveriges Redareförbund, Kaptajn *Anshelm Nordborg* er død 67 Aar gammel.

Om Direktør Nordborgs Betydning udtaler Dansk Dampskibsrederiforenings Direktør, cand. juris Eilert Mægaard, følgende Mindeord til *Dansk Søfarts Tidende*:

— Direktør Nordborg hørte til den svenske Skibsfarts bedste Mænd. I sin mangeaarige Virksomhed som Direktør for den svenske Rederforening har han betydet overmaade meget for den svenske Skibsfart, hvis Interesser han varetog i den svenske Rigsdags første Kammer. Men hans Betydning indskrænkede sig ikke til den svenske Skibsfart, men ogsaa i det internationale og navnlig det interskandinaviske Skibsfartssamarbejde kom han til at øve en stor og fortjenstfuld Indsats, for hvilken han modtog den officielle danske Anerkendelse i Form af Udnævnelsen til Kommandør af Dannebrog. Han havde mange Venner i den danske Skibsfartsverden, der med Sorg har modtaget Meddelelsen om hans Død. For kun to Aar siden — efter at være fyldt 65 Aar — trak Kapt. Nordborg sig tilbage.

SKIBSREDER ANDR. ERLANDSEN DØD

I en Alder af godt 65 Aar er Skibsreder *Andreas Erlandsen* død.

Skibsreder Erlandsen var en meget dygtig og driftig Shipping-Mand, der navnlig under sidste Krig drev en meget omfattende Rederivirksomhed. Fra Aarhundredskiftet var han Medindehaver af Firmaet Schack Steenberg, der havde Damperen *Skandia*. Senere stiftede han Rederiet *Skandia*, der havde »Faxe-Baadene«. Under Krigen stiftede han endvidere Dampskibsselskabet *Primula*, der disponerede over et Par Dampere og nogle store Sejlskibe, bl. a. Fregatskibet »*Asgerd*« og »*Talasse*«, der blev kendt for nogle usædvanlig hurtige Rejser fro Sydamerika til Danmark med Korn.

Senere likviderede disse Selskaber, og i nogle Aar derefter var Skibsreder Erlandsen Direktør for Københavns Bunkerkuldepot. Han var endvidere Medstifter af og Bestyrelsesmedlem i Forsikringsaktieselskabet *Selandia* og Bestyrelsesmedlem i kgl. octr. Sø-Assurancekompagnie.

I sine Velmagtsdage var Andr. Erlandsen en meget godgørende Mand. Grønlandssagen havde hans varme Kærlighed, og han ydede den værdifulde Assistance ved at udruste et Par Ekspeditioner til den nordlige Koloni. Han var Ridder af Dannebrog og Ridder af Vasa-Ordenen.

60 AAR

Lederen af International Farvefabrik (Holzapfel) A/S, Direktør *C. Arn. Gerner*, der er meget kendt i alle Søfartskredse, fylder paa Mandag — den 7. September — 60 Aar.

Direktør Gerner, der stammer fra Norge, men er af dansk Slægt — paa Mødreneside nedstammer han fra Tivolis Grundlægger, Agent Carstensen, kom under sidste Krig — i 1915 — til Danmark fra Amerika, hvor han havde opholdt sig en Aarrække. I 1923 knyttedes han til Holzapfel's International, hvor han allerede Aaret efter rykkede op paa Direktørstolen.

I Direktør Gerner's Direktørtid er det store Skibsfarve-Firma yderligere blevet udbygget og udvidet, saaledes at det i Dag staa som et af de førende Firmaer indenfor denne Branche.

60 AARS FØDELS DAG I SVERIGE

Den kendte svenske Shipping-Mand, Skibsreder, Generalkonsul *Gustaf Sandström* i Göteborg fylder paa Mandag 60 Aar.

Skibsreder Sandström, der beklæder en lang Række Tillidshverv indenfor svensk Søfart, er Grundlægger af Aktiebolaget Sandström, Stranne & Co.

Engelske Skibsfarts-Problemer.

ENGELSKE SKIBSFARTS-PROBLEMER

I en Artikel i »Svensk Flagg« citeres forskellige ledende engelske Skibsrederes Udtalelser om Skibsfartens og Skibsbygningens Stilling under og efter Krigen.

The Court Line, Ltd., London, har for nylig udsendt sin Beretning for 1941. Dette Rederi er som bekendt Indehaver af en stor Flaade af Lasteskibe, som drives af *Haldin & Philipps, Ltd.*

I Beretningen hedder det, at den Fortjeneste, der er indsejlet paa Rejser, som er fuldført i det forløbne Aar, kun beløber sig til $5\frac{3}{4}$ pCt. af Grundværdien af Selskabets Skibe, saaledes som den er fastsat af *Ministry for War Transport*, hvilket viser, at de nuværende Befragtningsrater er utilstrækkelige, idet det var Hensigten, at der skulde opnaas 5 pCt. til at imødegaa Afskrivning og 5 pCt. til Renter af Kapital.

Et andet Punkt af Interesse i Selskabets Beretning er, at medens Forskellen mellem den nedskrevne bogførte Værdi og Forsikringsværdien af de Skibe, der er gaaet tabt i Aarets Løb, er blevet ført paa Tonnage-Erstatningskontoen, gør Bestyrelsen Selskabets Aktionærer opmærksom paa, at det vil være umuligt ud af Selskabets kontante Resourcer med de nuværende Tonnagepriser at erstatte alle de Skibe, der er gaaet tabt siden Krigen Udbrud.

Selskabets Status viser, at der ved Slutningen af 1941 var en Kassebeholdning paa lidt over 1 Mill. £ Sterling.

Der maa ydes finansiel Støtte

En ledende engelsk Skibsreder har fremsat en Udtalelse, der gaar ud paa, at under den nuværende Ordning, hvor alle Skibe er rekvireret af Regeringen til Befragtningsrater, som kun giver meget ringe Udbytte, kan der ikke tilvejebringes tilstrækkelige Midler til at løse det yderst alvorlige Problem, der vil opstaa efter Krigen, med at erstatte tabt og forældet Tonnage til de meget høje Priser, der nu hersker og som sandsynligvis vil blive opretholdt i temmelig lang Tid. Skibsfartens Fremtidsudsigter afhænger derfor nødvendigvis af den Maade, hvorpaa og den Udstrækning, hvori Regeringen vil yde sin Hjælp. I denne Forbindelse udtrykker han Haab om, at der vil blive givet rigelig finansiel Støtte, ikke i Form af Subsidier, hvilket Skibsfarten ikke ønsker, men snarere som Betaling for Benyttelse af Tonnagen i Krigsførelsen og som Hjælp til Opretholdelsen og Udviklingen af dette Erhverv, som er saa vigtig for hele Nationens Velfærd.

En anden kendt Reder hævder, at det er umuligt at overse De Forenede Staters Byggeprogram. Jo læn-

gere Krigen varer, des større bliver Programmet, og det er vanskeligt at forestille sig Efterkrigsvirkningerne af denne Tonnage. Produktionsomkostningerne vil maaske til den Tid være store, men Mængden af den disponible Tonnage vil nødvendigvis faa Indflydelse paa Priserne. Han gør opmærksom paa, at der ogsaa vil opstaa et Spørgsmaal om hvorledes den overseiske Handel vil stille sig og hvorledes britiske Rederier vil gribe Situationen an. Han mener derfor, at det er af yderste Vigtighed, at der lægges et Program, da Regeringen ellers vil bibeholde sin Kontrol med Skibsfarten længere end gavnligt er for Skibsfarten.

En sund Byggepolitik

Naar Freden genoprettes, fortsætter han, vil det være af Betydning, at Rederierne anlægger en sund Byggepolitik og ikke indlader sig paa at fare til at købe Tonnage blot for at overbyde og distancere hinanden. Rederierne burde indgaa en indbyrdes Overenskomst til Tilvejebringelse af Tonnage, naar denne kan finde Sted til rimelige Priser, nogenlunde efter Tur i Forhold til den tabte Tonnage, og det maa haabes, at de større Rederier vil anlægge et generøst og vidt Syn paa Sagen og ikke prøve paa at kvæle de mindre Foretagender. Med dette for Øje burde Liner og Tramp-Redere samarbejde, og prøve paa at finde en Politik, som vil være gavnlig for Skibsfarten i dens Helhed.

Der vil komme store Forandringer efter denne Krig, siger samme Skibsreder. Med Tabet af de britiske Guldreserver og de fleste Investeringer i fremmede Lande vil Storbritannien i høj Grad blive afhængig af sin Eksport.

Til Slut fremhæver han, at der muligvis vil komme en Periode med kontrolleret Import og at den frie Vareudveksling, der har været til saa stor Gavn for Skibsfarten forhen maaske vil blive hæmmet. Flyvemaskiner vil, især i Passagerfarten, komme til at spille en vigtig Rolle Verden over, og efter Skibsrederens Mening vil Rederierne uundgaeligt blive tvunget til at vie deres Opmærksomhed og Kapital til Flyveruternes Udvikling.

Det er ogsaa saa godt som sikkert, at der vil udvikles nye og mere økonomiske Maskiner til Drivkraft for Dampskibe, og af alle disse Grunde er Skibsbygning i Dag et meget hasarderet Foretagende. Man kunde maaske hævde, at det af politiske Grunde er ønskeligt at Rederne køber Tonnage, men at bruge Aktionærernes Penge til politiske Formaal er at indlade sig paa en meget farlig økonomisk Politik.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Intet Udbytte i Store Nordiske Holding

Bestyrelsen for Det store nordiske Telegraf-Selskabs Holding Company A/S meddeler om Regnskabet 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 14.461 Kr. inkl. Overførsel fra forrige Driftsaar 1315 Kr. Driftsudgifterne har været 12.988 Kr., og der fremkommer saaledes en Saldo af 1473 Kr., som foreslaas overført i ny Regning.

Første Fiskekutter med Naturgas

Fra Frederikshavn er der foretaget en Prøvetur med en Kutter, der har faaet Naturgas installeret. Det er første Gang Naturgassen er blevet taget i Anvendelse til Fiskeri, men efter det vellykkede Resultat vil formentlig endnu en Snes Kuttere fra Frederikshavn og Skagen i den kommende Tid blive forsynet med Naturgas-Anlæg.

Det er Direktør Aage Laursen, Alpha-Gas, Frederikshavn, der har taget Initiativet til Naturgassens Anvendelse til Fiskeriet. Driften af Kutterne sker dog ikke alene ved Hjælp af Naturgas, idet der ogsaa behøves Olie, men

det vil betyde, at Fiskernes knappe Oliefordelinger vil kunne strækkes yderligere. Af Hensyn til Manglen paa Gasflasker regner man dog ikke med, at Naturgassen vil komme mere end en Snes Kuttere tilgode, og det bliver udelukkende Kuttere, der driver Dagfiskeri.

Nye Øvelsesbaade til Lauritzens Rederi

Med Fremtiden for Øje arbejder Rederiet J. Lauritzen med Uddannelse af Mandskab. Denne Uddannelse foregaar — som bekendt — paa Søfartsskolen i Svendborg. I Nyborg har Rederiet ladet bygge to Øvelsesbaade paa til sammen 6 Tons til Brug ved Undervisning i Roning, Sejlføring o. s. v.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1878

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Indenlandsk Sømandsmissions Aarsberetning

Trods mange Vanskeligheder har Indenlandsk Sømandsmission kunnet holde sit store landsomfattende Arbejde i Gang. Ved store Gaver har det været muligt at restaurere en hel Række af Sømandshjemmene i Aarets Løb. Til dette Arbejde er alene medgaaet henved 200.000 Kr.

Sømandshjemmet i Egersund blev lukket i Oktober Maaned paa Grund af visse lokale Vanskeligheder. — En Læsestue blev i November Maaned opført i Københavns Gasværkshavn. Fra Sømandshjemmene paa Færøerne har man stadig intet hørt.

Besøgene paa Sømandshjemmene beløber sig til ca. 890.000 Mand foruden ikke saa faa Tusinde andre. I Hovedsagen er det Hjemmene langs Vestkysten, der har de store Besøg. Den nedadgaaende Trafik paa en Del af de danske Havne mærkes ogsaa i de daglige Besøg paa Sømandshjemmene.

Sømandsmissionærerne har besøgt Havnebyer og Fiskerlejer i deres Distrikter, foruden at Samfund og Menigheder er blevet besøgt. Der er ved Sømandsmissionens Arbejdere blevet afholdt ca. 650 Kvindekredsmøder.

Kvindekredsenes Antal er steget til over 300, saaledes at over 4000 Kvinder i Danmark staar bagved Arbejdet i Indenlandsk Sømandsmission.

Der er blevet afholdt Uddugter og Sommerlejer for de yngre af Søens Folk, ligesom man flere Steder har arrangeret forskellige festlige Aftener af mere underholdende Art.

Indenlandsk Sømandsmission udgav en lille Bog ved Aarets Slutning »Det hændte derude« i et Oplag paa 3.000 Eksemplarer.

Aarsberetning fra »Søfartens Bibliotek«

Søfartens Biblioteks Beretning for 1941—42, der lige er blevet udgivet, viser, at der nu er udsendt ialt 179 Skabe med 10.353 Bind. Hvert Skab indeholder 50 Bind Skønlitteratur og oplysende Litteratur — den saakaldte vandrende Del, der kan byttes fra Skib til Skib — samt en lille Samling Haandbøger, den faste Del, der er ens i alle Skibe.

Udlaanet i den faste og vandrende Del tilsammen har været ikke mindre end 55.684 Udlaan i Handelsflaaden og Marinen tilsammen. Udlaanet fordeler sig saaledes i Handelsflaaden: 31,57 pCt. af Udlaanene var skandinavisk Skønlitteratur, 45,34 pCt. udenlandsk Skønlitteratur, oversat til Dansk, og 23,09 pCt. oplysende Litteratur.

Besætningen paa de Handelsskibe, der er medregnet i Statistikken, var ialt 2.092 Mand, der gennemsnitligt har læst 10,54 Bind hver. Dæksofficererne er de flittigste Læsere: de har gennemsnitligt læst 17 Bind hver. Derefter kommer Maskinofficererne med 15 Bind, Dæksmandskabet med 7,6 Bind og Maskinmandskabet med 7 Bind hver aarligt.

Havneudvidelsen i Hundested udsat

Den paatænkte Udvidelse af Hundested Havn, der er anslaaet til at ville koste 2 Millioner Kr., bliver ikke foreløbig til noget. Trafikminister Gunnar Larsen har modtaget Hundested Havnebestyrelse med Formanden Søren Rasmussen i Spidsen. Endvidere var Havningeniør O. Sørensen og Folketingsmand P. D. Jensen, Lyngø, med hos Trafikministeren. Ministeren fik forelagt Planerne men udtalte, at det vilde være umuligt at fremskaffe de store Mængder af Jern, Cement, Søm og lignende, som skal bruges til det store Arbejde.

Trafikminister Gunnar Larsen erklærede dog, at han saa med stor Sympati paa Sagen og lovede, at man i Ministeriet vilde arbejde videre med den, saa at den kunde ligge klar til Gennemførelse, saa snart Materialesituationen gør det muligt at sætte Arbejdet i Gang. Planen bliver nu forelagt Vandbygningsvæsenet.

Gedserfærgeren »Danmark« ombygget

Slatsbanernes Dampfærge »Danmark«, der sejler paa Gedser—Warnemünde-Ruten er blevet ombygget og moderniseret paa dansk Værft. Færgeren har nu faaet fuldt moderne Saloner, baade for 1. Klasse og Føllesklasse.

Ombygningen har kostet henved 1 Million Kroner.

Haandværkerprøven

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den ny afsluttede Haandværkerprøve havde indstillet sig 15 Eksaminander, hvoraf de 14 bestod Prøven.

Sveriges første oceangaaende Motorskib forlist

Fra Sverige er der kommet Meddelelse om, at Rederi-Aktiebolaget »Nordsjernan« Motorskib »Succia« er krigsforlist, og at hele den 32 Mand store Besætning er reddet.

»Succia« var bygget hos Burmeister & Wain i 1912, og det var saaledes Sveriges første oceangaaende Motorskib, afleveret kun kort Tid efter, at Verdens første oceangaaende Dieselskib »Selandia« var afleveret fra Værftet til Ø. K. Efter at have set »Selandia« paa Værftet bestilte Nordsjernans Chef, Generalkonsul Axel Arsson Johnson et lignende Skib. Umiddelbart efter Afleveringen blev »Succia« sat ind i Sydamerikafarten. Derefter fulgte en Række nye Ordre til B. & W., men siden 1918 har Selskabet faaet sine Skibe bygget ved svenske Værfter.

»Blankaholm« krigsforlist

Svenska Amerika Mexico-Liniens Motorskib »Blankaholm«, er ifølge et Telegram fra den svenske Legation i London blevet sænket. Efter Meddelelse, der senere er tilgaaet Rederiet, er 23 Mand reddet og ført til vestindisk Havn. Fire af Besætningen, hvoraf tre Svenskere, menes at være omkommet. »Blankaholm«, der var paa 5065 Tons d.w., var bygget i 1930.

Dødsfald i Malmø

Fhv. Havnekaptajn i Malmø John Johansson er forleden død i Malmø, 76 Aar gammel.

Havnekaptajn Johansson, der for 5 Aar siden tog sin Afsked fra Havnevesenets Tjeneste, havde mange danske Venner, ikke mindst blandt de Søfarende. Alle Kaptajner, der sejlede i Rutefarten mellem København og Malmø, vil mindes den flinke og hjælpsomme Statsfunktionær.

»Transatlantic« starter Holding-Selskab

Rederiaktiebolaget »Transatlantic« i Gøteborg, har besluttet at starte et Holding Selskab. Ifølge den udsendte Meddelelse om Dannelsen skal Selskabets Formaal være at eje og forvalte Aktier og andre Værdier, samt drive anden dermed forenelig Virksomhed. Aktiekapitalen skal være mindst 1 Mill. Kr. og højst 3 Mill. Kr.

Bergens Skipperforening fylder 75 Aar

En af Nordens ældste Skipperforeninger, Bergens Skipperforening, kan i disse Dage fejre 75 Aars Jubilæum.

Foreningen har lige fra Oprettelsen haft stor Betydning for den norske Skibsfart og den norske Sømandsstand, idet denne Forening altid har taget aktuelle Spørgsmaal op til Behandling. Der er oprettet en Sømandsskole med Navigationsundervisning, endvidere er behandlet Fyr- og Vagervæsenets Forbedring, Lydsignaler, Redningsvæsen, Indrullerings- og Mønstringsvæsen, Signalstationer, meteorologiske Observationer, Lods væsen, Havnevesen, Skibshygijene, Lasteliniespørgsmaal, Sømandsmissionen m. m. Foreningen har endvidere taget Initiativet til Oprettelse af Bergens Sømandshjem, Skibskokkeskolen i Bergen, Kontrolkontoret for nautiske Instrumenter og Søkort. Det kan endelig fremhæves, at Foreningen allerede i 1907 byggede et Alderdomshjem for Søfolk. I 1868 oprettedes en gen-sidig Understøttelseskasse, og man har, lige fra Foreningens i 1867 blev stiftet, haft sin egen Assuranceforening for Sømænds Tøj.

Bergens mæk. Verksteder overtager Laxevaag**Dokcompagni**

Bergens mæk. Verksteder har indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling, hvor man skal tage Stilling til et Forslag om at afkøbe A/S Laxevaag Dokcompagnis Aktiver og Passiver mod et Vederlag af Aktier i A/S Bergens mæk. Verksteder. Aktiekapitalen i A/S Laxevaag Dokcompagni er paa 250.000 Kr., hvoraf omkring de 90 pCt. er paa Funktionærernes Hænder. Aktiernes Paalydende er paa 500 Kr.

80 Aar

I Dag — Fredag — fylder tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn R. Wulff-Christensen, 80 Aar. Kaptajn Wulff-Christensen sejlede som Fører i H. C. Grubes Rederi i Marstal, indtil han i 1917 forlod Søen.

60 Aar

Paa Onsdag fylder Skibsfører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn Broder Nielsen, 60 Aar.

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 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikante 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

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 » »

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 8
 KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

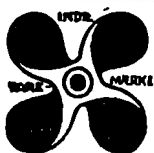
PACIFIC A/S

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.



Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
 Norsk statsaut. Kompassrettere
 Forlang ill. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 3. September 1942.

Nr. 35.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asien* S.- og E.- Kyst samt *Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. 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 Kvartalsabonnement 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 Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan indom 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. Østersøen.

1225. Sverige. Ystad Red. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 35/1619. Stockholm 1942.)

Lys- og Fløjtetønden *Ystads redd* paa c. 55° 23' N. 13° 48' E. er atter udlagt paa Plads.

1226. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladshindringer.

(U. f. s. Nr. 35/1618. Stockholm 1942.)

Flydebomme er udlagt tværs over Sejløbene mellem *Getskär og Smörasken* paa c. 56° 08',₅ N. 15° 35',₈ E., mellem *Smörasken og Söderstjerna* og mellem *Björkholmen og Loppa* paa c. 56° 09',₃ N. 15° 34',₃ E.

1227. Sverige. Stockholms Skærgaard. Ryssmasterna. Sejladsforskrift.

(U. f. s. Nr. 35/1617. Stockholm 1942.)

Saa længe der arbejdes med Bjærgning af et sunket Dampskib ved *Långholmen* mellem *Stockholm* og *Furusund*, er det alle maskindrevne Skibe forbudt at passere Strækningen mellem *Ryssmasternas Fyr* paa c. 59° 32' N. 18° 33' E. og *Ljusterölandets Pynt* NW. for *Lerviken* med en Fart, der er større end 4 Knob.

1228. Sverige. Stockholms Skærgaard. Söderarm. Skydemaal sunket. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 35/1616. Stockholm 1942.)

Søfarende advares imod et Artilleriskydemaal, bestaaende af Bjælker og Bøjer, der er sunket paa c. 59° 45',₈ N. 19° 20',₅ E.

1229. Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib flyttet.

(U. f. s. Nr. 35/1615. Stockholm 1942.)

Sydostbrotten Fyrskib er flyttet c. 950 m i Retning 30° til 63° 19',₂₅ N. 20° 11',₂₅ E. (E. f. S. Nr. 32/1121 1942.)

1230. Sverige. Bottniske Bugt. Seskar N. Oplysning om Grunde.

(U. f. S. Nr. 35/1614. Stockholm 1942.)

1. En 4₈ m Grund er fundet i Sejløbet 290 m 149° fra *Saarigrundets* Stage med Kost paa c. 65° 45',₉ N. 23° 47',₈ E.2. En 5₄ m Grund er fundet i Sejløbet 180 m 155° fra Stagen uden Topbetegnelse S. for *Sortisgrund* paa c. 65° 45',₅ N. 23° 46',₅ E.**1231. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Sejløbet Mariehamn—Lumparn. Nyt Sømærke udlagt.**

(U. f. S. Nr. 23/463. Helsingfors 1942.)

Ved Sejløbet fra *Mariehamn* til *Lumparn* er udlagt en hvid- og rødmalet Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 06' 21" N. 20° 04' 14" E.**1232. Tyskland. Swinemünde Bugt. Vrag.**

(N. f. S. Nr. 34/1728. Berlin 1942.)

Vraget af en Fiskerkutter, af hvilken Masten rager op indtil 4 m under Vandoverfladen, ligger sunket paa c. 54° 01' N. 14° 13' E.

Vraget er foreløbigt afmærket med 2 Fiskemærker.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1233. Danmark. Sundet. Drogden. Knollen Lys- og Klokketønde. E. f. S. Nr. 34/1194 1942 annulleres.**E. f. S. Nr. 34/1194 1942, omhandlende *Knollen Lys- og Klokketønde* paa c. 55° 37',₆ N. 12° 42',₄ E., annulleres.

(E. f. S. Nr. 34/1194 1942.)

1234. Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen. Midlertidigt udlagte Lystønder inddraget.

(U. f. S. Nr. 35/1621. Stockholm 1942.)

De to midlertidigt udlagte Lystønder, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, ved E.-Siden af den gravede Rende til *Falsterbokanalen* paa henholdsvis 55° 26',₆₁ N. 12° 54',₆₆ E. og 55° 25',₆₈ N. 12° 55',₅₈ E. er atter inddraget.

(E. f. S. Nr. 53/1692, Pkt. 2 g og 2 h, 1941. Kort Nr. 132 og 130.)

1235. Danmark. Store-Bælt. Korsør Indsejling. Vrag fjernet.Det i E. f. S. Nr. 34/1201 1942 rapporterede Vrag af en Lystkutter udfor *Korsør* paa c. 55° 19',₉ N. 11° 07',₀ E. er fjernet.

(E. f. S. Nr. 34/1201 1942.)

1236. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Anduvning. Sømærke genudlagt.*Skælskør Fjord* røde Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 15' (16") N. 11° 14' (13") E., uden for Indløbet til *Skælskør Fjord*, er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 32/1138 1942.)

1237. Danmark. Lille-Bælt. Skjoldnæs Fyr SW. Vragvager inddraget.Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa 54° 57' 55" N. 10° 12' 20" E., 0₃ Sm 217° fra *Skjoldnæs Fyr*, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 31/1118 1942.)

(Se Tillæg.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1942

- 1/2 Bekendtgørelse om Sejlansvisninger for Skibe.
1/3 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstromsbroen.

I. Østersøen.

1942

- 8/396 Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.
1/6 Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn. Dybde i Indsejling aftaget.
26/941 Danmark. Kroghage Dyb. Gedser Rev. Sømærker midlertidigt inddraget.
25/894 Danmark. Falster. Gedser Fyr. Lysøve forøges.
1/8 Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
14/494 Danmark. Møn. Klintholm Havn. Fyr ødelagt af Isen.
1/9 Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aftaget.
12/466 Danmark. Møn Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
27/971 Danmark. Fakse Havn. Dybde aftaget.
22/823 Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
32/1151 Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
12/466 Danmark. Bornholm. Hammerodde Fyr. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
1/11 Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.
22/787 Sverige. Ystad E. Skydeøvelser.
26/953 Sverige. Karlskrona W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
35/1226 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladshindringer.
1/13 Sverige. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/14 Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/15 Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/16 Sverige. Öland E. Oplysning om Sejløb og Afmærkning.
1/17 Sverige. Öland E. Miner udlagt.
1/19 Sverige. Arholm og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.
1/20 Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
16/546 Sverige. Ozelösund. Skydeøvelser.
16/547 Sverige. Ozelösund. Marsviken. Bombkastningsøvelser.
1/21 } Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Miner udlagt. Advarsel.
3/213 }
1/22 Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.
34/1190 Sverige. Hävringe—Kräkelund. Miner udlagt.
1/23 Sverige. Utlängan—Landsort. Hävringe. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibets Plads.
24/865 Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Ozelösund. Forbud mod Ankring.
27/999 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.
31/1096 Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort-Dalarö Sejløb. Oplysning om Lodsfortøj.
1/24 Sverige. Stockholm Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
29/1057 Sverige. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved Viksten. Ankringsforbud midlertidigt delvis hævet.
30/1070 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
34/1191 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/25 Sverige. Stockholm Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
1/26 Sverige. Stockholm Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
22/798 Sverige. Södra Kvarnen. Minespærring. Advarsel.

- 1942
 1/28 *Sverige. Öregrunds Skærgaard.* Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
 30/1072 *Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvall* Indsejling. *Dragshällan* Fyr midlertidigt delvis blændet.
 25/901 *Sverige. Bottniske Bugt. Luleå* Anduvning. Skydeøvelser.
 25/902 *Sverige. Bottniske Bugt. Kalix* Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.
 1/30 *Finland. Sejlansvisning.*
 1/31 *Finland. Skärgårdshavet. Åland.* Miner udlagt. Sejladforskrifter.
 1/32 *Tyskland. Signaler forbudt i tyske* Farvande.
 1/33 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidigt slukket.
 1/34 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Lodstvang.
 1/35 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Sejladforskrifter.
 1/36 *Tyskland. Warnemünde—Gedser.* Forbud mod Ankring.
 1/37 } *Tyskland. Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/38 }
 1/39 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
 1/40 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
 1/41 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade.* Sejladforskrift.
 1/42 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbudt Omraade.
 1/43 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 31/1100 *Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen.* Sejladforskrift.
 11/448 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
 31/1101 *Tyskland. Rügenwalde.* Skydeøvelser.
 14/495 *Tyskland. Nest.* Skydeøvelser.
 1/46 *Tyskland. Swinemünde.* Advarsel til Søfarende.
 1/47 *Tyskland. Rügen E.-Kyst.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/48 *Tyskland. Darsser Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/49 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken* Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
 1/50 } *Tyskland. Kieler Bugt.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/51 } *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg* Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
 1/52 } *Tyskland. Kieler Fjord.* Undervandshindringer. Advarsel.
 1/53 } *Tyskland. Kieler Fjord. Bülk* NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/54 } *Tyskland.* Passage gennem *Kielerkanalen.*
 1/55 } *Tyskland. Eckernförde Fjord.* Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

- 1942
 1/68 *Danmark. Sundet N.-lige* Anduvning. Vagtskib.
 20/707 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Kabel udlægges.
 23/850 *Danmark. Sundet. Humlebæk E.* Fortøjningsbøje udlagt.
 33/1176 *Danmark. Sundet. Humlebæk E. Rungsted E.* Sømærker ombyttet.
 28/1034 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn.* Dybde aftaget.
 1/58 *Danmark. Sundet. Sletten Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/60 *Danmark. Sundet. Vedbæk Havn* Indsejling. Sejlløb forandret.
 20/710 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E.* Kapsejladsmærke udlagt.
 1/61 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn.* Dybde aftaget.
 4/318 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn* Fyr midlertidigt slukket.
 21/756 *Danmark. Sundet. Bellevue Anlægsbro E.* Kapsejladsmærke udlagt.
 22/809 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E.* Kapsejladsmærke udlagt.
 1/62 *Danmark. Sundet. Middelgrund.* Lyspram udlagt. Grænser for Losseplads forandret.
 1/63 } *Danmark. Sundet. København. Tre kroner E.* Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
 3/233 }
 1/64 } *Danmark. Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.
 1/65 } *Danmark. Sundet. København. Søndre-Havn.* Havnearbejder. Advarsel.
 1/67 } *Danmark. Sundet. Drogden.* Taagesignalet ved *Nordre-Røse* Fyr midlertidigt forandret.
 1/69 } *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
 1/71 } *Sverige. Sundet N.-lige* Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 21/758 }
 25/907 } *Sverige. Sundet.* Sømærker udlagt ved Sejlruiter. Sejladforskrifter.
 26/904 }
 29/1066 }
 31/1102 }
 20/712 } *Sverige. Sundet N.-lige* Del. Afmærkning forandret.
 1/72 } *Sverige. Sundet. Hålsingborg.* Oplysning om Ankring og Fiskeri.

- 1942
 1/73 Sverige. Sundet. Malmö Red. Lods fartøj midlertidigt udlagt.
 21/776 Sverige. Sundet. Flintarenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
 34/1198 Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.
 1/74 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærke flyttet.
 16/576 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.
 33/1168 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 25/908 Danmark. Smaalandsfarvandet. Borgsted Fyr forandres.
 25/910 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogo Havn. Færgeleje under Bygning.
 25/911 Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Fyr. Lysevne forøges.
 25/912 Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Færgeleje under Bygning.
 32/1137 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Varpetønde midlertidigt ikke paa Plads.
 27/973 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.
 28/1036 Danmark. Smaalandsfarvandet W.-lige Del. Karrebæksminde Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/77 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/78 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragensø Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/80 Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.
 20/714 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gedehave. Ledøfyr midlertidigt slukket.
 1/82 Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
 1/83 Danmark. Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
 34/1203 Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N. Oplysning om Sømærkes Plads.
 1/84 Danmark. Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærker midlertidigt inddraget.
 29/1042 Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.
 30/1093 Danmark. Store-Bælt. Omo Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
 22/815 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 27/975 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.
 1/89 Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lytønder midlertidigt inddraget. Sømærker udlagt.
 1/80 Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
 27/976 Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.
 1/90 Danmark. Lille-Bælt. Assens—Aarøsund. Sømærker midlertidigt inddraget.
 1/91 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 33/1179 } Forbudte Omraader.
 1/87 }
 30/1081 } Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsø. Skydeøvelser. Advarsel.
 23/859 } Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1942
 21/760 Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Oplysning om Sømærkes Plads.
 23/853 Danmark. Kattegat. Hundested W. Fortøjningsbøje udlagt.
 4/320 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Fyr midlertidigt slukket.
 25/915 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.
 35/1238 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 33/1180 Danmark. Isefjord. Lynæs. Skydeøvelser. Advarsel.
 34/1208 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/95 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspørring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 35/1239 Danmark. Kattegat. Yderflak. Hastens Grund. Sømærker genudlægges indtil videre ikke.
 21/778 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.
 31/1107 Danmark. Kattegat. Sejro Bugt. Neksø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.
 11/456 Danmark. Kattegat. Samsø. Lushage Fyr. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 30/1082 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Oprensningsarbejder paabegyndt.
 1/97 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.
 21/780 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 3/277 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Spærret Omraade.
 20/724 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 1/99 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.
 15/527 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.
 1/100 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 30/1083 Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.
 18/644 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Spidstønde.

- 1942
 2/202 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.
 15/539 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
 27/982 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 24/893 Danmark. Kattegat N.-lige Del. Lystønder genudlægges midlertidigt ikke.
 2/193 Danmark. Kattegat. Hals Barre. Dybde aftaget.
 1/105 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 1/107 Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.
 32/1145 Danmark. Kattegat. Læso NW.-Rev Fyrbaake ødelagt. Vraglystønde udlagt.
 27/984 Danmark. Kattegat. Læso. Østerby Havn. Dybde aftaget.
 1/109 Danmark. Kattegat. Læso S. Søndre-Rønner Baake forsvundet.
 1/113 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
 1/112 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/110 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
 1/111 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 16/574 Danmark. Limfjorden. Nibe. Dybde aftaget.
 1/114 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 1/115 Danmark. Limfjorden. Logstor Grunde. Gravede Rende. Tilsanding.
 25/918 Danmark. Limfjorden. Venø Fiskerihavn. Oplysning om Dybde, Istandsættelsesarbejder og Uddybning.
 27/986 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
 27/987 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.
 27/988 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
 12/462 Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.
 15/514 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Læmole ødelagt af Is. Advarsel.
 1/117 Danmark. Limfjorden. Odde Sundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
 25/934 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Oplysning om Dybde.
 15/535 Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Havnearbejder iværksættes.
 23/854 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Fyr midlertidigt slukket.
 31/1110 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/119 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 1/120 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 1/121 Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapel. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942
 5/348 Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
 1/122 } Norge. Vest-Finnmark. Farlige Omraader. Advarsel.
 4/310 }
 8/411 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
 5/349 Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.
 4/311 Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.
 25/921 Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 19/663 Norge. Lofoten. Svølvær. Alarmløst.
 27/990 Norge. Folla. Spærret Omraade.
 20/731 Norge. Fugløvfjord Anduvning. Mineomraade.
 19/665 Norge. Follafjord Anduvning. Mineomraade.
 31/1114 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden og Løkkaren. Spærrede Omraader.
 13/487 Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.
 1/123 Norge. Trondheimsfjorden. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 8/412 Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.
 20/732 Norge. Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.
 10/438 Norge. Stadlandet. Mineomraade.
 19/666 Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.
 19/667 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
 20/733 Norge. Bergen Havn. Afspærring. Advarsel.
 24/886 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
 5/350 Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
 21/764 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
 27/992 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
 24/888 Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
 28/1030 Danmark. Romø E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.
 Oplysning om Dæmning.
 22/819 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
 1/126 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

1942

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1942** *Danmark.*
- 1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/129 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/129 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/130 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/131 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/132 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 24/889 } *danske* Farvande.
 28/1032 }
- 27/993 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i *Lille-Bælt (Aabenraa Fjord)*.
 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjer Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets* S.-lige Del.
 1/136 *Limfjorden*. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
 1/138 *Kattegat*. *Skagerrak*. Advarsel for Fiskere.
 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende *Vejbro over Aggersund*.
 20/736 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.
 20/743 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads under den under Bygning værende *Vejbro over Ulusund* mellem *Kalvehave* og *Koster*.
 23/841 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *dansk* Havn til *Sverige*.
 26/952 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
- Norge.*
- 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 8/414 *Hordaland*. *Bergen* Havn. Klargøring af Lanterne.
 8/415 *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
- Sverige.*
- 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.
 1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/147 }
 21/785 } Midlertidige Lodsfarvande.
 30/1087 }
- 1/148 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 30/1089 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/149 Passersudler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 1/151 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 30/1088 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/152 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 33/1175 *Falsterbokanalen*. Oplysning om Togtider ved *Höllviksbroen*.
 20/744 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 18/631 Opmaalingarbejder 1942. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
 26/969 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 32/1149 *Östra militäromraadet*. Forbud mod at fotografere m. m.
- Tyskland.*
- 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 27/995 Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/155 Afstandssignal. Advarsel.
 27/994 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/157 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 30/1086 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
 25/935 *Skagerrak*. *Nordsoen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1238. **Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.**
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 27. August 1942 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.
c. 55° 56' N 11° 50' E.
(E. f. S. Nr. 32/1168 1942.)
1239. (T). **Danmark. Kattegat. Yderflak. Hastens Grund. Sømærker genudlægges indtil videre ikke.**
Yderflak sorte Stage paa c. 56° 04',₂ N. 11° 01',₅ E. og *Hastens Grund* hvide Stump-tønde med 3 nedadvendte Koste paa c. 56° 14',₄ N. 11° 11',₅ E. vil indtil videre ikke blive genudlagt.
(E. f. S. Nr. 33/1181 og 33/1184 1942.)
1240. **Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Oplysning om Skibsfartshindring. Vragafmærkning flyttet.**
E. f. S. Nr. 34/1222 1942 udgaar og erstattes med:
1. En Skibsfartshindring rapporteres paa c. 56° 45',₉ N. 10° 54',₁ E., c. 200 m WSW. for den i E. f. S. Nr. 33/1185 1942 nævnte Skibsfartshindring c. 15 Sm N. t. E. for *Gerrild Fyr*.
2. Den i E. f. S. Nr. 33/1185 1942 nævnte Vragafmærkning, bestaaende af en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, og en Vragvager med 1 grønt Flag, der var udlagt SW. t. S. for Skibsfartshindringen, er flyttet og ligger nu henholdsvis 180 m og 70 m WSW. for den i Punkt 1 rapporterede Skibsfartshindring paa c. 56° 45',₉ N. 10° 54',₁ E.
(E. f. S. Nr. 33/1185 og 34/1222 1942.)
1241. **Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Oplysning om Skibsfartshindrings Plads.**
Pladsen for den i E. f. S. Nr. 34/1210 1942 nævnte Skibsfartshindring er 56° 53' 45" N. 10° 31' 37" E.
(E. f. S. Nr. 34/1210 1942.)
1242. **Sverige. Kattegat. Träslöv Fiskerihavn. Taagesignal oprettet.**
(U. f. s. Nr. 35/1622. Stockholm 1942.)
I den S.-lige Del af *Träslöv Fiskerihavn*, paa en Bygning c. 200 m SSE. for *Träslöv Fyr*, er paa 57° 03',₅₂ N. 12° 16',₃₇ E. oprettet et Taagesignal med Tyfon, hvormed der under Taage, naar Fiskerbaade fra *Träslöv* er paa Søen, afgives En-Tone hver 30^s, Tone 10^s, Pause 20^s.
(Kort Nr. 100 og 101.)
1243. (P). **Sverige. Skagerrak. Sejlløbet Havstensfjord—Uddevalla. Fyrbelysning og Afmærkning forandres.**
(U. f. s. Nr. 35/1623. Stockholm 1942.)
Omkring den 1. Oktober 1942 vil nedennævnte Forandringer ved Fyrbelysningen og Afmærkningen ved Indsejlingen til *Uddevalla Havn* blive iværksat.
1. Nye Fyr.
- a) Paa Kajen ved *Uddevalla* tændes et Fyr, *Uddevalla nedre Fyr*, paa 58° 21',₀₅ N. 11° 55',₆₅ E., som vil vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 3^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt Fyrstativ.
- b) Paa W.-lige Del af *Kålgårdsberget* tændes et Fyr, *Uddevalla øvre Fyr*, paa 58° 21',₃₂ N. 11° 56',₅₅ E., som vil vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 3^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 14 Sm. Hvidt Fyrhus.
- Fyrene *Uddevalla øvre* og *nedre*, hvis indbyrdes Afstand bliver c. 960 m, vil være overet i Pejling 60° og lede imellem Havnen og *Vrångelycka*, men ikke forbi *Stångudden*. Ledelinien vil gaa nær til yderste Hjørne af *Badö Kaj* paa den ene Side og til Pynten af *Lövåsberget* paa den anden Side. Paa disse Steder vil der blive opført facadebelyste Pæle.
- c. Paa *Stångudden* paa 58° 19',₁₂ N. 11° 49',₂₂ E. tændes et Fyr, *Stången Fyr*, der vil vise hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 7 Sm. Hvidt Fyrhus. Fyret vil lyse mellem Pejlingerne 3° og 250°.

2. Fyr forandres.
- a) *Sunningen norra* Fyr paa c. 58° 20' N. 11° 51' E. vil blive ombygget og flyttet c. 5 m mod Nord. Fyret vil efter Ombygningen vise hvidt og rødt Et-Blink hver 3^s. Synsvidde: 9 Sm for rødt Lys. Hvidt Fyrhus paa Duc d'Albe. Fyret vil lyse, som følger:
1. Hvidt i Pejll. fra 220° til 72°. 2. Rødt i Pejll. fra 72° til 80°.
Brændetid: 6. Juli—6. Juni.
- b) *Sunningen södra* Fyr paa c. 58° 20' N. 11° 51' E. vil blive ombygget og flyttet c. 5 m mod Syd. Fyret vil efter Ombygningen vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Synsvidde: 7 Sm. Hvidt Fyrhus paa Duc d'Albe. Fyret vil lyse mellem Pejllingerne 60° og 270°.
Brændetid: 6. Juli—6. Juni.
3. Fyr nedlægges.
Lövasberget Fyr paa 58° 20',₉₂ N. 11° 55',₂₂ E. vil blive nedlagt.
4. Nye Sømærker udlægges.
Følgende Sømærker udlægges og forsynes med Refleksprismer:
- a) En Stage med Kost i *Sunningesundet* paa 58° 19',₆₆ N. 11° 50',₉₁ E., ved Sejlrendens N.-lige Kant, tværs af *Sunningen norra* Fyr.
- b) En Stage uden Topbetegnelse i *Sunningesundet* paa 58° 19',₆₁ N. 11° 50',₉₄ E., ved Sejlrendens S.-lige Kant, tværs af *Sunningen södra* Fyr.
- c) En Stage uden Topbetegnelse paa 58° 20',₆₃ N. 11° 54',₅₅ E., ved Sejlrendens S.-lige Kant paa NW.-Siden af en 7,₂ m Grund ud for den *Västra Svenskholmen*.
(Se Tillæg.)

Tillæg.

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

1244. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kalvehave NE. Undervandshindring rapporteret.
Et Skib med et Dybgaende af c. 2,₄ m rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa 55° 00' (09") N. 12° 11' (22") E., c. 250 m SW. t. S. ½ S. fra *Søndre-Knigge* hvide Stage med 1 Halmvisk.
1245. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Sømærke genudlagt.
Den næstyderste røde Spidstønde paa 54° 51' (07") N. 12° 13' (30") E., ved NE.-Siden af den gravede Rende over *Tolkebarren*, er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 30/1079 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1246. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Skibsfartshindring fjernet.
Den i E. f. S. Nr. 33/1185 1942 rapporterede Skibsfartshindring paa 56° 46' (15") N. 10° 54' (30") E., c. 15 Sm N. t. E. for *Gerrild* Fyr, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 33/1185 1942.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Laboré
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatoh
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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

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 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 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 Havnevesensets 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 Havnevesensets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

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

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anlæber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, ladsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havarier anlæber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodsænge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodeses 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 Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydodokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 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, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Frysrum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybdere ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodsænge 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. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. 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., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 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 Forbavnen 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 Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulyfyldere dog ca. ¼ mindre. Bogsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forfindes.

HELSINGØR

Dybdere 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 Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefylders samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrakibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bogsøring efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergingsdampere 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 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. m³, 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 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bogsøring, ufordet. Ingen Lodsæng, naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Ophalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bogsøring (se Lodsl.). Bogsøring faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. bver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmøde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 36

FREDAG 11. SEPTEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Naar Shippingmænd tidligere mødtes for at tale Forretning var det den fragtmæssige Udvikling Diskussionen gjaldt. Nu om Stunder er det imidlertid Tonnagesituationen, der er Brændpunktet for Interessen, og om dette Emne er Anskuelserne naturligvis stærkt varierende.

De fra tysk Side fremførte Anskuelser om de Allieredes Tonnagesituation er jo velkendte, men det er vanskeligt at faa disse Udtalelser til at rime sammen med en ogsaa fra tysk Side citeret Udtalelse af Chefen for *U.S. Maritime Commission*, Admiral Land, ifølge hvilken U.S.A. har øjeblikkelig Brug for ikke mindre end 100.000 Sømand. Saa mange Folk er tilstrækkelig til at bemane en Flaade paa omkring 2500 Dampere paa ca. 10.000 Tons d.w. Stykket, og selv om U.S.A.s Nybygningskapacitet utvivlsom er betydelig, er det dog næppe troligt, at den er saa stor, at der i Øjeblikket mangler 100.000 Søfolk til at bemane de nybyggede Skibe. Den sidste autoritative Udtalelse, der foreligger om Tonnagestillingen, blev iøvrigt fremsat af *Churchill* i det engelske Underhus i Tirsdags, da han erklærede, at, selv om Skibstabene stadig var svære, saa havde de dog vist nedadgaaende Tendens i saavel Juli og August som i den Del af September, der var gaet, og at de Allieredes Nybygningsprogram nu var saa vidt fremskredet, at Produktionen af nye Skibe oversteg Sænkningerne.

Om den fragtmæssige Stilling paa de oversøiske Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Nyheder. Amerikanerne har frigivet enkelte Skibe for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika. De fleste af disse Skibe skal laste Erts i Brasilien til U.S. Atlantic. I Vestindiaarten er der stadig livlig Efterspørgsel efter Sukkertonnage, saavel paa Rejsebasis som paa Timecharter. Der er ligeledes sluttet adskillige Skibe til New Foundland og i canadisk Trade. Om alle disse Forretninger gælder det, at de Rater, der noteres, ikke har været underkastet nogen Forandring.

Englænderne noterer uforandret Kul fra Wales til River Plate, ligesom de stadig circulerer Kulordrer fra Durban til Suezkanalomraadet og Haifa. De herfor noterede Rater er uforandrede. Iøvrigt er der netop indgaaet en Overenskomst mellem Canada og Rusland iflg. hvilken Canada skal levere 9 Mill. Bushels Hvede og Mel til Russerne. Transporten heraf skal lægges i Hænderne paa det engelske Søfartsministerium.

Paa de frie Markeder noteres saavel Hvede River Plate/Portugal som River Plate/Peru til uforandrede Rater.

Paa vore hjemlige Markeder er der stadig jævn Beskæftigelse. Det kniber meget med at skaffe Sten for Kul og Koks fra Nordsøhavnene, hvorimod der er arrangeret enkelte Ladninger fra Østersøen. Iøvrigt er der stadig mange Ertsordrer fra Sverige til Tyskland, ligesom der er god Efterspørgsel efter Tonnage for Træ fra Sverige til Tyskland og Holland. Tysk Kystfart kan stadig tage mange Skibe. Raterne i disse Trades er uforandrede. Der er sluttet noget Trælast Sverige/Danmark, ligesom der er enkelte Ordrer i Markedet for Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne. Raten for de sidstnævnte Ladninger ligger nu omkring Kr. 19.

REKORD-IMPORTOVERSKUD I JULI

Opførelsen over Varcomsætningen med Udlandet i Juli viser et Importoverskud paa 48,9 Mill. Kr., hvilket er Rekord. Af de første syv Maaneder i Aar har de fire haft Importoverskud, nemlig i Januar 31,3 Mill. Kr., i Maj 10,3 Mill. Kr. og i Juni 38,5 Mill. Kr., mens Handelsbalancen for de resterende tre Maaneder har været negativ — i Marts var man saaledes nede paa et Eksportoverskud paa 50,2 Mill. Kr.

Der har i Juli Maaned i Forhold til Juni været en ret betydelig Nedgang i saavel Import- som Eksportværdien. I Juli havde Importen en Værdi af 122,5 Mill. Kr. og Eksporten en Værdi af 73,6 Mill. Kr., hvilket giver et Importoverskud paa 48,9 Mill. Kr. I Juni havde Importen en Værdi af 158,9 Mill. Kr. og Eksporten en Værdi af 120,4 Mill. Kr. Der har saaledes i Juli været en Nedgang paa 36,4 Mill. Kr. i Importværdien, mens Eksportværdien er reduceret med 46,8 Mill. Kr.

For den forløbne Del af indeværende Aar har vi ialt importeret Varer til et Beløb af 675,1 Mill. Kr. og eksporteret Varer for 610,6 Mill. Kr. Handelsbalancen viser saaledes indtil nu et Importoverskud paa 64,5 Mill. Kr. Til Sammenligning kan nævnes, at Handelsbalancen for den tilsvarende Periode i Fjor viste et Importoverskud paa 16,8 Mill. Kr., idet Importen havde haft en Værdi af 790,3 Mill. Kr., mens Eksportværdien beløb sig til 773,5 Mill. Kr.

NY KULDAMPER TIL D. D. K.

Det danske Kulkompagni vil i nær Fremtid overtage Den ny Damper, der er bygget ved dansk Værft. Skibet bærer Navnet »Julius Madsen«, opkaldt efter den afdøde Formand for Dansk Arbejdsgiverforening.

Den nye Damper er udstyret som moderne Kulskib med Maskinen agter. Af Type er den Mage til Kulkompagniets tidligere Damper »Ivan Kondrup«, men den bliver ca. 200 Tons større end denne var, idet den ialt faar en Lastekapacitet paa 3700 Tons d.w.

S/S »Julius Madsen« vil blive ført af Kaptajn H. H. Hansen, der tidligere havde »Ivan Kondrup« at føre.

FRAGTRATERNE FOR SMAASKIBENE

Paa et Møde af ca. 100 Skibsredere, Skibsførere og andre Repræsentanter for den mindre Skibsfart er der blevet nedsat et Udvalg til at føre Forhandlingerne med Fragtnævnet om Fragtraterne for Smaaskibene. Udvalget kom til at bestaa af Skibsreder Th. Larsen, Skibsreder C. Schjønnemann, Skibsfører P. C. Jensen og Forretningsfører Peter Grube.

Udvalgets Forhandling med Fragtnævnet er i Gang.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

Til Skibsregisteret er der i sidste Halvdel af August bl. a. meddelt følgende Ændringer:

M/S »Nordhval« af København, OZNA, er udslettet som forlist. Anm. 15/8 1942, reg. 19. s. M.

M/S »Katrine Mærsk« af Esbjerg, OYPII, er udslettet som solgt til Udlandet. Anm. 18/8 1942, reg. 19. s. M.

A/S Dragør—Limhamn Færgen, Dragør. Til korresponderende Reder er valgt Kaptajn Siems Julius Siemssen, Hellerup. Anm. 21/8 1942, reg. 24. s. M.

Rederiet Nordhavet A/S, København. Til bestyrende Reder er valgt Befragter Christian Wraae Folting, København. Anmeldt 22/8 1942, reg. 28. s. M.

SVENSK NYBYGNING FRA AALBORG VÆRFT

I første Halvdel af Aaret 1939 bestiltes for Broström-Koncernens Regning ved Aalborg Værft to 2,900 Tons d.w. store Lastmotorskibe, der særlig var beregnet til Trafik paa de amerikanske Søer. Adskilligt forsinket har Værftet nu leveret det første af disse Skibe, som har faaet Navnet *Laholm* og er overtaget af Svenska Amerika-Mexico Linien.

Laholm er blevet bugseret fra Aalborg Værft til Göteborg, i hvis Skærgaard der har været Prøvetur, og senere er det blevet oplagt ved Eriksberg.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse. Dæksbygningerne midtskibs er forholdsvis korte og afsluttes med en bred, lav, strømliniformet Skorsten med Amerika-Liniens velkendte Mærke: De tre Kroner paa blaa Bund. Hoveddimensionerne er Længde 75,89 m, Bredde 12,80 m og Dybde 5,74 m. Dybgang paa fuld Last er 5,74 m. Hovedmaskineriet bestaar af to Polar Dieselmotorer, der tilsammen udvikler 2,070 eff. HK.

DANSKE REDERIERS REGNSKABER

I en for nogen Tid siden af *Dansk Søfarts Tidende* omtalt Oversigt over Aktieselskabsregnskaberne for 1940, som er udarbejdet af Det statistiske Departement, blev der givet en Række Oplysninger om de danske Dampskibs- og Sejlskibsselskabers Regnskaber. Det fremgik heraf, at der i 1940 fandtes 107 *Dampskibsselskaber*, hvoraf 5 var i Likvidation. Af de resterende »levende Selskaber« var 6 uden Regnskab, medens 96 var med Regnskab, og af disse 96 Selskaber gav de 68 Overskud, d.v.s. 70,8 pCt. mod 77,4 pCt. i 1939.

Dampskibsselskabernes effektive Aktiekapital var 165,4 Mill. Kr. (for Selskaberne i Likvidation var Aktiekapitalen 2,3 Mill. Kr.). Af de »levende Selskaber« var en Aktiekapital paa 4,1 Mill. Kr. uden Regnskab. »Levende Selskaber« med Regnskab raadede over en Aktiekapital paa 159 Mill. Kr., og heraf svarede Udbytte af 138,1 Kr., d.v.s. af 86,9 pCt. mod 97,5 pCt. i 1939. Overskudsselskabernes Overskud var ialt 17,2 Mill. Kr., medens Underskudsselskabernes Underskud androg 3,9 Mill. Kr., saaledes at det samlede Resultat var et Overskud paa 13,3 Mill. Kr. — mod 35,8 Mill. Kr. i 1939.

Dampskibsselskabernes samlede Egenkapital var 304,4 Mill. Kr., heraf effektiv Aktiekapital 159 Mill. Kr. og Reservefonds 145,4 Mill. Kr. Selskabernes Gæld androg 1940 173,3 Mill. Kr. Dampskibsselskaberne overførte ialt til Reservefonds i 1940 3,8 Mill. Kr., d.v.s. 21,8 pCt. af disse Selskabers Overskud.

Den statistiske Oversigt omfatter ialt 14 *Sejlskibsselskaber*, hvoraf 2 var i Likvidation. Af de resterende »levende Selskaber« var 1 uden Regnskab, medens 11 var med Regnskab, og af disse Selskaber gav de 10 Overskud, d.v.s. 91 pCt. mod 64 pCt. i 1939. Sejlskibsselskabernes effektive Aktiekapital var 0,9 Mill. Kr. (for Selskaberne i Likvidation var Aktiekapitalen 0,1 Mill. Kr.). Af de »levende Selskaber« var en Aktiekapital paa 0,1 Mill. Kr. uden Regnskab, medens »levende Selskaber« med Regnskab raadede over en Aktiekapital paa 0,7 Mill. Kr. — og der svarede Udbytte af hele Aktiekapitalen mod af de 71 pCt. i 1939.

Overskudsselskabernes Overskud var ialt 0,3 Mill. Kr. Sejlskibsselskabernes samlede Egenkapital var ialt 1,1 Mill. Kr., heraf effektiv Aktiekapital 0,7 Mill. Kr. og Reservefonds 0,4 Mill. Kr. Disse Selskabers Gæld androg i 1940 0,2 Mill. Kr. Sejlskibsselskaberne overførte i 1940 ialt til Reservefonds 143.000 Kr. d.v.s. 43,7 pCt. af disse Selskabers Overskud.

OVER 1000 SVENSKSØFOLK OMKOMMET

Hvor mange Menneskeliv og hvor meget Tonnage, Krigsforlisene under denne Krig hidtil har kostet Sveriges Søfart, kan ikke i Øjeblikket opgives med Nøjagtighed. Den sidste Opgørelse er fra den 30. Juni med 139 krigsforliste Skibe paa 362,000

BRT. og 888 omkomne Personer. Medregnes Sænkningerne i Østersøen i Juli og August kommer Antallet af labte Menneskeliv op paa ca. 980. Uden nøjagtigt Kendskab til Krigsforlis uden for Sverige maa man regne med, at det samlede Antal naar op paa over 1000.

Dermed er Tallene fra sidste Verdenskrig overskredet. Den Gang var Antallet af krigsforliste Skibe ganske vist ialt 280, men de samlede Tonnagetab kun 291,500 BRT., mens Tabet af Menneskeliv var 790.

STORE VANSKELIGHEDER FOR DE SVENSKSØHAVNE

Krigen har medført store økonomiske Vanskeligheder for de svenske Havne, og man regner med, at der i Aar vil blive et Underskud paa 15 Mill. Kr., meddeler Aktuar H. Eneborg i Tidsskriftet »Svensk Utrikeshandel«. I Fjor var Havnenes Underskud paa 10 Mill. Kr. Som Følge af, at Trafiken mellem Sverige og Udlandet i saa høj Grad er koncentreret til Østersøområdet, hvor Stockholm længe har indtaget en dominerende Stilling, har Hovedstadens Havn vist den mindste Nedgang i Trafiken af Storhavnene. Göteborg, der er Centrum for den vestgaaende og navnlig transoceanske Trafik, er haardest ramt. For Malmøs Vedkommende spiller den stærke Nedskæring af Færgetrafiken og anden ordinær Trafiks Ophør paa Danmark en stor Rolle, og denne Havn er ramt næsten lige saa haardt som Göteborg.

FRA SVENSKSØVÆRFTER

Fra Götaverken har der været Søsætning paa et 7,400 Tons Liniemotorskib til Rederiaktiebolaget Nordstjernen. I Daaben fik Skibet Navnet *Argentina*, og Gudmoder var Statsraadinde *Günther* — den svenske Udenrigsministers Frue.

Argentina er et kombineret Last- og Passagermotorskib og svarer i Type nærmest til de 9 Motorskibe, som Værftet har bygget til Rederiet i Aarene 1935—40. Det nye Skib bliver dog noget større end sine Forgængere og faar større Fart. Skibets Hoveddimensioner er Længde 452 Fod, Bredde 56 Fod 6 Tommer og Dybde til Shelterdæk 37 Fod 3 Tommer. *Argentina* skal forsynes med to 6-Cylinders totakts enkeltvirkende Dieselmotorer af Götaverkens Konstruktion. Motorerne udvikler tilsammen 8.600 ind. HK., og Farten er beregnet til 17 Knob paa fuld Last.

Det nye Motorskib er Værftets 19. Nybygning til Nordstjernen. Den sammenlagte Tonnage af disse 19 Skibe løber op til 150.000 Tons. Det første Skib, der blev leveret til Rederiet, var Damperen *Engelsberg*, som afleveredes i 1907. Forbindelsen mellem Nordstjernen og Götaverken er saaledes et kvart Aarhundrede gammel.

*

En Lastdamper paa ca. 2,800 Tons d.w. er blevet søsat fra Öresundsvarvet. Det er den anden i den Serie, som Aktiebolaget Arafart i Stockholm har afgivet Bestilling paa. Det nye Skib, der døbt *Arabert*, er et Søsterskib til *Arabritt*, der blev leveret i Juni Maaned, og som dengang blev beskrevet i *Dansk Søfarts Tidende*. Hoveddimensionerne er: Længde 89,30 m, Bredde 13,10 m, Dybde til Hoveddæk 6,17 m og Dybgangen 5,45 m. Skibets Maskinkraft er en Dampmaskine fra Værftet paa 1.300 ind. HK.

KONSUL WRANGELL, HAUGESUND, DØD

En af Norges kendte Skibsredere, Konsul *H. M. Wrangell*, Haugesund, er afgaaet ved Døden i den høje Alder af 84 Aar.

Konsul Wrangell begyndte, 21 Aar gammel, i Sildehandelen, men senere blev han interesseret i Shipping og har fulgt Udviklingen fra Sejlskibstiden til Damp og Motor. Gennem Aarene har han disponeret mange Skibe. Ved Krigens Udbrud havde hans Firma, *H. M. Wrangell & Co.*, 11 Skibe paa tilsammen 90,000 Tons Dødvægt.

I Hvalfangsten har Konsul Wrangell deltaget meget. Han var Disponent for »Talkna« og »Helga« Hvalfangstselskaber, som drev deres Virksomhed ved Færøerne og Island, og »Harald Haarfagre«, som havde Station i Plettenberg i Afrika. Han var endvidere med til at stifte Selskaberne »Antarctic«, »Pelagos« og »Kosmos«, og var i mange Aar Formand i Repræsentantskabet for disse.

Konsull Wrangell var i 6 Aar Vicepræsident i Norges Rederforbund og 2 Aar dets Præsident. Han var endvidere knyttet til en Række Institutioner, saaledes Formand for Repræsentantskabet i Haugesund Søforsikringsselskab, for Repræsentantskabet i Haugesund Sparebank og Medlem af Direktionen i Norges Brandkasse. Siden 1896 havde han været dansk Konsul i Haugesund, og han var bl. a. Ridder af St. Olav, Kommandør af Vasaordenen og Ridder af Dannebrog.

I flere Perioder havde han Sæde i det norske Storting.

ATTER TRÆSKIBE OG BETONSKIBE

Den Tonnage-Knaphed, der gør sig gældende i Amerika og England, synes nu at give sig Udslag, hvis Analogier man kan drage fra sidste store Verdenskrig, hvor mangt og meget med større eller mindre Held blev forsøgt for at afbøde Manglen paa Skibsrum.

Efter tilgængelige Oplysninger har *U. S. Maritime Commission* allerede i Begyndelsen af forrige Maaned sluttet Kontrakt med *McCloskey & Co.* i Philadelphia om Bygning af 24 Beton-Fragtskibe. Det er imidlertid ikke saa længe siden, at Kommissionen bestemte gik mod Bygning af Beton-Skibe, men Tonnageknapheden har velsagtens nu faaet den til at forandre Beslutning.

De kontraherede Betonskibe skal være 360 Fod lange og være paa 5,200 Tons d.w. De skal udstyres med en Dampmaskine af noget mindre Type end i de saakaldte *Liberty-Skibe*. Afleveringsfristen er fastsat til 30. Juni 1943. De samlede Byggeomkostninger andrager henved 30 Millioner Dollars.

Det oplyses endvidere, at De Forenede Stater agter at indsætte en stor Træskibsflaade i det caribiske Hav. Koordinatoren for interamerikanske Anliggender, *Nelson Rockefeller*, har dannet et Selskab, der er indregistreret i Delaware og har opnaaet en Kredit paa 10 Millioner Dollars. Dets Præsident er Mr. *Alexander Peabody*, Præsidenten for *Puget Sound Navigation Co.* Dette Selskab har til Opgave at erhverve anvendelige Sejlskibe og yderligere undersøge Mulighederne for Bygning af Træskibe. Det forhaandenværende Byggeprogram tager Sigte paa mindst 100 Sejlskibe, der gennemsnitligt skal have en Lasteevne paa 1000 Tons. Med denne Flaade haaber man aarligt at kunne transportere en Million Tons mellem Havne i Golfen og Havne i det caribiske Hav. Allerede længe før dette Projekt blev ført ud i Livet, har man i Amerika arbejdet for en udvidet Benyttelse af Vandvejene inde fra Mississippi og ud imod det caribiske Hav.

Oprindeligt havde man tænkt paa Befragtning af Kasse fra Brasilien, Columbia, Costarica, Guatemala, Haiti, San Salvador og Nicaragua, men nu vil denne Tonnage antagelig blive sat ind i Transporten af krigsvigtige Raastoffer til U. S. A. Den Ladning, der fra Nordamerika skal sendes Syd paa, skal hovedsagelig bestaa af færdige Varer.

Volga — Ruslands store Vandvej.

De voldsomme Kampe om *Stalingrad* har ikke blot drejet sig om denne Bys Skæbne, men ogsaa for en Del om hele den mægtige *Volga-Flods* Skæbne, og det er derfor forstaaeligt, at disse Slag udviklede sig til nogle af Historiens blodigste og voldsomste.

Volga er et meget vigtigt Forbindelsesled mellem Sovjetunionen og dets Allierede. Op ad Volga og over *Stalingrad* er der ført uanede Mængder af Krigsmateriel fra England og De Forenede Stater, og ad Flodvejen har de russiske Armeer modtaget Størsteparten af hele deres Oliebehov, men ogsaa som indre-russisk Forbindelsesled har Volga sin store Betydning.

Med sine 3700 Kilometer er Volga Europas længste Flod, og den er — hvad Vandindhold angaar — til lige den største. Omtrent hver eneste af de 3700 Kilometer er sejlbare, og sammen med de Kanaler, som forbinder den med andre Floder, danner den et fantastisk Trafiknet. Oppe ved Volgas Kilder, som ligger i *Valdaj-Højderne* omkring *Seliger-Søen* ca. 300 Kilometer Syd for Leningrad, er der gravet Kanaler, som forbinder den med *Ilmen-Søen* og *Volkhov-Floden*, hvorfra man kan komme videre til *Ladoga-Søen*, *Neva-Floden* og endelig til *Østersøen*. Lidt længere nede ad Floden kan mindre Fartøjer benytte en Kanal til *Dvina-Floden* og sejle gennem Letland ud i Riga-Bugten. Sejler man forbi *Tver* eller *Kalinin*, som denne By nu hedder, kan man dreje til venstre ad en Kanal, som blev fuldført for faa Aar siden, og som nu har gjort Moskva til en Havneby.

Fra *Rybinsk* lidt længere fremme fører et helt Kanal- og Flod-System op til *Onega-Søen*, hvorfra man kan benytte Stalin-Kanalen til *Leningrad* eller *Hvidehavet*. Fra *Rybinsk* kan man ogsaa naa over til den

nordlige *Dvina-Flod* og saaledes komme med Skib fra Moskva til *Arkhangelsk*. Fortsætter man ad Volga forbi den gamle asiatisk-europæiske By *Niznij-Novgorod*, naar man det store *Volgaknæ* i Tartarrepublikken. Her møder man *Kama-Floden*, som atter er forbundet med *Petsjora*, hvorfra der er Skibsforbindelse til *Novaja Zemlja*. Fra *Stalingrad* fører Volga videre ned mod sin sidste Storby *Astrakan*.

Halvdelen af hele Sovjetunionens Handelsflaade gaar i Fart paa Volga. Regner man de tilsluttede Kanaler og Floder med, kommer man op paa mere end tre Fjerdedele af Sovjets ialt 3000 større Dampere og Motorskibe og dets 8000 mindre Skibe. Alt i alt transporteres der hvert Aar paa Floden over 30 Millioner Tons Fragt og henved 10 Millioner Passagerer. I Volga løber der ingen stærk Strøm. Floden udspringer kun 200 Meter over Havets Overflade og Mundingen ved *Astrakan* ligger 26 Meter under. Volga glider dovent og sagte afsted, endnu mere stille end Don. Volga har ogsaa kun en ringe Dybde, men om Efteraaret og ved Tøbrudstid kan den naa en gennemsnitlig Bredde paa 30 Kilometer. Om Vinteren er Volga islagt, og Slæder afløser de mange Flodskibe. Relativt tidligt bryder Isen op, men faa Uger senere, naar Volga allerede har været isfri og sejlbare i nogle Dage, kommer de vældige Ismasser fra *Kama-Floden*, og saa gaar der paany nogle Uger, før Sommeren endelig sætter ind og for Alvor genaabner Ruslands store Vandvej.

*Stalingrad*s Fald behøver imidlertid ikke betyde, at Volgas Rolle er udspillet som sovjetrussisk Transportvej, naturligvis forudsat at Sovjethærene vil være i Stand til at føre Kampen videre efter de alvorlige Tab.

En Nationalisering af Englands Kulproduktion.

Alle Forekomster af Kul i Englands Jord overgik den 1. Juli til Statsejendom, idet Statsinstitutionen *Coal Commission* fra denne Dag har overtaget Retten til *royalty*, hvilket vil sige Retten til de Forekomster af Kul og lign., der findes under Jordoverfladen.

Denne Bestemmelse er det første Resultat af *Kul-loven*, der efter lange Overvejelser blev vedtaget i 1938. Dens Formaal var en Rationalisering af den engelske Kulindustri, og Motiveringen for Lovens Sammenslutning af *royalties* paa een Haand var, at det store Antal Ejere af Kulforekomster hindrede den rationelle Udnyttelse. Kun i Undtagelsestilfælde er det Ejeren af *royalty*, der driver Minevirksomhed. Langt de fleste Ejere har bortforpagtet Retten til at bryde Kul til Mineselskaber og oppebærer kun en Forpagtningsafgift. Dette System førte til en daarlig Udnyttelse og Organisering af Kulbrydningen i de fleste Distrikter.

Om Nationaliseringen af *royalty* umiddelbart vil faa nogen Virkning i Retning af en Reorganisation i de nærmeste Aar er tvivlsomt. *Coal Commission* overtager nok Ejendomsretten til Forekomsterne, men maa ikke selv bryde Kullene, og de bestaaende Forpagtninger bliver løbende. For Mineselskaberne er det af underordnet Betydning, om de skal betale Afgift til *Coal Commission* eller til en privat *royalty-Ejer*.

Coal Commission afkøber Ejerne deres *royalties* for en samlet Sum af 66.450.000 Pund Sterling. Inden dette Beløbs Størrelse blev fastsat var der en Registrering og Vurdering af de 26.000 Kulforekomster i England, varierende fra nogle faa Kvadratmeter til mange Kvadratkilometer. Ved Vurderingen tog man Udgangspunkt i den Pris, der kunde forventes opnaaet

ved Salg af Kulforekomsterne i det frie Marked den 1. Januar 1939 efter en Kontrakt, der stipulerede, at Overtagelse skulde finde Sted 1. Juli 1942.

Coal Commission skal af sine *royalty*-Indtægter afholde Udgifterne saavel til Administration som Amortisation og Forrentning af det Laan, hvormed Købesummen skal fremskaffes. Desuden er Kommissionen berettiget til at optage Laan paa indtil 10 Millioner Pund Sterling til Bestridelse af Udgifter til Registrering og Vurdering af Kulforekomsterne samt til at overtage Retten til visse Metaller, som brydes sammen med Kullene. Man regner imidlertid med, at Kommissionen faar et Overskud. Dette Overskud maa ikke gaa ind i Statskassen, men skal anvendes først til Dannelse af et Reservefond, dernæst til et Fond med Kulindustriens Fremme som Formaal. Nogen umiddelbar Lettelse i de Afgifter, som Mineselskaberne hidtil har betalt til *royalty*-Ejere kan ikke ventes og derfor heller ikke nogen Ændring i Kullenes Salgspris eller Forbedring af Minearbejdernes Lønningsforhold, hvilket iøvrigt var et af Formaalene ved Kullovens Vedtagelse i 1938.

Paa længere Sigt menes Loven at ville føre til en Reorganisation med Sammenlægning af nærbeliggende Minebedrifter, naar de løbende Forpagtningsafgifter udløber, men nu er det Modstanden fra Mineselskaberne og ikke fra *royalty*-Ejere, der skal overvindes.

Uafhængig af Kulloven er nogle Kriselove, der er gennemført i Aar, med Henblik paa en Forøgelse af Kulproduktionen, idet disse Love giver Regeringen store Bemyndigelser til at gribe ind i Driften uden dog at beskære Mineselskabernes Selvstændighed paa de rent forretningsmæssige eller finansielle Omraader.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole

Tirsdag den 15. September slutter Rederiets Sommerkursus i Svendborg, og de 18 Drengene spredes ud over Havet ombord i forskellige Skibe.

De ca. 3 Maaneder, Kursus har varet, har bragt Drengene forskellige spændende Oplevelser, der flere Gange har efterladt ømme Rygge, men ogsaa andre gode Minder. En af Drengenes største Oplevelser blev Turen til Drejø, hvor de i 6 Dage deltog i Hjelpearbejdet, der var arrangeret af »Frivillig dansk Arbejdstjeneste«. Drengene ryddede Brandtomter, slæbte Kampesten, rensede Mursten og trillede Fyld væk saa godt som Voksne og lærte ikke alene at bruge Næverne, men ogsaa hvordan Arbejdet skulde tilrettelægges og ledes.

Turen til Drejø foregik i egne Baade, idet Rederiet i Sommer har ladet bygge 2 store Øvelsesbaade, der baade kan drives med Sejl og roes.

I 14 Dage var Drengene paa Ollerup Gymnastikhøjskole, hvor de blev trænet i Gymnastik, Idræt og Svømning, hørte Foredrag, læste Dansk, skrev Stil samt lærte at synge.

Da de fleste Sejlskibe, som Drengene faar Hyre i, lægger op i Vintermaanederne, vil Skolen fortsætte fra d. 2. Januar til ca. d. 15. Marts 1943. Dette Kursus er fortrinsvis beregnet for tidligere Elever, og kun enkelte nye Ansøgere vil kunne komme i Betragtning. Ansøgning om Optagelse skal være indsendt til Rederiet inden Udgangen af

Oktober Maaned. Ophold og Undervisning er gratis for Eleverne.

En Sag om Overliggedagspenge

Kaptajn H. Wulff, Egersund, havde sagsøgt Oder Brikethandel Akts., København, til Betaling af Overliggedagspenge. Brikethandelsfirmaet havde fragtet Kaptajn Wulffs Motorsejler »Familiens Lykke« til at føre 150 Tons Briketter fra Flensborg til Kalundborg, men Indladningen blev forsinket. Kaptajnen mente at have Krav paa 900 Kr. i Overliggedagspenge, men frafaldt senere sit Krav. Han genoptog Sagen, da en Højesteretsdom havde givet en Skibsfører Medhold i en lignende Sag. Sø- og Handelsretten har dog nu frifundet Oder Brikethandel, idet Retten gaar ud fra, at Kaptajnen paa et tidligere Tidspunkt har opgivet sit Krav.

Hornbæk Havn foran Udvidelse

Hornbæk Havnebestyrelse har ladet udarbejde et Projekt til Udvidelse af Hornbæk Havn. Projektet, der omhandler Anlæg af en ydre Mole, som skal hindre Tang- og Sandansamlinger i den indre Havn, er anslaaet til 310.000 Kr., hvoraf Beskæftigelsesudvalget og Ministeriet for offentlige Arbejder tilsammen er tænkt at skulle udrede

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau

Stubenrauchstr. 69

a. d. Kaiserallee

Ruf: 8842 66

Drahtanschrift: Kromschiff Berlin

Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Yachten.

Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

SCHMIDT

OVERHEDERE SUGETRÆKANLÆG
SODUDBLÆSERE

gennem

DYHR

C. 8901

190,000 Kr., medens Restbeløbet fordeles paa Frederiksborg Amt, Tikøb Kommune og Havnen selv med 40,000 Kr. til hver. I de sidste 3 Aar har det været nødvendigt at ofre 80,000 Kr. paa Oprensning og anden Vedligeholdelse af Havnen.

To Maskinmestre døde i Udlandet

To danske Maskinmestre har ifølge det sidst udkomne Nummer af Maskinmesterforeningens Medlemsblad fundet Døden i Udlandet. Det drejer sig om Maskinmestrene *Kar-mark Juel Amdisen* og *A. P. Iversen*.

Maskinmester Amdisen blev 52 Aar gammel. Han var født i Randers og sejlede som ung Maskinist i Dampskibsselskabet Carl, senere blev han Førstemester i Dampskibsselskabet Vesterhavet. Ved sin Død var han Maskinchef i s.s. »Gloria«.

Maskinmester Iversen, der var Søn af Typograf Th. Iversen, Aarhus, blev kun 38 Aar. Han har sejlet i Dansk-Fransk, Norden, Torm og D. D. P. A. Han var ved sin Død Maskinchef i m.s. »Hanseat«, som sejlede under Panamas Flag.

Dansk Styrmand omkommet ved Krigsforlis

Til Kordegn Stærmosen, Nyborg, er der indløbet Meddelelse om, at hans 27-aarige Søn, Styrmand Leif Stærmosen, er omkommet under Krigsforlis i Udenrigsfart. Styrmand Stærmosen efterlader Hustru samt en lille Datter, som han aldrig har set.

Mægleren var ikke ansvarlig

Skibsmæglerfirmaet Villh. Chr. Bech, Horsens, havde ved Sø- og Handelsretten sagsøgt Direktør Max Svendsen, København, til Betaling af 2034 Kr., der dels omfattede Restfragt, dels Udlæg. En Skibsladning Brunkul havde været mindre end opgivet, hvorfor Direktør Svendsen havde tilbageholdt et Beløb af Fragten. Udlægene omfattede Ekspedition og Oplagring af Brunkullene. Der blev givet Dom efter Paastanden.

Købt et Vrag for at skaffe Brændsel

Den vanskelige Kulsituation har i den senere Tid truet med at standse mange Fabriksvirksomheder paa Bornholm. Keramikfabriken Søholm i Rønne har nu taget et betydningfuldt Skridt i Bestræbelserne for at holde Virksomheden i Gang. Fabriken har nemlig faaet Bjergningsret til et Vrag, der ligger i Farvandet ud for Rønne, et stort græsk Skib, der sank i 1938 efter et Sammenstød. Skibet har 4000 Tons Kul om Bord.

Hvalkogeriet »Terje Viken« krigsforlist

Det største engelske Hvalfangerselskab »United Whalers« i London meddeler i sin Aarsberetning, at Verdens næststørste Hvalkogerier »Terje Viken« er gaaet tabt som Følge af fjendtligt Angreb. Hvalkogeriet, der maalte 20,638 Tons Brutto og havde en Lasteevne paa omkring 30,000 Tons d.w., var Moderskib for 9 Hvalfangerbaade. Skibet har arbejdet paa Fangstfeltet i Antarktis, og under den aarlige Pause i Fangsten blev det oplagt i Kapstaden.

Færgeri flyttes

Arbejdet paa den store Vejbro fra Sjælland til Møn nærmer sig nu sin Fuldendelse, og snart vil Kalvehave—Kosterfærgerne blive arbejdsløse paa dette Sted. Præstø Amt, der er Ejer af denne Færgerute, agter at flytte hele Færgelejet til Ruten Stubbekøbing—Bogø (Lindebro), en Rute, som i Øjeblikket befares af en privat Færge, der tidligere har sejlet mellem Middelfart og Snoghøj.

Præstø Amts Færgevæsen har i disse Dage afholdt Licitation over Arbejderne ved Opførelse af de nødvendige Bygninger paa Bogø til Brug for det kommende Færgeri her. Færgelejerne ved Kalvehave bibeholdes dog stadig med Forbindelsen til Statens Mund- og Klovsyggestation paa Øen Lindholm.

P. & O. giver 6 pCt. i Udbytte

The British India Steam Navigation Co., der kontrolleres af Peninsular and Oriental Steam Navigation., og som er et af de største engelske Ruteselskaber, har først nu udsendt sin Aarsberetning for det Regnskabsaar, der sluttede den 30. Septbr. 1941.

Efter Fradrag af Afskrivninger paa Flaaden med 1,12 Mill. Pd. Strl. og Henlæggelser til Pensionsfonden med en halv Mill. Pd. Strl. samt efter Fradrag af Skatter slutter

BRUG HEMPELS KUN

Hempels Skibsfarver



INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

Regnskabet med et Nettooverskud paa 203,737 Pd. Strl. Der udbetales 6 pCt. i Udbytte.

Royal Mail Lines

Royal Mail Lines i London havde i Aaret 1941 en Nettoindtægt paa 0,733 Mill. Pund Sterling mod 0,723 Aaret forud. Der udbetales 6 pCt. i Dividende. Udbyttet for Aaret 1940 var 5 pCt.

Jugoslavisk Skibsfartsselskab

Et nyt Selskab er blevet indregistreret i Belgrad under Navnet »Labud« A.-G. Selskabets Formaal er at udføre Passager- og Godsbefordring, Bugsering og Bjærgning af sunkne Skibe. Aktiekapitalen andrager 2 Mill. Dinarer.

Nyt italiensk Værft

I Rom er et nyt Selskab grundet under Navnet S. A. Cantieri Navali della Dalmazia. Til at begynde med er Kapitalen paa 99,000 Lire, som ved enstemmig Beslutning kan forhøjes til 999,000 Lire. Selskabet vil give sig af med Bygning og Reparation af Skibe af enhver Art, især til Fiskeri- og Handelsformaal, men ogsaa med Bygning af Skibe, etc. til Krigsflaaden, samt Bygning og Udbedring af Maskinanlæggene i nævnte Skibe.

Stærk Tilbagegang i Chiles Udenlands-Trafik

Den internationale Skibstrafik paa de chilenske Havne, der i normale Tider har et Gennemsnit paa 23 Millioner NRT., gik i Aaret 1941 ned til 14 Mill. NRT. I dette Aar kan man spore en yderligere Nedgang, efter at alle engelske og amerikanske Skibe er trukket bort fra Chiles Havne. *

PERSONALIA

90 Aar

Flv. Kaptajn *A. Rasmussen*, Vestergade 153, Svendborg, fyldte i Tirsdags 90 Aar. Kaptajn Rasmussen har i sine unge Aar ført 3 Svendborg-Sejlskibe, nemlig »Katrine«, »Brockenhuus Schack« og »Henry Brocke«.

60 Aar

Kaptajn *Poul Svarrer* fylder paa Tirsdag — den 15. September — 60 Aar.

Efter at have forladt Søen i 1920, som Fører i s.s. »Primula«, overtog han i December 1920 Stillingen som Sekretær og Redaktør i Skibsførerforeningen, hvor han virkede til han den 1. April 1932 udnævntes til Inspektør i Bombebøssen. Denne Stilling beklædte han, indtil svigtende Helbred i 1939 tvang ham til at søge sin Afsked.

50 Aar

Skibsfører i Dampskibsselskabet Orion, Kaptajn *H. C. Andersen* fylder i Morgen — Lørdag — 50 Aar.

Fyrvæsenet

Inden for Fyrvæsenet er sket følgende Forflytninger og Ansættelser:

Fyrassistent *H. M. Hansen*, Hals Barre m. fl. Fyr, forflyttet til Svaneke Fyr.

Maskinist *C. M. List*, Fyrskib Nr. 1 (Store Bælt II), ansat som Fyrpasser ved Hals Barre m. fl. Fyr.

Matros *J. P. Børgesen*, Anholt Knob Fyrskib (p. t. Fyrmagasinet, forflyttet til Fyrinspektionsskibet »Argus«.

Matros-Aspirant *K. Vedel*, Fyrinspektionsskibet »Argus«, forflyttet til Fyrmagasinet.

Frk. *E. Fries* ansat som Husstandsfyrrasser ved Taksensand Fyr.

Matros-Aspiranterne *A. C. Jensen* og *M. N. Kjær*, p. t. Fyrmagasinet, fast ansat.

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
K Ø B E N H A V N

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler
Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & C^o**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 179

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

**PALÆGADE 2****TLF. C. 6****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-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSELSKABET

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 1463.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 10. September 1942.

Nr. 36.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Hæftesabonnement 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. Kvartalsabonnement kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hæftesabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1247. (P). Sverige. Öland. Ölands södra udde. Bifyr forandres.

(U. f. s. Nr. 36/1653. Stockholm 1942.)

I Løbet af Aaret 1942 vil der ved *Ölands södra uddes* Bifyr paa c. 56° 12' N. 16° 24' E. blive etableret en rød Lysvinkel mellem Pejling c. 170° og Land. Iøvrigt forbliver Fyret uforandret.

(Kort Nr. 180 og 181.)

1248. Sverige. Stockholms Skærgaard. Söderarm. Skydemaal fjernet.

(U. f. s. Nr. 36/1657. Stockholm 1942.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 35/1228 1942 meddeles, at det deri nævnte Artilleriskydemaal, der var sunket paa c. 59° 45',₈ N. 19° 20',₅ E., er fjernet.

(E. f. S. Nr. 35/1228 1942.)

(Se Tillæg.)

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

1249. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder iværksat. Advarsel.

I Anledning af Udvidelsesarbejderne i *Helsingør* Havn paa c. 56° 02',₁ N. 12° 37',₄ E. er der nu paabegyndt Nedramning af Pæle 20—50 m SE. for Lodshuset paa Havnens S.-lige Mole. Pælene rager c. 1 m op over Vandoverfladen.

c. 100 m E. og S. for den E.-lige Del af S.-lige Mole er foretaget Udkastning af Sten. Ingen af Stenene rager dog op over 11 m under Vandoverfladen.

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

(E. f. S. Nr. 20/707 1942.)

1250. Danmark. Sundet. København. Søndre-Havn. Havnearbejder afsluttet. Oplysning om Dybde. Afmærkning forandret.

De i E. f. S. Nr. 1/65 1942 omhandlede Arbejder i *Københavns Søndre-Havn* er nu afsluttet.

1. *Islands Brygge* er forlænget 140 m Syd efter, og Havnen er udfør denne Forlængelse uddybet til 7,0 m.

2. Dybden i Sejllobet til Slusen i *Kalveboderne* fra *Sydhavnens* 7,0 m Løb er forøget til 4,0 m og Løbets Bredde til 65 m.

3. Afmærkningen af Sejllobet fra *Islands Brygge* til Slusen er forandret og er nu, som følger:

Paa Løbet W.-Side:

a. En rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Tværtræ paa 55° 39' (24") N. 12° 34' (01") E.

b. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 39' (15") N. 12° 33' (55") E.

c. En rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Tværtræ paa 55° 39' (00") N. 12° 33' (43") E.

d. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 38' (52") N. 12° 33' (37") E.

e. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 38' (45") N. 12° 33' (32") E.

Paa Løbets E.-lige Side:

En hvid Stage med Tværtræ paa hver af Pladserne:

f. 55° 39' (17") N. 12° 34' (00") E.

g. 55° 39' (09") N. 12° 33' (54") E.

h. 55° 39' (00") N. 12° 33' (47") E.

i. 55° 38' (52") N. 12° 33' (41") E.

j. 55° 38' (44") N. 12° 33' (36") E.

4. En hvidmalet Spidstønde er udlagt paa hver af Pladserne:

55° 39' (17") N. 12° 33' (59") E.

55° 39' (09") N. 12° 33' (53") E.,

ved E.-Siden af 7,0 m-Løbet til *Teglværkshavnen*.

5. Den hvide Stage med Tværtræ paa 55° 38' (59") N. 12° 33' (41") E., ved E.-Siden af 7,0 m-Løbet til *Teglværkshavnen*, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 1/65 1942. Kort Nr. 134, 133 og 132. Danske Lods III, Side 36. Havnelods, Side 125 og 126.)

1251. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Fyrbelysning forandres.

1. Omkring 1. November 1942 vil *Grønsund* Bagfyr paa c. 54° 53',₃ N. 12° 07',₂ E. blive forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med Formørkelser, En-Formørkelse hver 5^s, Lys c. 3^s, Mørke c. 2^s. Fyrets Lysevne forøges fra 15 Sm til 16 Sm, og Fyrbygningen, hvid Gittermast, forsynes med en Platform og fast anbragt Lanterne paa Toppen.

2. Omkring 1. Oktober 1942 vil *Grønsund* Forfyr Lysevne blive forøget fra 15 Sm til 17 Sm.

c. 54° 53',₀ N. 12° 07',₅ E.

3. Omkring 1. Oktober 1942 vil *Tolkedyb* Forfyr paa c. 54° 52',₈ N. 12° 07',₅ E. blive moderniseret.

Meddelelse om Udførelsen af Forandringerne ved ovennævnte 3 Fyr med Opgivelse af, inden for hvilke Pejlinger Fyrene lyser med fuld Lysstyrke, vil senere fremkomme.

(Kort Nr. 162, 187, 126 og 180.)

1252. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Skibsfartshindring fjernet. Afmærkning inddraget.

Den i E. f. S. Nr. 19/672 1942 rapporterede Skibsfartshindring paa 55° 41' (50") N. 9° 42' (42") E., c. 1,₆ Sm 308° fra *Træskohage* Fyr, er fjernet. Vragvageren er inddraget.

(E. f. S. Nr. 19/672 1942.)

1253. Danmark. Lille-Bælt. Baagø E. Mindre Dybdeforingelse. Vragvager inddraget.

1. En mindre Stenpulle har dannet sig paa Pladsen for den i E. f. S. Nr. 34/1206 1942 nævnte fjernede Skibsfartshindring paa $55^{\circ} 17'$ ($54''$) N. $9^{\circ} 51'$ ($48''$) E., c. 180 m SSW. for *Remmen E.* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, hvorved Dybden paa Stedet er aftaget fra $11,0$ m til $10,5$ m.

2. Den ved den nævnte Skibsfartshindring tidligere udlagte Vragvager er inddraget.

(E. f. S. Nr. 34/1206 1942.)

1254. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/87 1942 meddeles, at der afholdes Skarpskydning fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa c. $54^{\circ} 58',0$ N. $9^{\circ} 45',9$ E. den 5., 6., 7. og 8. Oktober 1942.

(E. f. S. Nr. 1/87 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1255. Danmark. Kattegat. Vesborg Fyr SE. Oplysning om Skibsfartshindrings Plads.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/1221 1942 meddeles, at Pladsen for den deri nævnte Skibsfartshindring er $55^{\circ} 45' 34''$ N. $10^{\circ} 34' 08''$ E., c. 1460 m 143° fra *Vesborg Fyr*. Vanddybden paa Pladsen: $11,0$ m.

(E. f. S. Nr. 34/1221 1942.)

1256. Sverige. Kattegat. Tistlarne Fyr NW. Advarsel mod ikke eksploderede Dybdebomber.

(U. f. s. Nr. 36/1665. Stockholm 1942.)

En Dybdebombe, der ikke er eksploderet, er udkastet paa hver af nedennævnte Pladser:

a) c. $57^{\circ} 34'$ N. $11^{\circ} 40'$ E., $3,9$ Sm 329° fra *Tistlarna Fyr*.

b) c. $57^{\circ} 33'$ N. $11^{\circ} 40'$ E., $3,2$ Sm 320° fra *Tistlarna Fyr*.

Det er forbundet med Fare at ankre eller fiske med Bundredskaber paa Stederne.

1257. Danmark. Limfjorden. Tisted W. Kloakledning udlagt.

c. $0,9$ Sm W. for *Tisted Havn* er paa $56^{\circ} 57'$ ($10''$) N. $8^{\circ} 40'$ ($31''$) E. udlagt en Kloakledning, som fra Strandkanten strækker sig 40 m i S.-lig Retning til $2,5$ m Vanddybde. Dybden over Kloakudløbets yderste Ende er $1,35$ m.

(Danske Lods II, Side 73.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1258. Norge. Møre og Romsdal. Gorsen N. Ljøvikbukta. Grund rapporteres.

(E. f. S. Nr. 16/377. Oslo 1942.)

Et Skib rapporterer at have rørt en Grund med c. $2,2$ m Vand paa c. $62^{\circ} 50' 38''$ N. $6^{\circ} 51' 48''$ E., c. 75 m fra SE.-Siden af *Jelskjær*.

1259. Norge. Møre og Romsdal. Rundøy gamle Fyrtaarn nedrevet.

(E. f. S. Nr. 16/361. Oslo 1942.)

Rundøy gamle Fyrtaarn paa $62^{\circ} 24' 51''$ N. $5^{\circ} 35' 33''$ E., som siden 1935 har staaet som Sømærke, er nedrevet.**XI. Bekendtgørelser m. m.****1260. (T). Tyskland. Nauen Radiostation. Tidssignal midlertidigt forandret.**

(N. f. S. Nr. 35/1816. Berlin 1942.)

Under Eftersyn af Senderstation *DFY* fra 14. September Kl. 1400 til 25. Oktober Kl. 0200 1942 udsendes Tidssignalet over Senderstation *DFW* paa Bølge 23,08 kc/s (13 000 m). Udsendelserne paa de øvrige Bølger forbliver uforandret.**Tillæg.****I. Østersøen.****1261. Østersøen. Neuland Fyr N. t. E. Skibsfartshindring rapporteret.**En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres paa c. $54^{\circ} 27',4$ N. $10^{\circ} 38',0$ E., c. 6 Sm 10° fra *Neuland Fyr*.**1262. Finland. Bottniske Bugt. Nystad Indsejling. Stånggrund (Tankokari) Fyr atter tændt.**

(U. f. s. Nr. 24/484. Helsingfors 1942.)

Stånggrund (Tankokari) Fyr paa c. $60^{\circ} 43',5$ N. $21^{\circ} 02',1$ E. er atter tændt.**1263. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Nyt Fyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 24/493. Helsingfors 1942.)

Et nyt Fyr, *Hamnör Fyr*, er tændt paa $60^{\circ} 05' 51''$ N. $20^{\circ} 40' 56''$ E., S. for *Stora Soltunga*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 4,2 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvidt, ottekantet Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 269° til 277° . | 3. Rødt i Pej. fra 281° til 72° . |
| 2. Hvidt i — - 277° - 281° . | 4. Grønt i — - 72° - 90° . |

1264. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Tjurgrundet Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 24/492. Helsingfors 1942.)

Tjurgrundet Fyr paa c. $60^{\circ} 06',5$ N. $20^{\circ} 41',7$ E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 3 Sm. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 300° til 310° . | 6. Rødt i Pej. fra 357° til 45° . |
| 2. Hvidt i — - 310° - 313° . | 7. Grønt i — - 45° - 90° . |
| 3. Rødt i — - 313° - 335° . | 8. Hvidt i — - 90° - 92° . |
| 4. Grønt i — - 335° - 347° . | 9. Rødt i — - 92° - 102° . |
| 5. Hvidt i — - 347° - 357° . | |

1265. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Sottunga Rödgrund Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 24/491. Helsingfors 1942.)
Sottunga Rödgrund Fyr paa c. $60^{\circ} 05',_3$ N. $20^{\circ} 45',_4$ E. er forandret. Flammens Højde er nu $10,5$ m. Hvidt, ottekantet Fyrtaarn med sort Bælte. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejł. fra 76° til 102° . | 6. Rødt i Pejł. fra 290° til 307° . |
| 2. Hvidt i — - 102° - 105° . | 7. Grønt i — - 307° - 348° . |
| 3. Rødt i — - 105° - 207° . | 8. Hvidt i — - 348° - 357° . |
| 4. Grønt i — - 207° - 283° . | 9. Rødt i — - 357° - 76° . |
| 5. Hvidt i — - 283° - 290° . | |
1266. Finland. Finske Bugt. Ekenäs Skärgård. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 24/483. Helsingfors 1942.)
Kräkholm övre og *nedre* Fyr paa c. $59^{\circ} 59',_0$ N. $23^{\circ} 25',_8$ E. er atter tændt.
1267. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skärgård. Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 24/480. Helsingfors 1942.)
- Hästnässund* Fyr paa c. $60^{\circ} 09',_5$ N. $25^{\circ} 03',_1$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$.
 - Koholm* Fyr paa c. $60^{\circ} 09',_4$ N. $25^{\circ} 03',_8$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$.
1268. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo—Pitkäpaasi. Siikasaari. Ledebaake forandret.
(U. f. s. Nr. 24/482. Helsingfors 1942.)
Siikasaari Ledebaake paa c. $60^{\circ} 28',_1$ N. $27^{\circ} 36',_3$ E. bestaar nu af en hvid, firkantet Flade, som i Midten har en rød Firkant med Spidsen opad, og som er anbragt paa en hvidmalet Sten.
Ledebaaken er overet med *Lapenluoto* Baake i Pejling 293° .
1269. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo—Pitkäpaasi. Lapenluoto. Ny Ledebaake opført.
(U. f. s. Nr. 24/481. Helsingfors 1942.)
En ny Ledebaake, *Lapenluoto* Baake, er opført paa $60^{\circ} 27' 50''$ N. $27^{\circ} 37' 56''$ E. Baaken bestaar af en hvid, firkantet Flade, som i Midten har en rød Firkant med Spidsen opad.
Ledebaaken er overet med *Siikasaari* Baake i Pejling 293° .
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.
1270. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Anduvning. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde paa $55^{\circ} 07' (57'')$ N. $12^{\circ} 16' (50'')$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 2/50 1940.)
1271. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Ledefyr midlertidigt i Skjul.
I Fyrinien er *Bøgestrøm* Forfyr paa c. $55^{\circ} 05',_8$ N. $12^{\circ} 10',_4$ E. midlertidigt skjult af en umiddelbart foran Fyret strandet Sænkøkkasse.
1272. Danmark. Store-Bælt. Røsnæs Puller SW. t. W. Undervandshindring rapporteret.
En Undervandshindring rapporteres paa c. $55^{\circ} 44'$ N. $10^{\circ} 48'$ E., c. 1,9 Sm 238° fra *Røsnæs Puller* Fyr.

1273. (T). Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ. Bro og Duc d'Alber midlertidigt opført.

2 Duc d'Alber og et Brohoved er opført paa c. $55^{\circ} 42',_1$ N. $9^{\circ} 34',_8$ E., ved N.-Siden af den gravede Rende i *Vejle Fjord* udfør *Albueknæ*. Fra Brohovedet føres en Bro til Fjordens N.-Side.

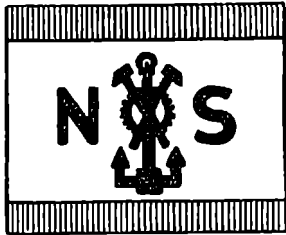
III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1274. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres paa c. $56^{\circ} 54',_2$ N. $10^{\circ} 30',_5$ E., c. 4,₁ Sm 140° fra *Hals Barre Fyr*.

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.



JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreliepumper

Brændseloliepumper

... og
Pilsner
det er
HOF



AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikante 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

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2 TLF. C. 6

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

**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

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Førlang Katalog Tlf. C. 1630

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 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 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 SKIBSFART —

NUMMER 37

FREDAG 18. SEPTEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den sidste fra England stammende Udtalelse om Tonnagetabene gaar ud paa, at de Allierede i de første 8 Maaneder af indeværende Aar har mistet knapt 5 Mill. Br. Reg. Tons. Ifølge tyske Opgivelser skulde Tabet af sænket Handelstonnage i dette Tidsrum andrage nærmere 2 Mill. Br. Reg. Tons mere. Denne Forskel er uforklarlig, medmindre man stadig holder sig for Øje, at de tyske Ubaadskaptajners Oplysninger om de sænkede Skibes Størrelser i næsten alle Tilfælde er baseret paa et Skøn, og en ubetydelig Overvurdering af det enkelte Skibs Størrelse vil, da det drejer sig om mange Skibe, hurtig gøre sig gældende. Men ogsaa andre Forhold kan spille ind og forklare hvorfor Uoverensstemmelsen mellem de engelske og tyske Tal er saa stor. Saaledes udsendte den tyske Overkommando f. Eks. d. 24. Aug. en Særmelding om Søkrigen, hvori det til Slut ordret hed: »Deraf blev 11 Skibe paa tilsammen 64.000 BRT. sænket i en Konvoj. Som Følge af, at Forsvaret satte ind, kunde det ikke ses at de sank.« Disse 64.000 BRT. er muligvis gaaet tabt for de Allierede; Tyskerne regner i hvert Tilfælde hermed, men nogen absolut Sikkerhed herfor gives dog heller ikke efter den tyske Melding.

Imidlertid, selv et Tab paa 5 Mill. BRT. paa 8 Maaneder er alvorligt nok for de Allierede, idet det svarer til ca. 7.5 Mill. Tons pr. Aar, eller omtrent lige saa meget som USA.'s Bygningsprogram for i Aar, og med de Allieredes voksende Krigsproduktion, er det naturligvis ikke nok, at Nybygningen af Skibe holder Trit med Sænkningerne. Kravet om Tonnage til Transport af Raastoffer til Krigsindustrien i England og USA. og til det færdige Materiel, der skal fordeles mellem de Allieredes mange Fronter spredt over hele Jorden, vil gøre sig gældende i alt højere Grad, og Krigens Udvikling vil utvivlsomt i høj Grad influeres af, om de Allierede kan løse dette Spørgsmaal.

Rapporterne om Forholdene paa de oversøiske Markeder er stadig sparsomme. For de amerikanske kontrollerede Markeders vedkommende har Brasiliens Indtræden i Krigen medført en Stigning af Krigsforsikringstillæggene i Farten paa Sydamerika. For Kul fra Hampton Roads til Rio og Lower Plate var Krigsforsikringstillægget tidligere 35 pCt., men er nu for Rio's vedkommende forhøjet til 92 pCt. og for Lower Plate Havne til 86 pCt. Basisraterne paa henholdsvis \$8.50 og \$9 er uforandrede. Kul fra Sydney CB. til New Foundland har betalt den lidt højere Rate af \$7, hvorimod Papir fra Botwood til New York har faaet Tonnagen til den uforandrede Rate \$6. Vestindiamarkedet er stadig livligt. Den tidligere omtalte Regulering nedefter af Krigstillæggene har endnu ikke fundet Sted. Fra Chile er der sluttet adskillige Baade for Salpeter til saavel U.S. Pacific, som til Northern Range. De af *Maritime Commission* fastsatte Rater er: Chile/San Pedro-Seattle range \$11.20 plus 25 pCt. Krigstillæg for Tonnage paa 3500 Ts. og derunder og \$8.50 plus 20 pCt. Krigstillæg for Skibe paa over 3500 Ts. — Chile/Northern range, \$11.25 plus 54 pCt. Krigstillæg for Skibe paa 3500 Ts. og derunder og \$9 plus 54 pCt. Krigstillæg for større Baade. Hørfrø fra River Plate til San Fransisco via Magellan er sluttet til \$24 plus 41 pCt. Krigstillæg. New Yor-

ker Rapporterne melder iøvrigt om uforandret stærk Efterspørgsel efter Erts fra de sædvanlige Pladser i Indien, Sydafrika, Brasilien og Peru til U.S. Atlantic og Pacific. Raterne herfor er uforandrede.

De engelsk kontrollerede Markeder frembyder ikke nye Træk, derimod rapporteres fra de frie Markeder, at Hvede fra River Plate til Lissabon er sluttet til \$60. River Plate/Valparaiso noterer uforandret \$22, hvorimod der til Callao nu kan faas \$ 24 à \$25.

Hjemmemarkederne er stort set uforandrede. Det er desværre stadig meget begrænset hvad der kan placeres af Tonnage for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark. De Nomineringer af Tonnage, der har fundet Sted, har hovedsagelig været for Gotenhafen Lastning. Iøvrigt er der stadig meget stor Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Sverige til Tyskland, ligesom tysk Kystfart uforandret kan absorbere store Mængder Skibsrums. Trælastfarten fra Finland og Sverige er ligeledes livligere, saa Beskæftigelsesmulighederne er alt i alt særdeles tilfredstillende.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE FYLDER 25 AAR

Tirsdag den 22. September er det 25 Aar siden, det første Nummer af *Scandinavian Shipping Gazette* saa Dagens Lys og dermed indledtes et maritimt-journalistisk Arbejde, der har taget Sigte langt ud over vort Lands Grænser.

Midt i en Krigstid startede dette internationale Søfartsblad og midt i en Krigstid, hvor Verdensskibsfarten maa sejle sig gennem Besværligheder og Farer rundes dette første store Jubilæum. Der skulde ikke gaa mange Aar fra Starten i den brydefulde Tid, før det internationale Shipping-Organ erobrede en endog meget anerkendt Plads blandt Verdens førende Skibsfartsblade og Tidsskrifter. Fra København spredte *Scandinavian Shipping Gazette* sit Net af Interesser ud over Landene, og det kom i Løbet af kort Tid i Forbindelse med Verdens store Skibsfartscentre. Hvert Aar besøgte dette Blads Repræsentanter Kunder overalt i Verden og dermed skabtes den søfartsjournalistiske og forretningsmæssige Forbindelse med alle Grene af Søfartserhvervet.

Tidligt kom Mænd som Redaktør *Axel Gerfalk* og Direktør *Ivar H. Salomon* til at staa for Bladets Ledelse, Gerfalk som den Mand, der kom til at sætte sit stærke Præg paa Bladets hele Fysiognomi, og Salomon, som den der paa talrige Rejser overalt i Verden knyttede Baandene.

Ingen af disse to Mænd kom til at opleve de Aar, hvor Verden skulde gennem en ny Krig og Handelsflaaderne faa saa store Vanskeligheder at kæmpe med. Redaktør *Gerfalk* døde i Begyndelsen af 1935 og Direktør *Salomon* blev just bisat den Dag, da Krigen brød ud.

I 1924 blev Direktør *F. E. Egge*, der da var vendt hjem efter mange Aars Ophold paa St. Thomas og i Argentina, knyttet til *Scandinavian Shipping Gazette*, hvis administrerende Direktør og ansvarshavende Redaktør han nu er. Indtil for kun et halvt Aar siden havde Direktør Egge som sin nærmeste redaktionelle Medarbejder Redaktør *MacLaren*, der saa pludselig døde. MacLaren havde været knyttet til *Gazetten* fra dens første Dag.

Direktør Egges nærmeste Medarbejder indenfor den forretningsmæssige Ledelse er Orlogskaptajn *R. West*,

der før Krigen paa lange Rejser hvert Aar rundt i Amerika, Afrika og Europa bevarede Forbindelsen med Verdensskibsfartens store Hovedcentre.

I det Spand af Aar, som Scandinavian Shipping Gazette nu kan se tilbage paa, har selvsagt en Række verdenskendte Navne indenfor Skibsfarten ydet deres Bidrag i Gazettens Spalter og dermed er der skabt den intime Kontakt fra Skandinavien og udover Verden.

ET GODT AAR FOR HELSINGØR VÆRFT

Paa Aktieselskabet *Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeris Generalforsamling* aflagde Værftets Direktør *H. P. Christensen* Aarsberetningen.

Det fremgik af denne, at Værftet i det forløbne Driftsaar i sin Helhed har været godt beskæftiget, men som i det foregaaende Aar har Nybygningsvirksomheden paa Grund af de begrænsede Materialer været forholdsvis ringe. Arbejderne i Forbindelse med en Udvidelse af Værftets Areal er nu i det væsentlige tilendebragt.

Aarets Resultat er noget bedre end i Fjor som Følge af den større Beskæftigelse i Reparationsafdelingen. Driftsomkostningerne er steget betydeligt paa de fleste Omraader, bl. a. som Følge af de betydelige Indskrænkninger i Tilførslerne af udenlandsk Brændsel, der har medført, at Værftet nu i stor Udstrækning er henvist til Brugen af indenlandsk Brændsel.

Af større Arbejder er der i 1941—42 færdiggjort: Byggenr. 266, Last-Dieselmotorskib »Eros« til Rederiaktiebolaget Helsingør, Helsingborg, Byggenr. 272, Sandpumpedamper »Carl Nielsen« til A/S Carl Nielsen, København, 2 Skibsdampmaskiner til Aalborg Værft A/S, Aalborg, og 4 Skibskedler til Odense Staal-skibsværft, Odense. Der er udført Reparationer paa 83 Skibe.

Arbejderantallet har svinget mellem ca. 1600 og 2200 Mand og har saaledes ikke været fuldt saa stort som i Aarene før Krigen. Den ret store Forskel mellem det laveste og det højeste Arbejderantal skyldes, at Arbejdsstyrken under den strenge Isvinter, hvor Skibsfarten standsede, maatte ned sættes væsentligt.

Ved Driftsaarets Slutning var følgende i Ordre:

Byggenr. 265, Last-Dieselmotorskib til udenlandsk Rederi, 267, Last-Dieselmotorskib til dansk Rederi, 268, Last-Dieselmotorskib til dansk Rederi, 269, Last-Dampskib til dansk Rederi, 270, Last-Dampskib til dansk Rederi, 271, Last-Dieselmotorskib til udenlandsk Rederi, 273, Last-Dieselmotorskib til dansk Rederi, 274, 275, 276, Last-Dieselmotorskibe til danske Rederier, 277, Last-Dampskib til dansk Rederi, 1 Dampmaskinlæg Nr. 377 til dansk Rederi, 380 til dansk Værft, 387 til dansk Værft, 392 til udlandsk Værft, 1 La Mont-Højtrykskedelanlæg til Aarhus Belysningsvæsen samt forskellige Kedel- og Maskinleverancer etc. til Skibe under Bygning ved andre danske Værfter.

Af Regnskabet fremgaar — udover den Omtale, det faar i Beretningen — at der har været et Brutto-Over-skud paa 6.957.506 Kr., hvortil kommer en Overførsel fra i Fjor paa 57.024 Kr. og Rente og Diskonto 174.845 Kr., i alt 7.189.376 Kr. Driftsomkostningerne har andraget 4.152.803 Kr. Forlods er henlagt til Afskrivninger 700.000 Kr., til løbende Garantier 50.000 Kr. og til Skatter 700.000 Kr. Netto-Overskuddet er paa 1.450.000 Kr., der fordeles paa følgende Maade: 12 pCt. Dividende til Aktionærene 504.000 Kr., Tantieme til Bestyrelsen 21.000 Kr., henlagt til Dispositions-fonden 750.000 Kr., til Konjunkturfonden i Henhold til Lov om Udbyldebegrænsning 112.000 Kr., hvorefter der til næste Aars Regnskab overføres 53.087 Kr.

Status balancerer med 31,3 Mill. Kr., hvoraf ca. Halvdelen — 15,2 Mill. Kr. — repræsenterer Skibe og Maskiner i Arbejde. Varebeholdninger figurerer med 3,5 Mill. Kr., diverse Debitorer med 3,8 Mill. Kr., Oblig-

ationer og Aktier med 1,3 Mill. Kr. og Banktilgodehavende med 5,5 Mill. Kr.

Paa Passivside er lovmæssig og ekstra Reservefond nu paa ialt 4,2 Mill. Kr. — det samme Beløb som Aktiekapitalen, og dertil kommer et Dispositionsfond paa 2 Mill. Kr. Der er indbetalt 12,2 Mill. Kr. paa kontraherede Arbejder, og diverse Kreditorer er opført med 5—8 Mill. Kr.

B. & W. FAAR NORDENS STØRSTE SVEJSEHAL

Efterhaanden som man indenfor Skibsbygningsindustrien gaar mere og mere over til Svejsning i Stedet for Nitning, har *Burmeister & Wain* taget Initiativet til Anlæggelsen af en kæmpemæssig Svejsehal, der bygges af Firmaet *Manniche & Hartmann*. Naar den nye Svejsehal om et Par Maaneder staar færdig, har Danmark faaet Nordens største Svejsehal.

Bygningen af den kæmpemæssige Svejsehal har været et meget omfattende Arbejde. Fra Gulvet til Loftet er der 25 Meter. Selve Hallens Længde er 65 Meter, og 18 Jernbetonpiller, hver 1½ Meter tykke, udgør det massive Skelet, og over disse Piller hvælver sig et Tag, der bæres af en let Staalkonstruktion. De vældige Piller skal understøtte Kraner og skal derfor være af enorm Styrke.

Værftets Teknikere har regnet ud, at Svejsningen i Stedet for Nitningen betyder en Besparelse paa 15 Procent i Materialer, idet det jo ved Nitningen er nødvendigt at lægge Pladerne ovenpaa hinanden, saaledes at der i Sammenføjningerne kommer dobbelt Pladedykkelse. De 15 Procent, der indvindes i Materialebesparelse giver selvsagt Skibet en tilsvarende større Bæreevne. I Svejsehallen skal mindre Plader svejses sammen til Plader paa ca. 14 Gange 20 Meter. Store Kraner skal transportere de færdigsvejsede Plader over paa Beddingerne, hvor de igen svejses sammen til hele Skibsskrog.

Hidtil har den kæmpemæssige Hal kostet ca. ½ Million Kroner, men den vil naturligvis komme til at staa i et langt større Beløb, naar den er færdigmonteret.

Arbejdets daglige Ledelse er lagt i Hænderne paa Ingeniør *Ring*, medens Ingeniør *Brødsgaard* har beregnet Jernbetonen. Svejsehallen er konstrueret saaledes, at den kan udvides til det dobbelte, naar der til sin Tid kommer Gang i Skibsbyggeriet.

Naar *Burmeister & Wain* den 2. Februar fejrer sit 100 Aars Jubilæum, vil denne store Nyskabelse paa dansk Skibsbygningsomraade allerede være i fuld Gang.

STOR ARBEJDSLØSHED BLANDT SØENS FOLK

Følgen af, at den danske Handelsflaade efter den 9. April blev delt, idet en Trediedel af Skibene befinder sig i Østersøen, medens to Trediedele er udenfor de respektive Rederiers Kontrol, har ikke alene haft store Vanskeligheder til Følge for Rederierne, men ogsaa for Skibsofficererne og Mandskaberne, der nu staar overfor en unormal stor Arbejds-løshed. Denne Arbejdsløshed er særlig mærkbar om Vinteren, hvor der ikke er tilfældige Arbejdsmligheder. Ved Aarsskiftet var der saaledes alene i København 1057 arbejdsløse Søfolk, og i den kommende Vinter vil dette Forhold sikkert yderligere forværre sig.

Indenfor Søfartskredse har man overvejet, hvorledes man i nogen Grad kan lette Forholdene for de Ubeskæftigede. Adskillige Rederier har allerede gennemført en Arbejdsdeling — særlig blandt Skibsofficererne — og nogle Folk har kunnet ansættes til Vedligeholdelsesarbejder i de oplagte Skibe, men procentvis har det dog kun været forholdsvis faa, der har fundet Beskæftigelse ad denne Vej.

Nu har *Søfartsklubben* efter Samraad med Rederierne, Mandskabsorganisationerne og Indenlandsk Sømandsmission stillet Forslag om, at man genuen

Samarbejde indenfor Søfartsnæringen selv skulde søge at lette Forholdene for de arbejdsløse Søfolk i København, hvor Arbejdsløsheden er særlig trykkende. Man agter saaledes at oprette et *Søfartens Spisehus*, hvor arbejdsløse og gamle Søfarende samt Paarørendene til Søfolk paa Udeskibene kan faa billig Mad. Rederierne har eenstemmigt besluttet at stille en meget betydelig Garantikapital til Raadighed til Løsning af denne Opgave, og *Søfartens Spisehus* ventes aabnet omkring 1.—15. November. Man regner med at kunne bespise ca. 225 Søfarende pr. Dag fra November til April.

Søfartens Spisehus er et Fællesforetagende, idet Søfartsklubben organiserer Arbejdet, Sømandsmissionen stiller Køkken, Personale og Lokaler til Raadighed i Sømandshjemmet *Bethel*, medens Rederierne som nævnt har paataget sig Garantikapitalen.

STORE UDVIDELSESPLEANER FOR KØBENHAVNS HAVN

Københavns Kommunalbestyrelse overvejer at anvende en Del af de store Arealer, der kan ventes frigivet foran paa Amager af Militæret som Skydebaner, til nye Industriarealer.

Det kan endvidere oplyses, at man i et Teknikerudvalg, der skal drøfte Københavns Fremtid, vil sætte adskilligt ind paa, saa snart Krigen er færdig, at faa lavet den projekterede Sydhavn ved Avedøre med tilsluttende betydelige Industriarealer og samtidig dermed faa lavet et Sydløb til Københavns Havn med en Havnedybde paa 8 Meter.

DET NYE MOTORSKIB TIL SVITZER OG D. F. B.

Den store, moderne Motor-Bugserbaad, som Svitzers Bjergnings-Entreprise og De Forenede Bugserelskaber i Forening har ladet bygge, er nu færdig og vil i en nær Fremtid blive sat i Fart.

Skibet, der har faaet Navnet »Ymer«, bliver indenfor sit Speciale det største og kraftigste Fartøj herhjemme, og det er tillige udstyret med et meget omfattende Hjælpemaskineri.

Den nye Bugserbaad er en Nyhed indenfor dansk Skibsbygning, idet den er helsevæst.

ENSARTEDE UNIFORMER I DEN SVENSKE HANDELSFLAADE

En Komite, der er nedsat af *Sveriges Redareförening*, har i Samarbejde med de respektive Skibs-officersforeninger fremsat Forslag til Standardmodeller for Uniformer til Officerer i den svenske Handelsflaade.

Efter Forslaget skal Kaptajnen have Kasket svarende til Flaadens Model — mørkeblau eller hvid, Frakke af mørkeblaat Klæde med Skulderstropper med Frakke af mørkeblaat Klæde med Krave uden Distinktioner og to Rækker forgyldte Knapper. For Kaptajner paa Skibe, som har mindst tre Styrmande, skal Kaptajnen have fire Snore paa Ærmet, den øverste har et kvadratisk Øje med en Stjerne indeni. Hvis Kaptajnen kun har to Styrmande under sig, forsvinder den ene Snor. Styrmandenes Gradsbetegnelse er lignende, dog er der ingen Stjerne i Øjet. Saaledes faar 1. Styrmand paa større Skibe tre Snore, men paa mindre Skibe kun to Snore.

For Maskinofficerernes Vedkommende er der lignende Distinktioner, dog altid uden Øje.

EN LILLE KUTTER KOSTER NU 150.000 KR.

Kutterbyggerierne i Esbjerg har stadig travlt, selv om Vesterhavskutterne efterhaanden er kommet op i Priser, der er mere end dobbelt saa høje som for blot halvandet Aar siden. En Kutter af almindelig Størrelse koster nu fuldt udstyret op imod halvandet Hundredtusinde Kroner. Skibsbyggerierne faar stadig Bestillinger paa Nybygninger.

Det er naturligtvis det udbytterige Vesterhavsfiskeri, der sætter Fart i Nybygningerne. En heldig Skipper har Udsigt til i Løbet af 2—3 Aar at kunne fiske saa meget, at hans Kutter derefter ikke vil staa ham i mere, end hvad der var normalt før Krigen.

Imidlertid er der til Knapheden paa Olie kommet en ny Vanskelighed. Isværkerne i Esbjerg har i Sommer saa meget Kød til Opbevaring, at de ikke kan præstere de store Mængder Is, Kutterne skal bruge. Det betyder, at kostbare Dage gaar med at vente paa Is i Esbjerg Fiskerihavn.

FRA SVENSKES VÆRFTER

Fra Finboda Varv har der været Søsætning paa Motorskibet *Fredrika*, der bygges til Rederi A/B *Fredrika*. Skibet er paa 3500 Tons d.w. og har følgende Hoveddimensioner: Længde 318 Fod, Bredde 44 Fod og 6 Tommer og Dybde til Shelterdæk 27 Fod og 3 Tommer. Skibets Bund, Tanklag, Skodder og Hoved- og Shelterdæk er elektrisk sammensvejsel. Det er bygget med ludende Forstævn af »softnose Typen«. Maskineriet består af to Dieselmotorer af Atlas Diesel Tilvirkning, hver paa 1280 effektive Hestekræfter.

Samtidig med Søsætningen lagdes Kølen til et Søsterskib, som bygges for Stockholm Rederi A/B Svea.

Ved Karlstad Varv er et Motorskib, der bygges for Kaptajn Weert Bergman, Brake, Oldenburg, blevet søsat. Skibet, der laster 370 Tons d.w., har en Længde paa 36,50 Meter, Bredde paa 7,15 Meter og Dybde paa 3,50 Meter.

Kunngl. *Järnvägsstyrelsen* har nedsat en Komite for at Kudrede Spørgsmaalene i Forbindelse med Bygningen af nye Dampfærger til Sassnitz—Trelleborg-Ruten. I Komiteen sidder bl. a. Overingeniør *Kurt Söderlund* fra Kockums mek. Verkstad, Malmö.

De nuværende Færger paa Ruten har været i Drift siden 1909.

TRE MASKINMESTRE DØDE I UDLANDET

Alt i det sidst udkomne Nummer af Maskinmestrenes Forenings Medlemsblad bringer Nekrologer over tre Maskinmestre, der er døde i Udlandet: *Aage Chr. Jensen*, København, *Karl B. Christensen*, Aarhus, og *Ejnar Marinus Rasmussen*, København.

Maskinmester *Aage Chr. Jensen* var ansat i Ø. K., hans sidste Skib var »Chile«. Han blev 49 Aar gammel, er født i Rudkøbing, uddannet paa Motorfabriken »Danmark«. Efter at have taget Eksamen sejlde han i D.F.D.S., men siden 1918 var han ansat i Ø. K.

Maskinmester *Karl B. Christensen* blev 40 Aar, og var siden 1939 Maskinchef paa Rederiet Nordens Motorskib »Nordhval«. Han havde ikke været i dansk Havn siden 1936. Hans Forældre er pens. Lokomotivfører J. S. Christensen og Hustru i Skanderborg.

Maskinmester *E. M. Rasmussen* var 38 Aar. Han blev ansat i Ø. K. i 1926. Dødsfaldet er sket ved Krigsforlis med ubekendt Skib.

Indiens Olieforbrug og Tonnage-Problemet.

Da japanske Tropper rykkede ind i Birma blev Indien ikke alene berøvet Landstrækninger, hvorfra langt den største Part af Indiens Ris kommer, men tillige blev det afskaaret fra en af sine vigtigste Olieleverandører.

I Birma udvandtles i 1940 rundt regnet 1,07 Millioner Tons Olie og i 1941 1,08 Millioner Tons. Da Landets Egetforbrug var meget ringe blev henvend en Million Tons aarligt i Tankskibe udskibet fra Rafinerierne i Rangoon og fort videre til Indien. Paa

denne Maade sikredes henved 50 pCt. af Indiens Olieforbrug. Restbehovet blev dækket ved Import fra Iran og fra Hollandsk Ostindien.

Indien har to Olie-distrikter, hvor der kan foretages nævneværdige Udvindinger. Det vigtigste af disse er det Oliefelt, som *Assam Oil Company* driver ved Digboi i det nordøstlige Assam. I 1938 produceredes der fra dette Felt 280,000 Tons, der blev raffineret paa Stedet og solgt videre til de omliggende Provinser. Trafikforholdene i Assam er ret gunstige, da Oliefeltet ligger i Nærheden af Assam Railway's Hovedstation. Indiens andet store Oliefelt ligger i Nærheden af Rawalpindi i det nordvestlige Pandschab. Denne Produktion kunde fra 1936 og i de kommende to Aar femdobles fra 80,000 Tons til 400,000 Tons. Aarsagen hertil var, at man fandt det saa rige Dhulian-Felt. Trods denne meget betydelige Udvidelse af Feltets Ydeevne har det dog ikke været tilfredsstillende, idet Indiens Olieforbrug allerede før Krigen laa paa 2 Millioner Tons. Af disse 2 Millioner Tons var alene 900,000 Tons Belysningsolie, der finder saa rig Anvendelse i Østen og gør Indien til Hovedaftager af dette Produkt sammen med Sovjetunionen og U. S. A.

Der er en Mulighed for at erstatte en Del af Belysningsolien med Planteolie, men om et Overskud af denne Produktion kan der ikke blive Tale, da man i Indien ikke har de nødvendige Vegetabler til Disposition.

Indiens Benzin-Behov var i 1939—40 henved 380,000 Tons, hvormed 75,000 Automobiles, 22,000 Busser og 18,000 Lastvogne blev drevet. Selv om ogsaa Benzintildelingen til civil Kørsel i August 1941 blev nedskåret med 25 Procent og senere til 40 Procent for nu at gaa yderligere ned, saa virker denne Forholdsregel kun lidt paa det samlede Forbrug, da saa at

sige alle Vogne stadig holdes i Gang, selv om det nu sker til militære Formaal.

Man regner med, at Indien hvert Aar importerede 380,000 Tons Olie til Brug for Dieselmotorer. En stor Leverandør var Hollandsk Indien, men denne Kilde er nu udtørret efter den japanske Besættelse. Dieselolien fandt Anvendelse i Rismøllerne, Bomulds-spinderierne og de store Overrislingsanlæg. En Mulighed for at skære dette Forbrug ned synes udelukket, da alle disse Bedrifter har stor Betydning i Krigsindustrien, og nu, hvor Indien er indlemmet i det engelske Krigsmaskineri, er Behovet for Smøreolie og Brændselolie steget meget betydeligt.

Indien maa hvert Aar indføre 1,6 til 1,7 Millioner Tons Olie. 1 Million Tons kom tidligere fra Birma. En væsentlig Del af de resterende 0,6—0,7 Millioner Tons kom fra Hollandsk Indien og specielt fra Hollandsk Borneo.

Det vil sige, at den nære Orient nu maa dække Indiens samlede Oliebehov. Disse Oliekilders Kapacitet er dog ogsaa saa stor, at de kan yde 1,6 Millioner Tons, men et stort Problem staar tilbage, nemlig Transporten af Olie til Indien. Vejen fra Birma var ubetydelig, og der behøvedes saaledes ikke at sættes store Tankbaade i Fart, men Strækningen Den persiske Golf—Calcutta, hvor Størsteparten af den indiske Industri har Sæde, eller til Bombay, kræver Besejling af store Tankbaade. Selv om hver enkelt Tankbaad kan foretage 13—14 Rejser aarligt, kræves der en Tonnage paa 100,000 BRT. for at transportere 1,6 Millioner Tons Olie fra den nære Orient til Indien. Det er tvivlsomt, om England efter de store Skibstab er i Stand til at stille en saadan Tankflaade paa Benene.

Indiens Forsyning med Olie, Petroleum og Benzin er saaledes et af de mange Hovedproblemer, som det engelske Transportministerium har at slaas med.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Damperen »J. C. Jacobsen«s Grundstødning ved Vinga

Det Forenede Danyskibs-Selskabs Damper »J. C. Jacobsen« har den 31. August Kl. 5,15 været ude for en Grundstødning i Nærheden af Vinga Sand. I den Anledning afholdtes forleden i Sø- og Handelsretten et Soforhør, under hvilket Skibets Fører, Kaptajn *Rauschouw*, forklarede, at Skibet var paa Rejse fra København til Oslo med Stykgods. Vejret var sigtbart, men det var mørkt. Der styredes efter den svenske Lods' Anvisninger, og naar Skibet alligevel tog Grunden, skyldtes det efter Kaptajnens Mening, at Lods'en havde drejet for tidligt for at komme i Fyrilinien. Skibet fik en Lækage, men ellers er der ingen Skade sket.

Den omkomne Maskinmester

Efter hvad *Dansk Søfarts Tidende* erfarer, var Maskinmester A. P. Iversen, der som omtalt i sidste Nummer er omkommet ved Krigsforlis i Udlandet, ikke længere forlyret med Motorskibet *Hanseat*. Iversen havde allerede i Februar Maaned 1941 afmønstret dette Skib.

Nyt Rederi i Nyborg

I Nyborg er der dannet et nyt Sejskibsrederi »Nauta«. Konsortiet har købt en svensk Skonnert, som vil faa Rederiets Navn. Som korresponderende Reder er ansat Købmand Hans Ove Petersen.

Kulsmuld tilhører ikke Skibet

Direktoratet for Vareforsyning har indskærpet Bestemmelserne angaaende Opfejsning af Ladning efter endt Udløsning.

Det hedder i Cirkulæret, som er tilgaaet alle Skibsredere og Skibsførere, bl. a.: Direktoratet for Vareforsyning skal herved meddele, at Opfejsning fra Ladninger, bestaaende af udenlandsk rationeret Brændsel, under Hensyn til de gældende Rationeringsbestemmelser, ikke vil kunne tillades indført af Skibenes Besætninger til Brug i egen Hus-holdning, og at Indførsel af saadan Opfejsning, for saa vidt denne ikke i Forbindelse med Løsningen udleveres Ladningsmodtageren, kun vil kunne tillades, naar Opfejningen overtages af Importør af udenlandsk Brændsel, der til Toldvæsenet maa afgive fornøden Indførselsattest.

Den gamle Kutyme, hvorefter Opfejsning uden Diskussion tilhører Skibet, er saaledes sat ud af Kraft paa Grund af Krigen.

Skibshandeler

Skibsredere *H. Nielsen*, Ristinge paa Langeland, har til Skibsfører *H. Hansen*, Marstal, solgt Motorgaleasen »Lizzi« af Ristinge for et Beløb af 65,000 Kr.

»Lizzi«, der er bygget 1900 i Marstal, og som laster 100 Tons d.w., er forsynet med en Raaolliemotor paa 72 HK.

Den 4-mastede Motorskonnert »Esther« af Aalborg er af Skibsredere *P. A. S. Jørgensen* solgt til Rederiet »Draco«, Skibsredere *Fischer-Nielsen*, København, for 360.000 Kr.

»Esther«, der laster 465 Tons d.w., er bygget i Holland 1919. Skibet skal gennemgaa en større Hovedreparation og tillige have indsat en ny Dieselmotor, hvorefter det overtages af den nye Ejer.

Ejeren af Galeasen »Emanuel« af Lohals, O. J. Madsen, Aarhus, har solgt Skibet til Automobilhandler *H. C. Hansen*, Aalborg, der igen har videresolgt det til Repræsentant *K. H. Tonnesen*, Esbjerg.

Partrederiet for Dækshaaden »Brødrene« af Rudkøbing, har solgt Skibet til Skibs- og Baadebygger *Emil Larsen*, København.

Tre og to er fem

Førhen i Tiden havde enhver Skipper en Lægebog, som han tyede til, hvis en af Mandskabet blev syg. Sygdommene havde Numre i Bogen, og den Medicin, der skulde bruges, havde tilsvarende Numre, saa det var let at hilte ud af.

Paa et saadant Skib blev en af Matroserne syg.

— Det er nok Sygdom Nummer 5, sagde Skipperen, efter at have gransket i Bogen, hent Medicin Nr. 5!

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Til omgaaende Salg

er Jyllands ældste, bedste og største Træskihsbyggeri, paa Grund af indruffne Omstændigheder. Inventar for c. 20.000 Kr., sidste Aars Omsætning c. 450.000 Kr.

Langberg,
Lorentsgade 3, Randers. Telf. 3177.

Matrosen, der var sendt til Medicinskabet, kom tilbage og sagde, at den Medicin desværre var opbrugt.

— Saa maa du ryste Nr. 2 og 3 sammen! sagde Skipperen resolut, det skal nok hjælpe.

Skibsagent-Foreningen

Paa de i Skibsagent-Foreningen og Foreningen af Skibsagenter i Provinsen sidst afholdte Generalforsamlinger vedtoges det, at slutte de to Foreninger sammen under Navn af Skibsagent-Foreningen, og samtidig er der optaget en Række Skibsagenter i København og Provinsen, som ikke tidligere var Medlemmer af nogen af de eksisterende Foreninger.

Skibssalg fra Marstal

Motorgalease »Dana« af Marstal tilhørende Kapt. N. E. Kristensen. Ommel. er mod Bundbesigtigelse solgt til Bornholm for 59.000 Kr. »Dana« — der laster 100 Tons d. w. — er bygget af Eg i Odense 1908. »Dana« maaler 60 Brutto og 35 Netto Tons.

Sveriges Røde Kors-Fart

Tre svenske Skibe med tilsammen 15.000 Tons Levnedsmidler for det internationale Røde Kors' Regning er nu ankommet til Piræus.

Fra Sverige oplyses endvidere, at den amerikanske Udenrigsminister Hull har udtalt, at han haaber, at Svenska Amerika Liniens Motorskib *Gripsholm* kan foretage endnu en Rejse til det fjerne Østen for at hente endnu en Del Amerikanere hjem til Staterne.

Stærk Stigning i Antallet af svenske Lodsninger

Antallet af Lodsninger er blevet stærkt forøget i Løbet af 1941 ifølge en Beretning fra Løtsstyrelsen.

Det samme var Tilfældet under Krigsaarene fra 1914 — 18, idet Lodsningerne dengang steg til over 75.000 paa et Aar. Efter de Tal, der nu foreligger fra den svenske Løtsstyrelse, steg Antallet af Lodsninger i 1941 til 91.112, og de Beløb, der er indgaaet herfor, sætter Rekord med over 9 Millioner Kroner, hvilket vil sige en Stigning paa mere end 3 Millioner siden 1940.

Om Søulykker ved svenske Kyster oplyses endvidere, at de i 1941 beløber sig til 260. Takket være Redningsstationerne bjergedes 36 Mennesker, og dermed er Tallet af redede siden Stationernes Oprettelse i 1850 steget til 2.443.

Nyt Skibsværft i Helsingfors

Ingeniør *Hugo Ahlberg*, Helsingfors, har henvendt sig til Myndighederne for at faa overdraget et Areal, der er velegnet til Anlæggelse af et Skibsværft til Erstatning for *Helsingfors skeppsvaer*, der blev nedlagt for nogle Aar siden.

Norsk Dødsfald

En af Norges kendte Skibsbygningsingeniører, Direktør *Randulf Hansen*, er afgaaet ved Døden, 84 Aar gammel. Direktør Hansen fik sin første Uddannelse ved engelske Værfter. I 1878 begyndte han sin Virksomhed som Konstruktor, og kun 20 Aar gammel fik han Mention Honorabile ved Pariser-Udstillingen for Modeller og Tegninger. Da Firmaet Martens, Olsen & Co. i Bergen i 1882 startede den Virksomhed, som senere blev til Laxevaags Maskin- og Jernskibsbyggeri, blev *Randulf Hansen* Chef for Konstruktions- og Tegneafdelingen. Senere anlagde han Fevig Jernskibsbyggeri, fra hvilket han i Løbet af 20 Aar leverede mere end 50 nye Dampskibsskrog og 15—20 fuldt sejlferdige Staalsejlskibe.

American-Hawaiian Steamship Co.

Ifølge Aarsberetningen for 1941, udsendt af *American-Hawaiian Steamship Company*, var Selskabets Skibe hele Aaret beskæftiget i Forsvars- og Krigstjenesten. I Januar 1942 indstilledes den gensidige Kysttrafik og hele Flaaden stilledes til den amerikanske Regerings Disposition. Driftsindtægterne androg \$10,035,953 mod \$4,910,529 i 1940. Ef-

ter Fradrag af Skatter, Afskrivning og uforudsete Udgifter var Nettoindtægten paa \$2,817,947 mod \$3.431,169 Aaret forud. I Slutningen af December 1941 bestod Selskabets Flaade af 32 Dampskibe paa tilsammen 335.726 Tons d.w.

Den svejtsiske Skibsfart

Ifølge de sidste Oplysninger raader Svejts nu over en Tonnagebestand paa 114.000 BRT., inklusive chartrede Skibe. Ca. 50.000 BRT. falder paa egen Tonnage, der som bekendt er sammensat af købte Skibe. Det forlyder, at Svejts bestræber sig paa at købe saavel som chartre endnu flere Skibe, da den disponible Tonnage endnu ikke er tilstrækkelig. Schweizer Reederei, der halvvejs er et Statsforetagende, der raader over 10 Skibe, havde et ret gunstigt Udbytte i det forløbne Regnskabsaar, hvilket er et Bevis paa de høje Fragtindtægter, som gør det muligt ikke blot hurtigt at amortisere Skibenes Anskaffelsessum men ogsaa at foretage tilsvarende fordyrede Anskaffelser. Med en egen Aktiekapital paa 4 Mill. svejtsiske francs naaede dette Selskab et Aarsoverskud paa 678.000 Fr. Paa Grund af denne gunstige finansielle Udvikling har det ogsaa været muligt at oprette en ny Linie mellem spanske og portugisiske Havne.

PERSONALIA**70 Aar**

Tidligere mangeaarig Lodsformand ved Helsingør Lodseri *E. Rasmussen*, Helsingør, fyldte i Tirsdags 70 Aar. Lods Rasmussen blev ansat ved Lodseriet 1899 og udnævntes til Lodsformand i Foraaret 1930. I denne Stilling virkede han med megen Dygtighed til 1937, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder.

65 Aar

I Mandags fyldte Skibsinspektør *Christiani*, der nu har sit Hjem i Svendborg, 65 Aar.

60 Aar

Styrmand *Chr. J. Svinding*, Ærøskøbing, fyldte i Tirsdags 60 Aar. Svinding, der sejler med Færgerne »Ærø«, har i de sidste 20 Aar gjort Tjeneste i Dampskibsselskabet Ærø.

50 Aar

Overingeniør hos Burmeister & Wain *Erik Dithmer* fyldte i Onsdags 50 Aar. Han er født i Galatz i Rumænien som Søn af den danske Generalkonsul Hans Heinrich Dithmer. Efter at have taget Studentereksamen kom han paa Industriskolen i Winterthur i Schweiz, fik senere sin praktiske Uddannelse paa Skibsværftet i Helsingør før derefter at afslutte sine Studier ved den tekniske Højskole i Berlin-Charlottenburg.

Ingeniør *Erik Dithmer* blev ansat hos B. & W. i 1919, blev udnævnt til Overingeniør i 1934 og er siden 1938 tilfjældigt Prokurist i Selskabet.

Fra Lodserierne

Med Udgangen af denne Maaned fratræder Lodsformand *J. Dennig Carlsen* sin Tjeneste ved Svendborgsund Lodseri. Til hans Efterfølger er udnævnt Lods *C. C. Holm* ved samme Lodseri. Samtidig forflyttes Lods *C. Andersen* fra Tankefuld til Svendborg. Den 1. Oktober fratræder Lodsformand *A. J. A. Hansen* sin Tjeneste ved Albuen Lodseri, og Lods *H. O. K. Olsen* ved samme Lodseri bliver hans Efterfølger.

25 Aars Jubilæum

Forstander *Bollerup* ved Svendborg Sømandshøjskole fejrede i Gaar — Tirsdag — 25-Aarsdagen for sin Ansættelse ved Skolen. Forstander Bollerup begyndte som Vestkystfisker, blev senere Hovmester, men i 1917 henvendte den kendte Sømandsmissionær-Pioner Villh. Rasch sig til Bollerup og tilbød ham Stillingen som Lærer ved Sømandshøjskolen i Svendborg. Med stor Foranstaltelse og Dygtighed har han udført sin Gerning gennem de 25 Aar og øvet en udmærket Indsats i Undervisnings- og Opdragsarbejdet blandt Søens unge Mænd. Ved Forstander Nielsens Død i 1929 var Bollerup selvskreven til Stillingen som Forstander og har med stor Interesse været med i Arbejdet for at udbygge Skolens Virksomhed.

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



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 D/S »Active«, 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, Haderslev.
 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 Bugserelskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdæl«.
 D/S »Hetland«.
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phoenix«, 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.
 Svitzers Bugserafdeling.
 D/S »Torm«.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
 Odense.
 D/S »Trio«.
 D/S »Vendila«.
 D/S »Vesterhavel«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 D/S »Viking«.
 D/S »Øresund«.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 17. September 1942.

Nr. 37.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral 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 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. Kvarteralsabonnementer kan indee 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. Østersøen.

1275. Danmark. Stevns SE. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 32/1150 1942 meddeles, at den deri nævnte Skibsfartshindring paa c. $55^{\circ} 16',_8$ N. $12^{\circ} 29',_0$ E., c. 1 Sm 130° fra *Stevns Fyr*, forgæves har været eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 32/1150 1942.)

1276. (T). Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 37/1701. Stockholm 1942.)

I Anledning af Anbringelsen af Sejladshindringer i Sejlløbene mellem *Björkholmen* og *Loppan* er der udlagt to Stager med Kost, den ene paa $56^{\circ} 09',_{25}$ N. $15^{\circ} 34',_{15}$ E., S. for *Loppan*, og den anden paa $56^{\circ} 09',_{07}$ N. $15^{\circ} 34',_{40}$ E., SW. for *Mariagrund*. Sejladsen henvises til at foregaa S. og W. om disse Sømærker.

(E. f. S. Nr. 35/1226 1942.)

1277. (T). Sverige. Gotland W.-Kyst. Stora Karlsö Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 37/1733. Stockholm 1942.)

Paa Grund af Ombygningsarbejder vil *Stora Karlsö* Radiofyr paa c. $57^{\circ} 17'$ N. $17^{\circ} 58'$ E. ikke være i Virksomhed enkelte Dage i September og Oktober Maaned 1942.

1278. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Sømærker midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 37/1699. Stockholm 1942.)

Nedennævnte to Sømærker er midlertidigt udlagt, som følger:

a) En sort Stage med Ballon paa $60^{\circ} 12',_{41}$ N. $18^{\circ} 49',_{73}$ E., E. for *St Låget*.

b) En rød Stage med 2 nedadvendte Koste paa $60^{\circ} 11',_{33}$ N. $18^{\circ} 49',_{10}$ E., W. for en $7,2$ m Grund.

1279. Sverige. Bottniske Bugt. Enhammarsfjärden. Nyt Fyr tændt. Fyr slukket.
(U. f. s. Nr. 37/1698. Stokholm 1942.)

a) Paa Skæret *Fiske* i *Enhammarsfjärden* er paa $61^{\circ} 30',_{67}$ N. $17^{\circ} 12',_{65}$ E. tændt et nyt Fyr, *Fiske* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9 s. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 122° til 142° (uforstærket).
2. Hvidt i — - 142° - 146° (—).
3. Rødt i — - 146° - 201° (—).
4. Grønt i — - 201° - 268° .
5. Hvidt i — - 268° - 331° .
6. Rødt i — - 331° - 337° .
7. Rødt i — - 337° - 59° (uforstærket).

Brændetid: 15. Juli—1. Juni.

b) *Gillingsören* Fyr paa c. $61^{\circ} 32'$ N. $17^{\circ} 12'$ E. er slukket.

1280. Sverige. Bottniske Bugt. Sundudden Anduvning. Degerön S. Sømærker udlagt.

(U. f. s. Nr. 37/1697. Stokholm 1942.)

Nedennævnte Sømærker er udlagt ved Sejløbet fra *Örviken* til *Vikfors Yuerviks Aktiebolags* Savværk ved *Sundudden*:

1. En Stage med Kost paa $64^{\circ} 40',_{01}$ N. $21^{\circ} 12',_{50}$ E.
2. - — — — — $64^{\circ} 40',_{02}$ N. $21^{\circ} 12',_{08}$ E.
3. - — — — — $64^{\circ} 39',_{98}$ N. $21^{\circ} 11',_{91}$ E.
4. - — — — — $64^{\circ} 39',_{96}$ N. $21^{\circ} 11',_{45}$ E.
5. En Stage uden Topbetegnelse paa $64^{\circ} 40',_{00}$ N. $21^{\circ} 12',_{12}$ E.
6. - — — — — $64^{\circ} 39',_{01}$ N. $21^{\circ} 11',_{55}$ E.

(Se Tillæg.)

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

1281. Danmark. Sundet. København. Skudehavn. Bøje udlagt.

En Bøje er udlagt i *Skudehavns* SW.-lige Hjørne paa $55^{\circ} 42'$ ($54''$) N. $12^{\circ} 35'$ ($56''$) E. udfor *Eriksen og Grøn's* Skibs- og Baadeværft, c. 75 m fra Havnens S.-Side og c. 50 m fra Havnens W.-Side.

(Kort Nr. 134 og 133. Danske Lods III, Side 40. Havnelods Side 123 og 130.)

1282. Danmark. Sundet. Drogden. Nordre-Røse SE. t. S. Undervandshindring rapporteret og afmærket.

En Undervandshindring, hvorover mindste Dybde formentlig er $2,_{8}$ m, rapporteres paa c. $55^{\circ} 37',_{2}$ N. $12^{\circ} 42',_{5}$ E., c. $1,_{1}$ Sm 148° fra *Nordre-Rose* Fyr.

En Bøje er udlagt c. 25 m E. for Hindringen.

1283. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage Fyr W. t. S. Vrag bortsprængt. Vragafmærkning inddraget.

Vraget af den i E. f. S. Nr. 2/206 1942 rapporterede Motorgalease, der var sunket paa $55^{\circ} 06'$ ($51''$) N. $12^{\circ} 13'$ ($41''$) E., c. 40 m 254° fra *Sandhage* Fyr, er bortsprængt. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 2/206 1942.)

1284. Danmark. Lille-Bælt. Mommark Færgehavn. Oplysning om Vandstand.

I *Mommark* Færgehavn paa c. $54^{\circ} 56',_{0}$ N. $10^{\circ} 02',_{0}$ E. kan E.-lige Vinde give indtil $0,_{4}$ m Højvande og W.-lige Vinde indtil $0,_{6}$ m Lavvande.

(Havnelods, Side 150.)

1285. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/87 1942 meddeles, at der afholdes Skarpskydning fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa c. 54° 58',₆ N. 9° 45',₉ E. den 5., 6., 7., 8., 12. og 13. Oktober 1942.
E. f. S. Nr. 36/1254 1942 annulleres.
(E. f. S. Nr. 1/87 og 36/1254 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1286. Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Redningsstation oprettes.
Den 1. Oktober 1942 oprettes fast Redningsstation med Raketapparat ved *Tisvildeleje* paa c. 56° 03',₆ N. 12° 04',₃ E.
(Danske Lods I, Side 83, 84 og 85. Danske Lods II, Side 156. Havnelods, Side 212.)
1287. (T). Danmark. Isefjord W.-lige Indløb. Sømærker midlertidigt inddraget.
Sømærkerne *Store-Sand NW.* hvide Stage med 1 Halmvisk paa 55° 57' (33") N. 11° 48' (48") E., *Store-Sand W.* hvide Stage med 2 Halmviske paa 55° 57' (07") N. 11° 48' (32") E. og *Tærskelen W.* røde Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 57' (14") N. 11° 48' (18") E. er under Perioden for Sildefiskeriet midlertidigt inddraget.
1288. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Spærret Omraade.
Omraadet i *Aarhus* Havn ydre Del mellem *Vestre-Dækmole* paa c. 56° 09',₈ N. 10° 13',₇ E. og *Mellemarmens* N.-Ende er spærret for al Sejlads.
(E. f. S. Nr. 3/277 1942. Kort Nr. 112 og 103. Danske Lods II, Side 183. Havnelods, Side 32 og 33.)
1289. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Paabegyndelse af Havnearbejder indstillet indtil videre.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/527 1942 meddeles, at de deri nævnte Arbejder, Fjernelsen af Midtermolen mellem *Bassin I* og *Bassin II* i *Aarhus* Havn paa c. 56° 09',₃ N. 10° 13',₂ E. samt Bundarbejder paa Pladsen for den projekterede *Pier I*, indtil videre ikke vil blive paabegyndt.
(E. f. S. Nr. 15/527 1942. Havnelods, Side 33, 34 og 35.)
1290. (T). Sverige. Kattegat. Göteborgs Skærgaard. Kalvsund. Fartbestemmelse.
(U. f. s. Nr. 37/1711. Stockholm 1942.)
Da der udføres Dykkerarbejder i *Kalvsund* ved *Kalvö* paa c. 57° 42',₇ N. 11° 41',₀ E. er det alle maskindrevne Skibe forbudt at passere Sundet med en Fart, der er højere end 3 Knob, i Tiden indtil 1. November 1942. Udfor selve Arbejdspladsen bør Farten yderligere sættes ned ved at stoppe Maskinen eller frakoble Skruen.
1291. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,₄ m, i *Svanholm* Fyrlinie: 6,₄ m, i *Salthundholm Lob*: 3,₈ m, i *Gaaseholm Lob*: 1,₂ m, i *Svanholm Lob*: 1,₂ m og i *Kobberø Lob*: 2,₃ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 5,₄ m over *Havrevlen* og 6,₄ m i *Svanholm* Fyrlinie og 3,₈ 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. — 4,₀ m.
c. 56° 42' (36") N. 8° 13' (30") E. — 3,₈ m.
d. 56° 42' (55") N. 8° 12' (50") E. — 4,₀ m.
(E. f. S. Nr. 31/1110 1942. Kort Nr. 104.)

1292. Sverige. Skagerrak. Gullmarfjord. Fast Sømærke genopført. Midlertidigt udlagt Sømærke inddraget.
(U. f. s. Nr. 37/1712. Stockholm 1942.)
Det faste Sømærke paa *Slaggabåden* paa c. $58^{\circ} 16',_{11}$ N. $11^{\circ} 26',_{5}$ E. er genopført.
Den S. for Grunden midlertidigt udlagte Stage med Kost er inddraget.
(E. f. S. Nr. 18/647 1942.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1293. Norge. Varanger Fjord. Pasvikhamn Anduvning. Varde nedrevet.
(N. f. S. Nr. 36/1878. Berlin 1942.)
Stenvarden paa *Vardens* paa c. $69^{\circ} 49',_{0}$ N. $30^{\circ} 35',_{4}$ E. er nedrevet.
1294. Norge. Lökkaren og Surviksund. Nye Sømærker udlagt. Luftledninger fjernet.
(N. f. S. Nr. 36/1850. Berlin 1942.)
1. Nedennævnte nye Sømærker er udlagt:
 - a. En sort Spirtønde paa $64^{\circ} 31' 24''$ N. $11^{\circ} 31' 15''$ E., ved N.-Kanten af Banken mellem *Nordrasa* og *Sorrasa*.
 - b. En sort Spirtønde paa $64^{\circ} 31' 08''$ N. $11^{\circ} 31' 10''$ E., ved S.-Kanten af ovennævnte Banke.
 - c. En rød, kort Spirtønde paa $64^{\circ} 30' 16''$ N. $11^{\circ} 26' 54''$ E., over 5 m-Skæret i Sejlløbet *Lökkaren*.
 2. Følgende Luftledninger er fjernet:
 - a. Den S.-lige Ledning over *Lökkaren* paa c. $64^{\circ} 30',_{3}$ N. $11^{\circ} 27',_{11}$ E.
 - b. Ledningen over *Surviksund* paa c. $64^{\circ} 32',_{5}$ N. $11^{\circ} 25',_{4}$ E.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1295. Finland. Bottniske Bugt. Hailuoto W.-Pynt. Marjaniemi (Riutta) Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 25/500. Helsingfors 1942.)
Fyret *Marjaniemi lykta (Riutta)* paa c. $65^{\circ} 02',_{5}$ N. $24^{\circ} 34',_{0}$ E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 4,7 m. Synsvidde: 9 Sm. Rød Fyrpæl af Jern. Fyret lyser mellem Pejlingerne 196° og 216° . Fyret er overet med *Marjaniemi Fyr* i Pejling 206° .
1296. (T). Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe midlertidigt inddraget.
(Telegram fra Lods-kontoret i Vasa, 14. September 1942.)
Fyrskibene *Snipan* paa c. $63^{\circ} 26'$ N. $20^{\circ} 40'$ E. og *Storkallegrund* paa c. $62^{\circ} 40'$ N. $20^{\circ} 39'$ E. er midlertidigt inddraget paa Grund af Kul- og Vandfyldning.
1297. Tyskland. Eckernförde Fjord. Ost-Surendorf. Signaler under Torpedoskydeøvelser.
(Udenrigsministeriet, den 28. August 1942.)
Afholdelse af Skydeøvelser med Torpedo fra den nye Torpedoforsøgsanstalt *Ost-Surendorf* paa c. $54^{\circ} 29'$ N. $10^{\circ} 05'$ E., ved *Eckernförde Fjords* S.-Side, tilkendes blandt andet ved, at der vises en rød Dobbeltkegle fra en Signalmast paa Anstaltens Skydetaarn og en rød Dobbeltkegle fra en Signalmast paa Stranden ved *Langholz* paa c. $54^{\circ} 31'$ N. $9^{\circ} 59'$ E., ved Fjordens N.-Side.
(Danske Lods III, Side 251.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1298. Danmark. Kattegat. Lysegrund ENE. Undervandshindring rapporteret.
En Undervandshindring rapporteres paa c. $56^{\circ} 19' N.$ $11^{\circ} 52' E.$, c. 2,4 Sm 70° fra *Lysegrund Fyrbaake*.
1299. (T). Danmark. Kattegat. Hundested W. Fortøjningsboje midlertidigt ind-
draget.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 23/853 1942 meddeles, at den deri nævnte For-
tøjningsboje paa $55^{\circ} 57' 51'' N.$ $11^{\circ} 49' 44'' E.$, c. 1100 m W. for *Hundested Havn*, midler-
tidigt er inddraget.
(E. f. S. Nr. 23/853 1942.)
1300. (T). Danmark. Kattegat. Gerrild Flak NE. Sømærke midlertidigt for-
svundet.
Gerrild Flak NE. hvide Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. $56^{\circ} 32',2 N.$ $10^{\circ} 53',5 E.$ er midlertidigt forsvundet.
1301. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Skibsfartshindring afmærket.
E. f. S. Nr. 35/1240 1942 udgaar og erstattes med:
En Skibsfartshindring paa c. $56^{\circ} 45',9 N.$ $10^{\circ} 54',1 E.$, c. 15 Sm N. t. E. for *Gerrild Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink, udlagt henholdsvis 40 m og 120 m ENE. for Hindringen.
(E. f. S. Nr. 35/1240 1942.)
1302. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Skibsfartshindring afmærket.
E. f. S. Nr. 34/1209 1942 udgaar og erstattes med:
En Skibsfartshindring i 12,8 m Vand paa $56^{\circ} 47' (12'') N.$ $10^{\circ} 55' (00'') E.$, c. 16 Sm N. t. E. for *Gerrild Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, udlagt henholdsvis 50 m og 130 m SW. for Hindringen.
(E. f. S. Nr. 34/1209 1942.)
1303. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Skibsfartshindring afmærket.
Den i E. f. S. Nr. 36/1274 1942 rapporterede Skibsfartshindring paa c. $56^{\circ} 54',2 N.$ $10^{\circ} 30',5 E.$, c. 4,1 Sm 140° fra *Hals Barre Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink, udlagt henholdsvis 20 m og 70 m NE. for Hindringen.
(E. f. S. Nr. 36/1274 1942.)
1304. (T). Norge. Skagerrak. Kjøøyskæret Fyr midlertidigt slukket.
(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1942.)
Kjøøyskæret Fyr paa c. $59^{\circ} 08',3 N.$ $10^{\circ} 56',7 E.$ er slukket paa Grund af Reparation og vil først blive tændt senere paa Efteraaret.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1305. Norge. Altafjorden. Vargsundet. Nyt Fyr tændt.
(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1942.)
Et nyt Fyr, *Vargsundet Fyr*, er tændt paa $70^{\circ} 19' 54'' N.$ $23^{\circ} 27' 17'' E.$ Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 12,7 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Betonfundament.
Fyret lyser, som følger:
- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 25° til 28° . | 4. Grønt i Pej. fra 54° til 192° . |
| 2. Rødt i — - 28° - 41° . | 5. Hvidt i — - 192° - 215° . |
| 3. Hvidt i — - 41° - 54° . | 6. Rødt i — - 215° - 220° . |
- Brændetid: 12. August—24. April.

1306. Norge. Malangen. Kattfjord. Vasstrand Fyr forandret.

(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1942.)

Vasstrand Fyr paa c. $69^{\circ} 39',7$ N. $18^{\circ} 13',8$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra 327° til 335° . | 7. Rødt i Pejl. fra 59° til 126° . |
| 2. Hvidt i — - 335° - 338° . | 8. Hvidt i — - 126° - 130° . |
| 3. Rødt i — - 338° - 5° . | 9. Grønt i — - 130° - 155° . |
| 4. Hvidt i — - 5° - 25° . | 10. Hvidt i — - 155° - 160° . |
| 5. Grønt i — - 25° - 47° . | 11. Rødt i — - 160° - 164° . |
| 6. Hvidt i — - 47° - 59° . | |

1307. Norge. Tjeldsund. Kobbersteingrunnen Fyr. Oplysning om Fyrbygningens Udseende.

(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1942.)

Underbygningen til *Kobbersteingrunnen* Fyr paa c. $68^{\circ} 34',4$ N. $16^{\circ} 32',3$ E. er forsynet med en hvid Ring.**1308. Norge. Rana. Moskjær Fyr flyttet.**

(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1942.)

Moskjær Fyr paa c. $66^{\circ} 19',0$ N. $14^{\circ} 08',0$ E. er flyttet til *Haukneset* paa $66^{\circ} 17' 18''$ N. $14^{\circ} 03' 12''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: $7,3$ m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Stativ.

Fyret lyser som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Rødt i Pejl. fra 54° til 62° . | 5. Rødt i Pejl. fra 224° til 229° . |
| 2. Hvidt i — - 62° - 69° . | 6. Hvidt i — - 229° - 237° . |
| 3. Grønt i — - 69° - 217° . | 7. Grønt i — - 237° - 241° . |
| 4. Hvidt i -- - 217° - 224° . | |

XI. Bekendtgørelser m. m.**1309. Danmark. Rettelse til Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.**

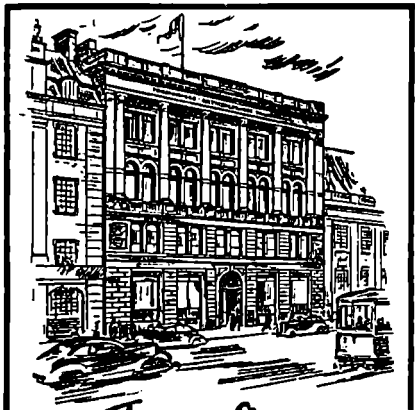
(N. f. S. Nr. 33/1719. Berlin 1942.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/132 1942 meddeles, at det i Bekendtgørelsens § 1, Punkt 7, nævnte Omraade ved *Bornholm*, NE. for *Dueodde*, er udvidet mod Syd til Breddeparallellen $54^{\circ} 59',4$ N. og mod Vest til Kysten.

(E. f. S. Nr. 1/132 1942. Kort Nr. 189 og 188.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



*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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Baaballe, Foreningens Formand	Baaballe
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
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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

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.

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

ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

CHR. CLEMMENSEN

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)

FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)

C. HOPPE

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

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.

TLØR. ADR.
SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hude«.
Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING :- KLARENING :- SPEDITION :- ASSURANCE

AGENT FOR DEN NORDENSKA SS-ASSURANDEFÖRENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 38

FREDAG 25. SEPTEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den amerikanske Marineminister Knox har holdt en Tale, hvori han redegjorde for Aksemagternes Krig imod de Allieredes Søforbindelser og paapegede, hvor vitalt det var for de Allieredes Chancer for at vinde Krigen, at Tempoet indenfor Skibsbygningsindustrien blev sat op, ligesom Afværgeforanstaltningerne imod Ubaadsangreb maatte yderligere udvikles for derigennem at reducere Sænkningernes Antal. Mr. Knox indrømmede aabent, at Krigen paa de syv Have stadig var et af de Allieredes alvorligste Problemer, men under Henviisning til U. S. A.s enorme materielle Resourcer gav han Udtryk for Tillid til den fremtidige Udvikling, selv om han ikke var blind for, at Kampen vilde blive haard og kunde blive lang.

Det er dog ikke alene de Allierede, der har Tonnagebetyrninger. Ogsaa den tyske og italienske Handelsflaade er et uundværligt Led i disse Landes Transport-system, selvom de geografiske og strategiske Forhold naturligvis medfører, at disse Landes Handelsflaader arbejder under Forhold, der risikomæssigt set ikke kan sammenlignes med, hvad de Allierede er op imod. Det er begrænset, hvad der høres om tyske og italienske Skibstaber, men det ligger i Sagens Natur, at under de Former som Krigen har antaget, kan de tyske og italienske Handelsflaader ikke gaa Ram forbi. De kompetente Myndigheder har da ogsaa Opmærksomheden henledt paa dette Forhold, hvilket bl. a. den nye tyske Forordning om tyske Nybygninger saavel ved inden- som ved udenlandske Værfter giver klart Udtryk for, idet der fastsættes detaljerede Bestemmelser ikke alene vedrørende tekniske Spørgsmaal, men ogsaa med Hensyn til Tonnagens trafiktaktiske Brug. De tyske Avisers Kommentarer til den nye Forordning mangler heller ikke Aabenhed. *Frankfurter Zeitung* skriver f. Eks. rent ud, at Tonnagen er i Dag at side stille med Brød.

Tonnageknapheden paa Markederne udenfor Blokadelinien gør sig iøvrigt stadig gældende. De sidste Rapporter om de amerikanske Markeder gaar ud paa, at praktisk talt al den Tonnage, der sluttet paa New Yorker Børsen, har været enten engelsk eller amerikansk kontrolleret, og at det er et Særsyn at se en neutral Baad paa Listen over afsluttede Befragtninger. Af rapporterede Afslutninger skal nævnes Kul Hampton Roads til saavel Rio som til Buenos Ayres. Maritime Commission synes at favorisere Kulladningerne til Brasilien, men dette skyldes antagelig den meget store Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Brasilien til U. S. A. — Der er endvidere sluttet Kul fra Hampton Roads og Sydney CB. til New Foundland, ligesom en enkelt Baad rapporteres sluttet for Papir fra Botwood til New York. I Vestindia Farten er Efterspørgslen uforandret livlig, men Maritime Commission synes at have været noget mere tilbageholdende med Hensyn til at give Licenser til dette Marked. For alle de amerikanske Trades gælder iøvrigt, at Raterne er uforandrede.

Af engelske Forretninger noteres stadig Kul fra Durban til Suczomraadet, ligesom der er enkelte Saltladninger fra Aden og de indiske Saltpladser til Calcutta. Raterne paa disse Markeder viser heller ingen Forandringer.

Paa de frie Markeder søges der stadig Tonnage for

Korn fra River Plate til Portugal. Raten ligger et Sted mellem \$60 og \$70. River Plate/Callao indikerer \$24 for Hvede i Sække, og Hørfø fra Buenos Ayres til Valparaiso vil betale \$26.

Østersømarkeder frembyder ikke mange nye Træk. Rent øjeblikkeligt er der ikke meget at gøre i Kulfarten fra Tyskland til Danmark, men der synes at være Chancer for noget livligere Nominering for Oktober Lastning. Tysk Kystfart er stadig et meget livligt Marked, og det samme gælder Ertsfarten fra Sverige til Tyskland. Der er gjort enkelte Trælastforretninger fra Sverige til Danmark. For alle disse Forretninger er Raterne som bekendt fastlagte. I Salpeterfarten Norge/Danmark noteres enkelte større Ladninger til omkring Kr. 18, hvorimod der antagelig kan opnaas en Krone mere for mindre Partier.

DANMARKS FØRSTE HELSVEJSEDE SKIB

Svitzers og De forenede Bugsererselskabers nye Skib *Ymer*, der nu fra Aalborg Værft er ankommet til København er som Bugseringsskib betragtet Landets største og kraftigste.

Ymer er et Motorskib, udstyret med en 500 HK 4-cylindret, enkeltvirkende 2-Takts Atlas-Polar Dieselmotor af Trunktypen og med Trykforstøvning. Det er udstyret med to Hjelpe Dieselmotorer fra Bukh i Kalundborg og blandt det meget omfattende Hjelpe maskineri findes ogsaa en Bjergnings- og Sprøjtepumpe med en Kapacitet af 150 Tons i Timen, hvilket vil sige, at Skibet meget effektivt kan deltage i Slukning af Ildebrande paa Skibe eller Bygninger ved Havnen. Med tilsvarende Kapacitet kan det pumpe et havareret Skib læns. Dæksmaskineriet bestaar af et elektrisk drevet Ankerspil og et Capstan-Spil med en Trækkraft paa 3 Tons, begge af Thriges Fabrikat. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk, leveret af Svendborg Skibsværft.

Det er særlig bemærkelsesværdigt, at *Ymer* er det første i Danmark byggede Skib, som helt igennem er svejset sammen og overhovedet ikke nittet. Herhjemme har man jo ved tidligere Lejligheder anvendt Svejse-Methoden ved Skibes Overbygning, men *Ymer* er det første dansk-byggede Skib, hvor hele Skroget er fremstillet ved Svejsning. Derved spares der — som nævnt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* under Om-talen af B. & W.s nye Svejsehal — betydelige Materiale-mængder, som ellers gaar til Nitter og »overlap«, idet de sammennittede Plader jo gaar ind over hinanden. I *Ymers* Tilfælde regner man med, at der ved Svejsningen er sparet 40—50 Tons Staal. Dertil kommer, at den jævne Overflade, der fremkommer ved Svejsningen, giver Skibet en betydelig lettere Fart gennem Vandet, og herved regner man med en Besparelse paa ca. 7 Procent i Hestekraft og dermed i Brændsel.

Skibet er — ligesom Bugserbaaden *Gorm* — indrettet saaledes, at Masten kan lægges ned, og Skorstenen sænkes. Det bevirker, at Skibet kan gaa under Knip-pelsbro, uden at Broen lukkes op.

Ved en Prøve af *Ymers* Sprøjter viste det sig, at de kan sende en Vandstraale 30 Meter i Vejret. Ved Krængningsforsøg har man prøvet en Mekanisme, hvis Formaal er at forhindre Ulykker ved, at Skibet under Bugsering trækkes sidelæns omkuld af det bugserede Skib. Ved et Tryk paa en Knap i Styrehuset springer Bugserrossen af Krogen, og al Fare for Kæntring afværges. Yderligere Sikkerhed har man opnaaet derved, at Kommandoen fra Styrehuset til Dækket foregaar gennem Højttaler.

NY DANSK-NORSK HANDELSAFTALE

I følge en Meddelelse fra Udenrigsministeriet er der under 18. ds. undertegnet en Overenskomst angaaende den dansk-norske Samhandel i Tiden 1. September 1942—31. Marts 1943. Overenskomsten forudser en Udførsel af danske Varer til Norge i det nævnte Tidsrum til en Værdi af ca. 26 Mill. Kr. og en Indførsel af norske Varer til Danmark til en Værdi af 31 Mill. Kr. De danske Leverancer til Norge vil omfatte Levnedsmidler, navnlig Sukker og forskellige Industrivarer, bl. a. Maskiner og Medicinalvarer. Leverancerne af norske Varer vil omfatte Kunstgødning, Papir, Papirmasse og andre Raavarer til den danske Industri.

ULYKKESFORSIKRINGEN UNDER KRIGEN

Direktoratet for Ulykkesforsikringen har udsendt en kortfattet Beretning om Virksomheden i Aarene 1939 og 1940. I 1939 blev afgjort 5228 Sager, i 1940 5543; de samlede Kapitalbeløb, der blev udbetalt, androg i 1939 omtrent 4,8 Mill. Kr. og i 1940 9,3 Mill. Kr.; den voldsomme Stigning skyldes især den forøgede Erstatningsydelse efter Loven om Krigsulykkesforsikringen for Søfarende. — De samlede Præmiebeløb, der er indgaaet til Forsikringsselskaberne — heri ikke indbefattet Forsikringsforbundene, var i 1939 ca. 9 Mill. Kr. og i 1940 ca. 8 Mill. Kr.

ÆNDRINGER I SKIBSREGISTERET

I det danske Skibsregister er der i første Halvdel af September Maaned bl. a. foretaget følgende Ændringer:

Akts. Det danske Kulkompagni, København, er Ejer af nybygget Dampskib Julius Madsen af København, O Z L X, Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 2498 og 1469 Tons. Anm. 28/8 1942, reg. 7/9 s. A.

Uddybningsfartøj Oudewater af Nyborg, O X K W. Skibets Hjemsted er nu København. Anm. 3/9 1942, reg. s. D.

KOMMER SNART HJEM

Forfatteren *Olaf Linck* har faaet den gode Idé og smukke Tanke at vie de danske Sømænd og deres Hjem en Bog »Kommer snart hjem«, der er udsendt paa Hagerups Forlag.

Bogen fortæller ikke alene om Sømændenes modige Indsats i disse Aar, hvor Livet saa let sættes paa Spil, naar Miner og Torpedoer lurer fra Dybet, men ogsaa om alt det, de maa gennemgaa, der sidder hjemme og venter — Hustruer, der maa klare Hjemmet helt alene, medens de bærer Ængstelsen for og den nagende Uvisshed om den Skæbne, der er blevet dem derude til Del. Bogen leder Tankerne hen paa Børnene, der vokser op og bliver store, medens Faderen er borte, og paa Mødrene, som længes efter de unge Sønner.

Olaf Lincks Forfatterbane har ført ham rundt til mange Egne Jorden over, og paa disse Rejser er han blevet fortrolig med Sømandens Kaar. I Løbet af de sidste Par Aar har han besøgt en Mængde Hjem Landet over — Hjem, som har en Mand eller Søn sejlede derude i det fremmede som Kaptajn, Styrmand, Maskinmester, Hovmester, Kok, Matros, Fyrbøder eller Skibsdreng.

Han har bedt de hjemmeværende om at fortælle, og det er paa denne Maade lykkedes ham at indsamle Stof til en Bog, der er interessant at læse og sine Steder meget gribende. Den første Samtale, Linck gengiver, er med den danske Kaptajns kone, der sidste Juleaften saa gribende bragte en Hilsen fra de danske Hjem ud til Sømændene i det fjerne.

Bogen er baade et Tidsdokument og en varm Hyldest til den danske Sømand, der nu atter tager sin haarde Tørn.

STORE FORANDRINGER I FORBINDELSE MED DEN SVENSK-DANSKE FÆRGEFART

En for Færgeforbindelsen mellem Danmark og Sverige betydningsfuld Afgørelse er nu truffet paa et Møde i Helsingborg mellem Repræsentanter for de

svenske Jernbaner, den danske Stat og Byen Helsingborg. Der opnaaedes her Enighed om Placeringen af de projekterede nye Færgelejer og om den nye Banegaard i Helsingborg.

Forslaget gaar ud paa, at de nye Færgelejer placeres mellem Centralhavnen og den sydlige Havn — Sødra Hamnen. Der skal bygges to Lejer for Personfærgerne og et for Automobilfærgerne, medens det gamle Færgeleje bibeholdes som Reserve.

Omlægningerne nødvendiggør visse Forandringer i Havneindløbet, som skal flyttes længere mod Nord.

Ogsaa i Helsingør skal der foretages ret omfattende Arbejder, saaledes at det bliver muligt for Færgerne at sejle helt uafhængigt af hinanden. Man regner med, at disse Arbejder vil være tilendebragt næste Sommer.

GÖTEBORG HAVN BEREGNER 1,6 MILL.

I UNDERSKUD FOR 1943

Havnebestyrelsen for Göteborgs Havn har afsluttet Budgetoversigten for Havnen i 1943. I Oversigten beregnes Havnens Udgifter til 9.997.500 Kr. og Indtægterne til 8.400.000 Kr.

I Forbindelse med Budgetoverslaget meddeles det, at det høje Prisniveau har gjort sig stærkt gældende ogsaa med Hensyn til de Materialer, der er nødvendige for Havnens Drift. For Tømmer er Priserne saaledes steget 20—30 pCt., for Sand og Cement med 15 pCt. og for Staalliner 8 pCt. Værst er det med Hensyn til Driv- og Smøreolie, der er steget 140—150 pCt.

STOCKHOLMS HAVNEDIREKTØR DØD

Direktøren for Stockholm Havn *Salomon Vinberg* er død 65 Aar gammel efter kun ganske kort Tids Sygdom.

Det var Salomon Vinbergs Hensigt i Løbet af kort Tid at trække sig tilbage fra sit store Embede, som han havde beklædt saa fortrinligt. I 1922 tiltraadte han Stillingen, og fra første Færd gjorde han sig til Talsmand for Oprettelsen af en Frihavn i Stockholm. I Begyndelsen stod han ganske ene paa dette Punkt, men han formaaede at tale saa godt for Sagen, at hans Vilje blev ført igennem.

Havnedirektør Vinberg gjorde et stort Arbejde for at faa Stockholms Havn veludrustet teknisk set. For en meget stor Del skyldes det Salomon Vinberg, at Stockholms Havn har udviklet sig saa straalende, som Tilfældet er i de sidste to Aartier. Han var et Arbejds-menneske som faa og sparede aldrig sig selv.

SVERIGE OG DANMARK DELER LEJDESKIBENES BOMULD

Det ilanddrevne Bomuld fra de krigsforliste svenske Lejdeskibe giver stadig Anledning til forskellige Problemer.

Efter de gældende Bestemmelser havde Ejerne — i dette Tilfælde de svenske Importører — Ret til at forlange Bomulden udleveret, hvis de inden en vis Tid meldte sig og gjorde Krav gældende. Men meget store Omkostninger vilde løbe paa til Bjærgeløn, Lagerplads o. lign., og da Bomulden var en Del beskadiget, var det tvivlsomt, om det kunde betale sig for Svenskerne at kræve Strandingsgodset udleveret.

Fornylig blev — som omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* — hele Bomuldspartiet eksproprieret af den danske Stat, som derefter indledte Forhandlinger med den svenske Stat om, hvorledes man skulde forholde sig med Bjærgningsgodset. Spørgsmaalet er nu løst paa en Maade, der har vakt Tilfredshed til alle Sider. Man er nemlig enedes om, at Danmark og Sverige skal dele Bomulden ligeligt imellem sig. Som nævnt drejer det sig om ca. 600 Baller med en samlet Vægt paa 110.000 Kilo. Til Gengæld for svensk Imødekommenhed har den danske Stat under Forhandlingerne paataget sig at afholde Udgifter i Forbindelse med Bjærgningen af Bomuldet, derunder ogsaa Bjærgelønnen til Fiskerne og Strandfogederne.

Nu skal Bomulden vurderes af en Kommission, der

er nedsat med dette Formaal for Øje. Og derefter overtages den af den danske og den svenske Stat, der fordeler den mellem de forskellige Tekstilfabrikker i Landene. Den danske Andel skal især anvendes til Fabrikation af Stræklærred til Cykledæk.

INDTØRRING AF VARER FOR AT SKAFFE SKIBSRUM

Trods en nok saa stor Stigning i den indenlandske Produktion er det dog nødvendigt for England at faa tilført Næringsstoffer ad Søvejen, men da det disponible Skibsrum ikke svarer til de Fordringer, man stiller til det, søger man nu i England Midler og Veje til at sikre en Import af de nødvendige Artikler, men i mindre Skibsrum. Paa denne Maade søger man at slaa to Fluere med et Smæk. Man tilstræber ikke alene at spare Skibsrum, men samtidig at undvære den meget knappe Køleskibstonnage.

Af disse Grunde er man i England slaaet ind paa en meget udvidet Tørringsproces for Levnedsmidler. Vand er en meget betydelig Bestanddel i de Levnedsmidler, der importeres i England. Man regner med, at der i de af England hvert Aar importerede Næringsmidler er henved 3 Millioner Tons Vand, og man søger nu at fjerne dette Vandindhold.

Der er allerede gjort Forsøg med at transportere visse Næringsmidler, indtørret i Pulverform. Disse Forsøg er faldet saa heldigt ud, at man nu arbejder videre ad samme Spor. Eksempelvis kan nævnes, at Mælk indeholder 87 pCt. Vand, medens Æg ved Indtørring reduceres til 20 pCt. af sin Vægt og kun fylder 16 pCt. af den Plads, som almindelige Æg kræver. Importen af tørrede Æg — et Produkt, der iøvrigt allerede før Krigen spillede en væsentlig Rolle i Eksport fra Kina — anslaaes for Aaret 1943 til 100.000 Tons. Æg i Skal vilde i samme Mængde have vejlet 500.000 Tons. Tørret Kød bliver i store Mængder fremstillet i U. S. A., Australien, New Zealand og Argentina for Eksport til England. Dette tørrede Kød har vist sig at være meget brugbart og hensigtsmæssigt, da man under Transporten er ganske uafhængig af Køleindretninger. Ogsaa Smør, der ellers kræver Køleanlæg under hele Transporten, kan holde sig i lang Tid, naar Vandindholdet — 16 Procent — og Mælkebestanddelene — henved 5 Procent — er trukket ud. Smørret bliver efter Smeltning centrifugeret, saaledes at der udvindes rent Smørstof. Dette Stof kan uden Afkøling opbevares og transporteres gennem lange Tider uden at fordæres. Tilsættes dette Stof Tørmælk faar det det friske Smørs Smag og Egenskaber. Omend det for Smørrets Vedkommende ikke er noget særlig betydeligt Skibsrum, der spares, saa har det dog stor Betydning for Køleskibstonnagen. Ogsaa andre Varer, saasom Frugter, skal efter en Frysningproces kunne centrifugeres, saaledes at man kan udskille Vandindholdet.

Gennem disse Forholdsregler venter man en følelig Aflastning af Tonnagen og en Forbedring i den engelske Levnedsmiddelforsyning.

DEN SPANSKE SKIBSFARTSPOLITIK

Efter nogle Beregninger, der er foretaget af den spanske Marine, omfatter Landets Handelsflaade for Tiden 1,06 Millioner BRT. mod 960.000 Tons ved Borgerkrigens Begyndelse. 403.000 BRT. er hjemmehørende i Bilbao, 134.000 Tons i Barcelona, 129.000 Tons i Cadiz og 119.000 BRT. i Sevilla. De øvrige Havnebyer har under 100.000 BRT.

I Forbindelse med disse Beregningers Fuldførelse har Statssekretæren for Handelsmarinen fremsat en længere Redegørelse om Landets Skibsfart og samtidig antydet Retningslinierne for den Skibsfartspolitik, som Spanien vil følge i Fremtiden. Maalet er, at Landet skal besørges 50 pCt. af sin Udenrigshandel paa egne Skibe. For at opnaa det skal Spanien have en Han-

delsflaade paa 2 Mill. BRT., og det kan naas i Løbet af 8—10 Aar. For at naa op paa dette Tal i den angivne Tid maa Værfternes Kapacitet under Hensyntagen til den Service, som kræves til Handelsflaadens øvrige Skibe, øges fra 80.000 til 125.000 BRT. aarligt. Byggeomkostningerne i Spanien er temmelig høje paa Grund af den forholdsvis lave Udvikling af Landets Jernindustri. Ved to Love har Staten imidlertid tilsagt sin Støtte i Form af lav Rente af Laan paa indtil 80 pCt. af Skibenes Værdi, hvilket har vist sig at give gode praktiske Resultater. For Øjeblikket ligger spanske Værfter inde med Ordre til en samlet Værdi af 700 Mill. Pesetas for Skibe paa tilsammen 150.000 BRT.

Det er ikke Hensigten at danne nogen Statsflaade, da man mener i andre Lande at have haft daarligere Erfaringer i saa Henseende. Det er imidlertid nødvendigt at skaffe Tonnage, og i den Anledning er der dannet et Selskab under Navnet *National Industri Institut*. Dette Selskabs Opgave er at bygge Skibe, som derefter overtages af Rederne, og hvis disse ikke ønsker at købe Skibene, kan de chartre dem.

Efter Planerne vil den spanske Handelsflaade i Fremtiden faa følgende S sammensætning: Trampskibe 500.000 BRT., Kulskibe til Kystfarten 300.000 BRT., almindelige Kystskibe 120.000 BRT., Tonnage til Marokko, de baleariske Øer og de kanariske Øer 120.000 BRT., Tankskibe 150.000 BRT., Fiskerflaaden 200.000 BRT., Havnetrafiken 100.000 BRT. og international Rutefart 300.000 BRT.

DEN SOVJETRUSSISKE INDENLANDSSKIBSFART

I Tilslutning til Artiklen »Volga — Ruslands store Vandvej« i *Dansk Søfarts Tidende* for den 11. September kan der yderligere nævnes en Række Enkeltheder om den russiske Skibsfart paa de indenlandske Vandveje.

Ruslands samlede Trafiknet for den indenlandske Skibsfart har en Længde af 90—100.000 Kilometer, hvoraf 3.100 Kilometer falder paa Kanaler. Saaledes er der de bedste Forudsætninger for store Transportydelse. Men dette mægtige Net af Vandveje var — bortset fra særlig livsvigtige Transportveje — indtil sidste Aar en Del forsømt. Den Flaade, der var til Disposition, var, naar man tager Landets mægtige Størrelse i Betragtning, utilstrækkelig til at opfylde Transportkravene. Efter sovjetrussiske Oplysninger bestod Indenlands-Flaaden af ca. 2800 Skibe med egen Drivkraft og 7400 Lastepramme med en samlet Lasteevne paa 5,4 Millioner Tons. Heraf var 545 Flodtankbaade med 1,5 Millioner Tons Lasteevne. Disse Skibe transportererede i Aaret 1938 rundt regnet kun 67 Millioner Tons Gods, hvilket er ca. 11 pCt. af den samlede sovjetrussiske Godstrafik.

Blandt det transportererede Gods stod Tømmer i første, Byggematerialer i anden og Jordolie i tredje Række. Af Jordolie blev der i 1938 paa Floderne transporteret 9,6 Millioner Tons, hvoraf 7 Millioner Tons alene faldt paa Volga og den med Volga forbundne Kama.

RADIOPEJLING AF UVEJRS CENTRE

At Stormcentre udsender Forstyrrelser, der paavirker Radioapparater, er ingen Nyhed, og Meteorologerne har længe haft Opmærksomheden rettet herpaa. Allerede for mange Aar siden kunde Jesuiternes Observatorium ved Shanghai paavise, at tropiske Orkancentre kan pejles paa store Afstande. Det samme kan iagttages i centralamerikanske Farvande. Det sidste nye herom kommer fra Sydamerika. Man har der anvendt et nyt Apparat, nemlig et Katodestraalerør. I dette rammer den vertikale Katodestraale en Skærm, paa hvilken den afsætter et lysende Punkt. Naar en Radiobølge rammer Straalen afviger den, og Lyspletten giver et Udslag i den Retning, Bølgen kommer fra.

Disse Apparater kan altsaa anvendes til sædvanlig Pejling, men er endnu ikke kommet om Bord i Skibene paa Grund af Prisen og den noget mere komplicerede Konstruktion. Med disse Katodestraalerer fandt sydamerikanske Forskere, at i ni af ti Tilfælde laa et Uvejrscentrum paa den Plads, hvorfra Forstyrrelserne kom, og næsten altid i Lavtrykkets NNO-SSO-lige Del. Paa Afstande paa op til 400 Sømil kan Centrene paa denne Maade lokaliseres

med en Nøjagtighed af 30 Sømil og paa større Afstande paa indtil 800 Sømil med 50—60 Sømils Nøjagtighed.

Et ensomt Skib kan naturligtvis kun konstatere Retningen til Centrum, men Metoden vil give et værdifuldt Bidrag til den meteorologiske Navigation, specielt i Farvande, der er hjem søgt af tropiske Orkaner. Det vilde være af stor Interesse for Skibsfarten at faa konstatere, om der er Muligheder for paa lignende Maade at pejle Vinterstormene paa Nordatlanten.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ny Fiskekutter til Esbjerg

Frederikssund Skibsværft (Indehaver Direktør Kristian Andersen) afleverede forleden en ny Nordse-Fiskekutter til Esbjerg. Kutteren, der er paa 20 Tons, er bygget til Fiskekipper Jens Sørensen, Esbjerg, og fik ved Søsætningen Navnet »Swift« med Hjemsted Esbjerg. Den er bygget med Krydserhæk og er forsynet med en 60—70 HK Vølund-Motor, moderne 3-gearet Vodspil, elektrisk Lys og iøvrigt fuldt moderne udrustet til Nordsefiskeri.

Den fjerde Trawl-Kutter til Skagens Fiskeindustri

A/S Skagen Fiskeindustri, der er den største og ogsaa den ældste Hermetikvirksomhed i Skagen, har i disse Dage øget sin Fiskeflaade med en ny Storkutter fra Skibsbygger Søren Larsens Værft i Nykøbing M. Nybygningen, der er paa 50 Tons og har en 150 HK Grenaa-Motor, er den fjerde i Rækken af Selskabets Fartøjer og er døbt »Skagerak IV«. Kutteren skal indgaa i Trawlfiskeriet.

Skibsinspektør Troests Død

Skibsinspektør i Dampskibsselskabet »Torm«, Kaptajn N. P. Troest er pludselig død af et Hjerteslag, medens han tog Bad paa Helsingør Badeanstalt.

Kaptajn Troest, der stammede fra Ærø, sejlede i sin Ungdom med de store Sejlere, men i 1910 gik han over i Dampskibsfarten som Fører af det Fisker'ske Rederis Dampner *Estrid*, og da dette Rederi blev overtaget af »Torm«, fulgte Kaptajn Troest med. Efter i en Del Aar at have sejlet som Fører i dette Rederi, blev Kaptajn Troest udpeget til Skibsinspektør — en Stilling han bestred med megen Dygtighed, samtidig med at han blev meget afholdt baade indenfor Rederiet og blandt de mange Søens Folk, han kom i Berøring med.

Dødsfald

Sømandsmissionær L. O. Kynde, Esbjerg, er afgaaet ved Døden 72 Aar gammel. Kynde var i sin Tid Bestyrer paa Sømandshjemmet i Esbjerg og i en Aarrække Rejsemissionær i Indenlandsk Sømandsmission. Desuden havde han drevet Missionsvirksomhed blandt danske og svenske Sømænd i England og var med i Arbejdet paa Oprettelsen af det danske Sømands- og Fiskerhjem i Grimsby.

Skibsfører *Jens Hansen*, Næstved, er pludselig afgaaet ved Døden. Afdøde, der blev 55 Aar gammel, havde tidligere sejlet i Dansk-Fransk-Dampskibsselskab og i Dampskibsselskabet »Norden«. Han efterlader Hustru og fire Børn.

Havnefoged *Løje*, Bandholm, er pludselig død i sit Hjem, Havnefoged Løje, der blev 65 Aar, har siden 1925 varetaget Embedet som Havnefoged i Bandholm, hvis Havn tilhører Grevskabet Knuthenborg. Løje var en kendt Mand i Sømandskredse og beklædte flere Tillidshverv.

Stevedoren blev frifundet

Firmaet *Olsen & Salskov Iversen* havde ved Sø- og Handelsretten sagsøgt Stevedore *Holger Jørgensen* til Betaling af en Erstatning paa 1950 Kr. Med Damperen »Marina« ankom i Oktober 1941 en Ladning Træ til København, og efter Skibets Afsejling opdagedes det, at der manglede 458

Kubikfod Træ. Sagsøgerne mente, at Stevedoren maatte have Ansvaret, da han havde forestaaet Losningen. Jørgensen paastod sig frifundet, idet han ikke var kontraktlig forpligtet til at have Opsyn med, hvad der laa paa Kajpladsen, og han mente, at Træet kunde være stjaalet her. Sø- og Handelsretten gav ham Medhold. Jørgensen blev frifundet, og Sagsøgerne skal betale 200 Kr. i Sagsomkostninger.

Marinere i Herning

Marineforeningen har nu faaet sin 66. Lokalforening, idet der fornylig i Herning er stiftet en Afdeling.

Ukendt Mariners Begravelse

Fra Kapellet paa Kirkegaarden i Storehedinge er Liget af en ung Marinesoldat, som var drevet i Land ved Lund Strand, begravet.

Motorskonert »Grenen« i Fart

Motorskibet »Esther« af Aalborg, der for nogen Tid siden efter Havari blev solgt til Dampskibsselskabet »Draco«, Skibsreder Fischer-Nielsen, København, er nu færdig fra Værft efter en ret stor og omfattende Reparation.

Skibet, der samtidig har faaet Navnet ændret til »Grenen«, er bygget 1919 af Staal under Navnet »Hinry« i Delfzijl.

»Grenen« skal føres af Kaptajn S. J. Farup, der tidligere førte det forliste danske Motorskib »Bonita«.

Navigationundervisningen i Hirtshals

Navigationundervisningen i Hirtshals genoptages fra 15. Oktober for at uddanne et nyt Hold til Skippereksamen i Løbet af Vinteren. Sogneraadet har dertil vedtaget at stille et af Kommuneskolens Klasseværelser med Lys, Varme og Rengøring til Disposition derfor.

Undervisningen skal fortsat ledes af Toldbetjent Anker Larsen.

Skibssalg

Motorsejler »Birgitte« af Stubbekøbing er af Kaptajn V. C. Petersen solgt til Kaptajn Chr. P. Pedersen, Rødvig. Skibets Navn er uforandret, men Hjemstedet er ændret til Hasle.

Ny Lodsbaad

Fra Bibers Baadebyggeri i Aalborg har der været Søsætning af en ny Lodsbaad til Aalborg Lodseri. Til Stedeværd Højtideligheden var Lodserne i Aalborg og en Række andre Folk, der staaer Havnen nær. Baaden er tegnet af Konstruktor Houman, Aalborg Værft, og er bygget specielt til Lodsbrug. Den er 8 m lang og er en kraftig kravelbygget Baad, helt igennem af Eg. Motoren er en 20 HK. Raaliemotor. Pens. Lodsformand Vange foretog Daaben og gav den Navnet »Lodsen«. Iøvrigt er Lodsdirektør van der Hude meget interesseret i Baaden, og har udbedt sig Tegninger og Fotografier, idet Baaden sandsynligvis vil komme til at danne Type som Standardlodsbaad.

Skibskøb

Skibsfører W. Juul Andersen, der for Tiden bor i Kø-

Graeser, Berlin-Friedenau

Stubenrauchstr. 49
a. d. Kaiserallee
Ruf: 88 42 66 Drahtanschrift: Kromschiff Berlin
Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten,
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN
FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

EUREKA

PUMPER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

Til omgaaende Salg

er Jyllands ældste, bedste og største Træskibsbyggeri, paa Grund af indtrufne Omstændigheder. Inventar for c. 20.000 Kr., sidste Aars Omsætning c. 450.000 Kr.

Langberg,
Lorentsgade 3, Randers. Telf. 3177.

benhavn, har af Skibsfører S. A. Hansen, Lohals, købt Motorskonnerten »Mars« af Lohals. Skibet, der er bygget af Skibsbygmester S. Lindtner, Vejle, faar Hjemsted i Rønne. »Mars« er 59 Tons Brutto og 40 Tons Netto, og Motoren er paa 52 HK.

Muslingerenserier ved Jegindø

Jegindø Muslingskompagni ved A. C. Jensen har søgt om Tilladelse til at anlægge et Muslingerenseri paa Jegindø Havn for at udnagaa, som det nu sker, at sejle Muslingefangsterne til Glyngøre til Behandling.

Opgave for et lyst Hoved

Der er i England og U.S.A. udskrevet en Konkurrence, hvis Formaal er at skaffe et Destillationsapparat, der kan anbringes i en Redningsbaad og derved give skibbrudne Mulighed for at skaffe sig Drikkevand ved Destillation af Havvandet. Flere Opsindere har igennem Aarene syslet med denne Opgave, men det er endnu ikke lykkedes nogen at konstruere et Apparat, der kan være i en lille Baad.

Kapstaden som Provianterings-Centrum

Den stærke Tilbagegang, der har været i den sydafrikanske Landbrugseksport siden Krigens Udbrud, er delvis blevet udlignet ved Leverancer til Konvojerne, der runder Kapstaden paa Vej til Østasien. De sydafrikanske Havne leverer i stor Udstrækning Proviant til disse Skibe, og det sidste Aar har Forsyningen med Levnedsmidler udgjort et Beløb af 3 Millioner Pd. Strl. Det førende Skibsprovianteringsfirma i Kapstaden, der i Fredstid havde en Omsætning paa 60—80.000 Pd. Strl., har alene det sidste Aar foretaget sin Omsætning til 1 Mill. Pd. Strl.

Bjergningen af »Normandie«

Efter hvad det amerikanske Maanedtsblad »Spot« meddeler, er Forsøgene paa at hæve den i New Yorks Havn sunkne Dampers »Normandie« endnu ikke blevet opgivet. Marinemyndighederne havde endog ladet oprette en særlig Dykkerskole, hvor 75 Medlemmer af den amerikanske Flaade bliver uddannet til Dykkerarbejde i »Normandie«. Den særlige Fare ved Hævningsforsøg ligger i, at »Normandie«, da Skibet delvis ligger paa dyndet Havbund, truer med at gaa i Stykker, før Forsøgene kan lykkes. I Øjeblikket mener man, at det endnu vil tage 18 Maanedre, før Dampren eventuelt kan hæves.

Stor Skibsbygning paa Canadas Vestkyst

Paa den canadiske Vestkyst gør Skibsbygningen Fremskridt, hvad der bl. a. fremgaar af, at Wallace Shipbuilding Co., der driver to Værfter paa Vestkysten, har færdigbygget en 7,500 BRT. Dampers paa 113 Dage.

I Julihæftet af »Canadian Chamber of Commerce« meddeles, at der for Tiden bygges saavel Krigs- som Handelskibe paa 18 større og talrige mindre Værfter. I Øjeblikket arbejdes der paa 172 Handelsskibe til en samlet Værdi af 325 Mill. Doll. Deraf er 154 Dampere paa 7,500 BRT., medens 18 Dampere er paa 3,500 BRT.

Soerabajas Havn atter i Orden

Soerabajas Havn er nu bragt fuldstændig i Orden igen, og de første japanske Skibe er ankommet for at lade Sukker, Kaffe, Salt, Tapioca, Petroleum og andre Varer. Det er allerede lykkedes at hæve 30 Skibe, der var sunkne i Soerabajas Havn. Der er truffet Forberedelser til at hæve yderligere 70 Skibe, deriblandt 10, der har en Ladning paa 3,000—5,000 Tons ombord.

Den franske Flodtrafik skal forøges

Det franske Erhvervsliv lider under en vedvarende Transportkrise, og paa en Inspektionsrejse i Rhone-Distriktet har den franske Trafikminister udtalt, at det var paatrængende nødvendigt, at Flodtransporterne blev forøgede, saaledes at de for Rhones Vedkommende blev sat op fra 450,000 Tons aarligt til 900,000 Tons.

Trafikken mellem Marseille og Lyon skal aflaste Jernbanerne ved Benyttelse af Flodvejen. Fra forskellige Egne i Frankrig meldes der om tilsvarende Bestræbelser for at faa Flodtrafikken forøget. Handelskammeret i Saumur er stærkt interesseret i at faa Loire gjort sejlbart, og her er det ikke nødvendigt at benytte mekanisk Kraft til Lægterne, da man henviser til, at de gamle Sejlskibe kunde tilfredsstille Trafikken, inden Jernbanerne kom. Det kan ligeledes anføres, at Handelskammeret i Lille særlig er interesseret i Canal du Nord, der blev ødelagt under den første Verdenskrig, og hvorigennem Byen kan komme i Forbindelse med Holland og Belgien samt Paris. Der blev fra 1920—27 gjort Forsøg paa at faa Kanalen udbedret, men derefter har Arbejdet ligget stille.

Amerikansk 24.000 Ton'ner ødelagt af Brand

En voldsom Brand, som brød ud om Bord paa det store amerikanske Passagerskib *Manhattan*, som nu sejlede under Navnet *Wakefield*, har næsten ødelagt hele det store Skib. Skibet var ombygget til Toppettransportskib og befandt sig i rum Sø, da Branden brød ud. Den var paa Vej til en Havn paa den amerikanske Østkyst med 1600 Mennesker om Bord. *Wakefield* er paa 24.000 Tons.

Fransk Værft forhøjer Kapitalen

Det franske Rederi og Skibsværft Delmas-Vieljeux, som for kort Tid siden forhøjede Aktiekapitalen fra 43,8 til 80 Mill. Francs, har besluttet at foretage en yderligere Forhøjelse paa 90 Millioner Francs.

3 brasilianske Skibe gaet ned

Det spanske Skib *Cabo de Hornos* har bragt 115 Overlevende fra de tre brasilianske Skibe *Barbacena*, *Piave* og *Tamandary* i Havn. Skibene blev for nogen Tid siden sænket, men Forlisene har hidtil været holdt hemmeligt.

PERSONALIA**75 Aar**

Tidligere Fører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn H. P. Hansen, fylder Torsdag den 1. Oktober 75 Aar. Kaptajn Hansen, der i lang Tid var Fører af S/S »Garonne«, pensioneredes 1933.

70 Aar

I Søndags fyldte Skibsinspektør i A. P. Møllers Rederier, Kaptajn *Rasmus Rasmussen*, 70 Aar. Han er født i Aarhus, hvor hans Fader var Toldassistent, kom tidligt til Sø med Sejlere og tog sine Navigationseksaminer som 20-aarig i 1892—93. Efter at have sejlet som Styrmand i D. F. D. S. og i Dansk-Russisk blev han i 1900 Fører for sidstnævnte Selskabs Dampers »Russ«. I 1911 gik han i Land og opholdt sig i nogle Aar i St. Petersburg, indtil han ved Krigens Udbrud i 1914 vendte hjem til København for at blive bestyrende Reder for en Række danske og norske Skibe.

Siden 1922 har Kaptajn Rasmussen været Skibsinspektør hos A. P. Møller og fra 1920 Medlem af Nordre Birks Sørret.

I Onsdags fyldte tidligere Fører i A. P. Møllers Rederier, Kaptajn *Richard Mortensen* 70 Aar. Kaptajn Mortensen, der har været Bestyrelsesmedlem i Skibsførerforeningens Bestyrelse, gik i Land i 1937.

I Morgen — Lørdag — fylder tidligere Fører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn C. F. Andersen 70 Aar. Kaptajn Andersen gik i Land 1932 og er nu bosiddende i Troense.

60 Aar

Paa Søndag den 27. September fylder Kaptajn *Johannes Fabricius* 60 Aar. Kaptajn Fabricius, der i flere Aar var Fører i Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, har fra 1918 været ansat som Haverieekspert hos »De private Assurandører«.

Vandbygningsvæsenet

Ved kongelige Resolution er Havnemester under Vandbygningsvæsenets 5. Lønningssklasse M. J. Kolster efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget af Vandbygningsvæsenets Tjeneste i Naade og med Pension fra Udgangen af Oktober.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. BGGÉ

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

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinsekajen 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 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-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, Pæle eller ved andet Skibets Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelabro-Agfiten er midlertidigt forhøjede med 25 pct.

Moderat 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, Ballast eller andre Skibsforbrødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Læsning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lødstvang. Lødspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybsgaaende og den Distance, der lades og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Læsning og Læsning. I F r i h a v n e n besørger Læsning og Læsning efter Takst, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossesapparater, 2 Sydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossesapparater 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 Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods 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 à 100 Øre pr. m³. Læsning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,5 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 Partsladningsartøjer. Kul- og Oliefyldere samt proviantrende Skibe er fri. Lødsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Læsning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergungsdamperer er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel admærket, Havnen kan besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lødstvang. 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. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 3½ 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 belysede. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 33 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varesafgift: Moderat. Bugserdamp. uformod. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Læsning og Læsning 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 5,5 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. 13 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lødstvang uden ved Bugsering (se Lødal.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. B.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Læsning- og Læsningssomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibesmedie. 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 Fyrilinen 6,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestærskelen 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. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyriliner. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lødstvang. Lødspenge 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. m³. — Læsning og Læsning: Læsning og Læsning 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 Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 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 Lødstvang. Vand: Dampskibe o. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—30 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.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 24. September 1942.

Nr. 38.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 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 mod 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. Østersøen.

1310. Sverige. Karlskrona Indsejling. Vännövikens. Nyt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 38/1736. Stockholm 1942.)

Et nyt Fyr, *Vännövikens Fyr*, der viser grønt Hurtig-Blink, 200 Blink hvert 1^m, er tændt paa 56° 10',₁₇ N. 15° 36',₅₃ E. Flammens Højde: 4,₄ m. Synsvidde: 2 Sm. Hvidmalet Duc d'Albe. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

1311. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Västra Finngrundsbanken Lystønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 38/1772. Stockholm 1942.)

Västra Finngrundsbanken Lystønde paa c. 60° 59' N. 18° 03' E. er midlertidigt inddraget.

1312. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet og Västra Banken Fyrskibe inddraget.

(U. f. s. Nr. 38/1771. Stockholm 1942.)

Fyrskibene *Finngrundet* paa c. 61° 04' N. 18° 41' E. og *Västra Banken* paa c. 60° 54' N. 17° 56' E. er midlertidigt inddraget.

1313. (T). Tyskland. Pillau. Oplysning om Havnearbejder og Signaler.

(N. f. S. Nr. 37/1888. Berlin 1942.)

Fra den 15. September til den 15. Oktober 1942 udføres i Indsejlingen til Forhavnen i *Pillau* paa c. 54° 39' N. 19° 52' E. Arbejder med Uddybningsmaskine og Rambuk.

Naar Uddybningsmaskinen, der arbejder om Dagen i eller tæt uden for Indsejlingen, viser Spærresignalet, der bestaar af 1 Ballon, 1 Kegel med nedadvendt Spids og 1 Kegel med opadvendt Spids, regnet fra oven nedefter og hejst lodret for hinanden, er det forbudt at passere Indsejlingen.

Rambukken, der arbejder i Indsejlingen, fører 1 rød Cylinder. Naar Uddybningsmaskinen ikke samtidigt arbejder i Nærheden, er det tilladt at passere Rambukken med mindre Fartøjer under langsom Fart og i størst mulig Afstand.

1314. Tyskland. Swinemünde Bugt. Vrag forsvundet.

(N. f. S. Nr. 37/1889. Berlin 1942.)

Det i E. f. S. Nr. 35/1232 1942 rapporterede Vrag af en Fiskerkutter samt de udlagte 2 Fiskemærker paa c. 54° 01' N. 14° 13' E. er forsvundet og trods Eftersøgning ikke genfundet.

(E. f. S. Nr. 35/1232 1942.)

1315. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kollickerort E. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.

(N. f. S. Nr. 37/1891. Berlin 1942.)

Det i E. f. S. Nr. 22/808 1942 rapporterede Vrag paa c. 54° 32',₉ N. 13° 52',₂ E. er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 22/808 1942.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1316. Sverige. Sundet. Trindelrännan. Drivgarnsfiskeri.**

(U. f. S. Nr. 38/1773. Stockholm 1942.)

Vigtigt Drivgarnsfiskeri foregaar om Natten i Farvandet ved *Trindelrännan* paa c. 55° 35' N. 12° 52' E. Det henstilles derfor til de Søfarende saavidt muligt at undlade at passere *Trindelrännan* i Døgnet's mørke Timer.

1317. Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø SE. Oplysning om Skibsfartshindrings Plads.

Den i E. f. S. Nr. 34/1200 1942 nævnte Skibsfartshindring ligger i 9,₃ m Vand paa 54° 56' 42" N. 11° 36' 34" E., c. 3,₃ Sm 121° fra *Femø Kirke*.

(E. f. S. Nr. 34/1200 1942.)

1318. (T). Danmark. Store-Bælt. Knudshoved E. Losseplads afmærket.

En Losseplads E. for *Knudshoved* er afmærket med 4 grønne Spidsbøjer, udlagt paa følgende Pladser:

- | | |
|---|---|
| 1. c. 55° 18', ₂ N. 10° 52', ₉ E. | 3. c. 55° 17', ₆ N. 10° 52', ₈ E. |
| 2. c. 55° 17', ₇ N. 10° 53', ₂ E. | 4. c. 55° 18', ₁ N. 10° 52', ₅ E. |

1319. Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak S. Nyt Somærke udlagt.

En hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, *Agersø Flak S.*, er udlagt i c. 15 m Vand paa 55° 11' (49") N. 11° 08' (36") E., c. 200 m SSW. for 3,₉ m Pullen paa *Agersø Flak*.

(Kort Nr. 143, 142, 140, 126 og 180. Danske Løds III, Side 97. Søm.-Fort. Side 47, Nr. 25.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1320. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Skibsfartshindring observeret.**

Den 18. September 1942 er paa Pladsen c. 55° 45',₄ N. 10° 37',₄ E., c. ½ Sm S. ½ W. for *Lushage Fyr* observeret en flydende, lodret staaende Genstand, hvis Art ikke nærmere kunde bestemmes.

1321. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Kolby Kaas NW. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring paa c. 55° 48',₉ N. 10° 29',₃ E., c. 2 Sm 310° fra *Kolby Kaas Havn*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 25 m NE. for Hindringen.

1322. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NE. t. E. ½ E. Vrag rapporteret.

Vraget af en Jagt rapporteres at være sunket 6 à 7 Sm NE. t. E. ½ E. af *Gerrild Fyr* paa c. 56° 35' N. 11° 00' E. Der er intet af Vraget over Vandet.

1323. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Oplysning om Skibsfartsbinderings Plads.

Den i E. f. S. Nr. 37/1303 1942 nævnte Skibsfartshindring ligger i 9 m Vand paa $56^{\circ} 54' 09''$ N. $10^{\circ} 30' 17''$ E., c. 4,0 Sm 142° fra Hals Barre Fyr.
(E. f. S. Nr. 37/1303 1942.)

1324. (P). Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Oplysning om Passagesignaler.

Foruden at give Passagesignaler ved Oddesundbroen paa c. $56^{\circ} 34',7$ N. $8^{\circ} 33',8$ E. ved Hjælp af Lyssignaler vil det i Løbet af Oktober Maaned 1942 yderligere blive iværksat at afgive Passagesignaler om Dagen med sorte Kugler og blaat Flag. Signalerne fra Broen om Passageforholdene vil derefter blive, som følger:

	Om Dagen	Om Natten	Betydning
a.	1 rødt Lys 1 Kugle	1 rødt Lys	Gennemsejling forbudt.
b.	2 røde Lys 2 Kugler	2 røde Lys	Passage tilladt Øst fra.
c.	3 røde Lys 3 Kugler	3 røde Lys	Passage tilladt Vest fra.
d.	I Forbindelse med de under b. og c. nævnte Signaler: 1 violet Lys 1 blaat Flag	1 violet Lys	Der skal varpes gennem Broen.

Saa vel om Dagen som om Natten vil et kraftigt Lydsignal (———) tilkendes, at Broen trods det givne Signal for Gennemsejling ikke kan aabnes; saavidt Forholdene tillader det, vil desuden Signalet for Gennemsejling blive fjernet.
(Danske Lods II, Side 51.)

1325. Sverige. Skagerrak. Ellösefjorden. Fast Sømærke opført.

(U. f. s. Nr. 38/1744. Stookholm 1942.)

En sortmalet, fast Stage med en Trekant med opadvendt Spids som Topbetegnelse er opført paa Smörstacksbådans Braad paa $58^{\circ} 12',05$ N. $11^{\circ} 27',83$ E., SSW. for Grötholmen.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1326. Norge. Troms. Håjafjorden. Eggeløysa E. Oplysning om Grund.**

(E. f. S. Nr. 17/379. Oslo 1942.)

En Grund med 5 m Vand er fundet paa $69^{\circ} 41' 49''$ N. $18^{\circ} 05' E.$, 330 m 89° fra Eggeløysa E.-ligste Skær.

1327. Norge. Hordaland. Fosnoy E. Mastrevik. Oplysning om Grund.

(E. f. S. Nr. 17/383. Oslo 1942.)

En Grund med 1,5 m Vand er fundet paa $60^{\circ} 47' 14''$ N. $4^{\circ} 56' 46'' E.$, 20 m E. for Dampskibskajens S.-Ende.

1328. Norge. Hordaland. Bergen Havn. Afspærringstid forandret.
(E. f. S. Nr. 17/382. Oslo 1942.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 20/733 1942 meddeles, at den Tid, hvori det dagligt er forbudt at gaa ind i eller ud af *Bergen Havn*, er forandret fra Kl. 2300—0400 til Kl. 2200—0600.
Grænserne for det afspærrede Omraade er uforandret.
c. $60\frac{1}{2}^{\circ}$ N. 5° E.
(E. f. S. Nr. 20/733 1942.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1329. Norge. Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.
(E. f. S. Nr. 17/398. Oslo 1942.)
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.
1330. Sverige. Falsterbokanalen. Oplysning om Togtider ved Höllviksbroen.
(U. f. S. Nr. 38/1743. Stockholm 1942.)
Höllviksbroen paa c. $55^{\circ} 24',6$ N. $12^{\circ} 56',3$ E. over *Falsterbokanalen* passeres i Tiden: 1. Oktober 1942—30. April 1943 af nedennævnte planmæssige Tog:
Samtlige Dage: Kl. 0739 og 1643.
Desuden Hverdage: Kl. 0912 og 1521.
— Søn- og Helligdage: Kl. 0855, 1032, 1125, 1550, 1955 og 2048.
— Mandage, Tirsdage, Torsdage og Fredage, der ikke er Helligdage, dog ikke Dage før en Helligdag: Kl. 1743 og 1835.
— Onsdage samt Dage før en Søn- eller Helligdag: Kl. 1955 og 2048.
(E. f. S. Nr. 33/1175 1942.)

Tillæg.

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

1331. Danmark. Sundet. Kronborg S. t. E. Skibsfartshindring. Oplysning om Afmærkning.
En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres paa c. $55^{\circ} 59',8$ N. $12^{\circ} 38',8$ E., c. 2,6 Sm 168° fra *Kronborg Fyr*. Hindringen afmærkes foreløbig hver Aften med et hvidt Lys og vil i Løbet af nogle Dage blive afmærket med Neonlys.
1332. Danmark. Sundet. Espergærde E. Skibsfartshindring rapporteret.
En Skibsfartshindring, hvoraf intet kan ses over Vandet, rapporteres i 21 m Vand paa c. $55^{\circ} 59',1$ N. $12^{\circ} 37',7$ E., c. 2 Sm 102° fra *Espergærde Havn*. En Stage med 1 rød Ballon er udlagt i Nærheden af Hindringen.
1333. Danmark. Sundet. Provstenshavn NE. t. N. Skibsfartshindring. Oplysning om Afmærkning.
En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres i 10 m Vand paa c. $55^{\circ} 41',3$ N. $12^{\circ} 39',2$ E., c. 0,6 Sm 30° fra Indsejlingen til *Provstenshavn*. Hindringen vil snarest blive afmærket med Neonlys.

1334. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom. Ledefyr atter synligt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 36/1271 1942 meddeles, at den deri nævnte Sænkekasse, der var strandet foran *Bøgestrom* Forfyr paa c. $55^{\circ} 05',_8$ N. $12^{\circ} 10',_4$ E., er bjærget, hvorefter Fyret atter er synligt i Fyrlijen.
(E. f. S. Nr. 36/1271 1942.)

1335. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kalvehave NE. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Den i E. f. S. Nr. 35/1244 1942 nævnte Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 00',_1$ N. $12^{\circ} 11',_4$ E., c. 250 m SW. t. S. $\frac{1}{2}$ S. for *Sondre-Knigge* hvide Stage med 1 Halmvisk, har forgæves været eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 35/1244 1942.)

1336. Danmark. Smaalandsfarvandet. Helleholm Fyr ESE. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres paa c. $55^{\circ} 10',_2$ N. $11^{\circ} 17',_7$ E., c. 3 Sm 108° fra *Helleholm* Fyr.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1337. Danmark. Kattegat. Tisvildeleje—Liseleje. Skarpskydningsøvelser. Spærrede Omraader. Signaler oprettes.**

1. Paa Grund af Skydeøvelser, der afholdes til alle Tider, ogsaa i usigtbart Vejr, er al Sejlads og Ophold, saavel ved Dag som ved Nat, forbudt Nord for *Melby* i et Omraade I, der afmærkes med 32 Bøjer, og som begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

- a. $56^{\circ} 01' 11''$ N. $11^{\circ} 57' 40''$ E. d. $56^{\circ} 05' 36''$ N. $11^{\circ} 58' 00''$ E.
b. $56^{\circ} 03' 40''$ N. $11^{\circ} 53' 14''$ E. c. $56^{\circ} 05' 42''$ N. $12^{\circ} 01' 33''$ E.
e. $56^{\circ} 05' 00''$ N. $11^{\circ} 55' 42''$ E. f. $56^{\circ} 02' 20''$ N. $12^{\circ} 01' 00''$ E.

2. Udover det i Punkt 1. nævnte Omraade I vil yderligere paa enkelte Dage al Trafik være forbudt i et Omraade II, der begrænses af N.- og E.-Siden af Omraade I samt af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

- b. $56^{\circ} 03' 40''$ N. $11^{\circ} 53' 14''$ E. i. $56^{\circ} 10' 00''$ N. $12^{\circ} 03' 00''$ E.
g. $56^{\circ} 07' 50''$ N. $11^{\circ} 49' 37''$ E. j. $56^{\circ} 08' 08''$ N. $12^{\circ} 07' 04''$ E.
h. $56^{\circ} 10' 00''$ N. $11^{\circ} 54' 36''$ E. k. $56^{\circ} 03' 38''$ N. $12^{\circ} 03' 47''$ E.

Omraade II er afmærket med 5 sorte Spidstønder, udlagt i Punkterne b, g, h, i og j.

3. Paa Dage, hvor Skydning finder Sted over Omraade II, og dette derfor er spærret for al Trafik, vil der ved *Hesselø* Fyr paa c. $56^{\circ} 11',_8$ N. $11^{\circ} 42',_8$ E., *Spodsbjærg* Fyr paa c. $55^{\circ} 58',_6$ N. $11^{\circ} 51',_6$ E., *Nakkehoved* Fyr paa c. $56^{\circ} 07',_2$ N. $12^{\circ} 20',_8$ E. og *Kronborg* Signalstation paa c. $56^{\circ} 02',_4$ N. $12^{\circ} 37',_6$ E. blive vist 1 sort Cylinder. Signalerne, der sættes ved Solopgang, vil for Fyrenes Vedkommende blive vist under Nokken af en Bom, der i vandret Stilling anbringes fra Platformen (Omgangen) under Fyrlanternen. For *Kronborg* Signalstations Vedkommende vises Signalet fra Nokken af Raacen paa Signalmasten.

Naar Signalerne er oprettet, vil Meddelelse herom fremkomme.

1338. Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. t. S. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres paa c. $56^{\circ} 55',_8$ N. $10^{\circ} 57',_0$ E., c. $3,2$ Sm 145° fra *Østre-Flak* Fyrskib.

1339. Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Havnearbejder afsluttet.

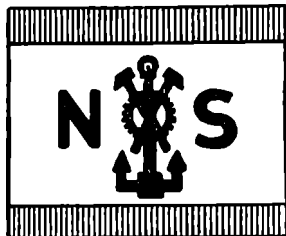
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 15/535 1942 meddeles, at de deri nævnte Arbejder i Tyborøn Havn paa c. $56^{\circ} 42',_3$ N. $8^{\circ} 13',_6$ E. nu er afsluttet. Den nye Mole mellem Søndre-Inderhavn og Forhavnen er ført ud i Forlængelse af Vestbassins N.-lige Bolværk til en Længde af c. 125 m.

(E. f. S. Nr. 15/535 og 23/854 1942. Kort Nr. 104. Havnelods, Side 216 og 217. Fyr.-Fort., Nr. 85.)

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 Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

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

WUMAG

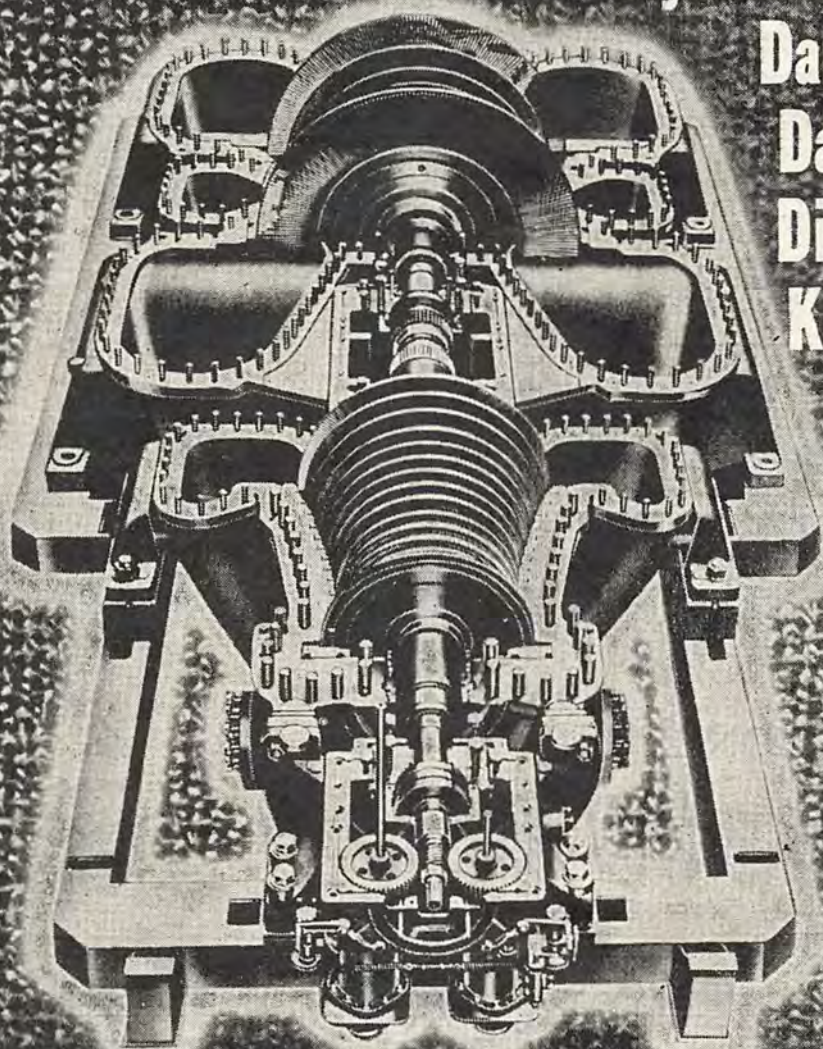
Hydrauliske Presser

Dampmaskiner

Dampturbiner

Dieselmotorer

Kølemaskiner



Dampturbiner, indtil største Ydeevne og for højeste
Tryk, baade stationære og til Skibsbrug
M a n g e A a r s E r f a r i n g

WAGGON- UND MASCHINENBAU
AKTIENGESELLSCHAFT · GÖRLITZ
ABT. MASCHINENBAU · GEGRÜNDET 1853

Repræsentant i Danmark:

SV. DYHR, Ingeniørfirma · Øresundsvej 140, København S · Telefon Central 8901 · Telegram-Adr.: Kaydyhr

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 39

FREDAG 2. OKTOBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Kapløbet inellem Sænkningen og Nybygningen af Handelstonnage følges stadig med største Interesse Verden over. Axemagternes Rapporter om de Tab, som deres Ubaade og Flyvemaskiner tilføjer de Allieredes Skibsfart, er jo regelmæssigt tilbagevendende Begivenheder, hvorimod Oplysningerne fra de Allierede om den nybyggede Tonnage er langt mere fragmentariske, ja, hvad den engelske Nybygningsproduktion angaar endog omtrent lig Nul. Fra U. S. A. foreligger der imidlertid nu en ret udførlig Rapport om dette Spørgsmaal, idet *Maritime Commission* for nylig udsendte Meddelelse om, at der fra amerikanske Skibsværfter for *War Production Office's* Regning var leveret 488 Fragtskibe med en samlet Tonnage paa 5,6 Mill. Tons d. w., hvortil kommer hvad der er bygget for privat Regning i Staterne. Samtidigt oplystes det, at de amerikanske Skibsværfter fra og med 1. Oktober vilde være i Stand til gennemsnitlig at levere 3 Fragtskibe om Dagen, ligesom der nævntes nogle Exempler paa Tempoet i de amerikanske Værfter. Saaledes oplystes det, at den store Skibsbygger *Henry W. Kaiser* paa et Værft i Sanfrancisco Bugten har færdigbygget en 10.800 Ts. d.w. »Liberty«-Damper paa 14 Dage. Deraf brugtes de 10 Dage mens den stod paa Beddingen og de sidste 4 Dage til Færdigudrustningen. Med Kendskab til hvorlænge det vilde tage herhjemme at bygge et saadant Skib, lyder dette jo fantastisk, men Mr. Kaisers Præstation er naturligvis heller ikke Skibbygning i almindelig Forstand, men snarere noget i Retning af Fords rullende Baand, idet saa godt som alle Dele fremstilles paa andre Fabrikker og derefter sendes til Værftet, hvor de samles og bliver til et Skib. Hvorledes Kvaliteten af disse Skibe er, vil det være Fremtiden overladt at vise, men i nogle fra engelsk Side fremsatte Kommentarer, oplyses det, at denne Type »Liberty-ships« i alle Detailler skylder nogle af de fineste engelske Skibsbygningsingeniører deres Tilblivelse, og at der, saavel hvad den tekniske Indretning angaar, som ved Udarbejdelsen af Arbejdstegningerne, er taget specielt Hensyn til at det færdige Skib skulde være førsteklasse i alle Retninger, saa at det ogsaa under Fredsforhold vilde være konkurrencedygtigt, og at Bygningen skulde ske under Krigsforhold, hvor Tilgangen paa faglært Arbejds-kraft vilde være begrænset.

Fra de oversøiske Markeder foreligger der kun spredte Nyheder. For amerikansk Regning er der sluttet Tonnage for Kul, fra Hampton Roads til Sydamerika i Kombination med Erts fra Rio til Northern Range. Vestindiamarkedet er ligeledes tildelt yderligere Tonnage, ligesom *Maritime Commission* har givet Licens for en større Kontrakt for Nitrate fra Chile til U. S. Gulf og Atlantic. Der er endvidere sluttet forskellige Skibe for Erts fra saavel Forindien som fra Durban til USNH. — Raterne for disse Forretninger ligger paa det tidligere Niveau.

Englænderne noterer Kul Durban/Alexandria til 90/- og en Ladning Fosfat fra Kosseir til Durban er sluttet til 40/-.

Paa de frie Markeder noteres stadig Korn fra River Plate til Lissabon og Callao, ligesom Hørfrelasten Plate/Valparaiso endnu ikke har faaet Tonnage. Raterne for disse Laster viser heller ingen Forandringer.

Paa vore hjemlige Markeder er der noget bedre Efterspørgsel efter Tonnage for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark. Størstedelen af disse Laster kommer stadig fra Østersøen. Der er endvidere livlig Befragtning i tysk Kysttrafik, ligesom der er uforandret god Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Sverige til tyske Havne. Der er enkelte Trælaster fra Østersøen til Danmark, ligesom der er gjort enkelte Befragtninger af Salpeter fra Norge til Danmark. Raten for disse Forretninger ligger nu paa Kr. 20, maa-ske en Kende mere. For den mindre danske Tonnage har Ugens Begivenhed været den af Fragnævnet udsendte udførlige Liste over Maximalrater i den indre danske Fart.

DE NYE STANDARDRATER FOR SMAASKIBSFARTEN

Som tidligere omtalt har der i nogen Tid været ført Forhandlinger mellem Repræsentanter for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og Fragnævnet om en Forhøjelse af Raterne for mindre Skibe i Indenrigsfart.

Resultatet af disse Forhandlinger er, at Fragnævnet har fastsat Standardrater for Sejl- og Motorskibe for Indenrigsfart, eksklusive Lokalfart og Limfjordsomraadet. De hidtil gældende Rater, der blev fastlagt, da Indenrigsfarten blev inddraget under Fragnævnet, er for Skibe indtil og inklusive 180 Tons Dødvægt forhøjet med 1 Kr. pr. Ton. Raterne gælder ikke for Cement og brændt Kalk. For Brunkul bliver Tillæget uforandret 20 pCt. for Losning Øst for Linien Sejro/Stege og 10 pCt. for Losning Vest for denne Linie. For Tørv blev Tillæget sat op til henholdsvis 20 og 10 pCt.

Iøvrigt er det værd at anføre, at for Tørv beregnes Fragten pr. Ton af Skibets Dødvægtstonnage, medens den for Brunkul beregnes pr. Ton af Ladningen. Til Gengæld har Befragteren Lov til at bestemme, om Skibet ved Tørvelastning skal have Dæklast, medens det ved Brunkulslast er Rederen, der bestemmer, om der skal tages Dæklast.

DANSK TANKSKIB SOLGT TIL SVERIGE

Ifølge *Svenska Dagbladet* har Rederiaktiebolaget I Saturnus i Stockholm i Danmark købt et 15.350 Tons stort Tankskib, som er under Bygning paa dansk Skibsværft.

Det ventes, at det nye Tankskib er færdig til Aflevering i Løbet af kort Tid. Salget er foretaget paa Betingelse af, at de danske Myndigheder bevilger Udførselstilladelsen. Det er iøvrigt anden Gang, at Saturnus køber Tankskib af denne Størrelse i Danmark.

LAURITZENS REDERI OPRETTER SELVSTÆNDIG SØMANDSSKOLE

Lauritzens Rederi, der i nogle Aar har haft Eleverne fra de tre Skoleskibe »Fanø«, »Thurø« og »Romø« paa Sømandsskole i Svendborg, agter nu at oprette en selvstændig Sømandsskole paa Thurø.

Til dette Formaal har Rederiet af Gaardejer M. Buck, Thurø, købt et stort Areal, der grænser op til Thurø Bund. Det er paa dette Areal Hensigten at opføre Bygninger, som skal anvendes til Sømandsskolen. Da der i Thurø Bund er en ret betydelig Vanddybde, vil der her kunne stationeres et Øvelses-skib, hvor Eleverne kan faa Undervisning i alt fore-

faldende Sømandsarbejde, medens Bygningerne i Land skal benyttes til Bolig og almindelig Undervisning.

AARSBERETNING FRA DET DANSKE REDNINGSVÆSEN

Der foreligger nu en Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Driftsaaret 1941—42, der strækker sig fra April til April.

Af Beretningen fremgaar det, at der den 31. Marts i Aar ialt fandtes 56 Redningsstationer og fire Bistationer. Af Redningsstationerne er 36 Baad- og Raketstationer, 8 Baadstationer samt 12 Raketstationer. De fire Bistationer er forsynet med Roredningsbaade.

Ved Hundested er der desuden stationeret en almindelig Redningsbaad, som betjenes af de stedlige Fiskere. Endvidere er der ved Tisvildeleje henlagt Raket-Redningsmateriel til Brug ved Strandinger og ved Sjællands Odde er en Motorfiskerbaad med dens Ejer til Disposition ved eventuelle Redningsforetagender.

Det oplyses endvidere, at Statens samlede Udgifter til Redningsvæsenet i Finansaaret 1941—42 androg ialt 717.935 Kr. Af dette Beløb var 55.608 Kroner anvendt til Installation af nye 32 HK. Fordson Motorer i Motorredningsbaadene »Klitmøller« og »Klintholm Havn«. Desuden er der i Finansaaret medgaaet et Føløb paa 1.240 Kr. til Uskadeliggørelse af Vrag, der paa Forstranden ligger til Fare for Redningsbaadene og Fiskerbaadene.

Der er i Finansaaret forefaldet 13 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv er reddet. Antallet af Redningsforetagender, hvorved intet Menneskeliv er reddet, og »forgæves Møder« har ialt været 57. Der har været afholdt 239 Øvelser, deraf 47 ved Raketstationer og 192 ved Baad- og Raketstationer.

STORE VÆRDIER I VRAGEN

Bjergningsentreprenør S. Damgaard, Hirtshals, der har specialiseret sig i Vragfiskeri, har i den forløbne Sommer foretaget en omfattende Vragundersøgelse i Kattegat og Skagerak, og det er ved disse Undersøgelser konstateret, at der langs Kysten paa Strækningen fra Frederikshavn til Hirtshals ligger Skibslaster paa tilsammen 3000 Tons Kul og 2000 Tons Koks. Desuden er der konstateret betydelige Mængder af Kobber og Bly paa Havbunden. Alene et enkelt Sted ud for Læsø er der konstateret 100 Tons Bly, og ud for Hanstholm ligger et Vrag, indeholdende anselige Mængder Raagummi.

Entreprenør Damgaard har foruden ved Vendsyssel's Kyster ogsaa foretaget Undersøgelser ud for Thorsminde, hvor to engelske Fregatter strandede i 1811, og han mener, at der fra disse vil kunne bjeriges 30 Tons Kobber, 15—20 Tons Bly og op til 2000 Tons Jern.

SVERIGES UDENRIGSHANDEL

Det svenske Kommerskollegium har udsendt en Række Oplysninger om Sveriges Udenrigshandel i første Halvaar af 1942, der tegner et meget klart Billede af den svenske Udenrigshandels Fordeleling paa de forskellige Lande. Tilsammen naar Sveriges Udenrigsomsætning i Halvaaret op paa en Eksportværdi af 547 Mill. Kr. og en Importværdi paa 750 Mill. Kr., saa Sverige har et Importoverskud paa 203 Mill. Kr. Til Norge, Danmark og Finland har Sverige haft en Eksport paa 125 Mill. Kr. og en Import paa 61 Mill. Kr. Det store Eksportoverskud til disse Lande skyldes i langt overvejende Grad de store svenske Krediter til Finland, der dels er blevet benyttet til direkte Eksport til Finland fra Sverige og dels til Betaling af Import fra Danmark af Levnedsmidler.

I Samhandelen med Tyskland har Sverige i Halvaaret haft et Importoverskud paa 123 Mill. Kr., idet

Eksporten har været 198 Mill. Kr. og Importen 321 Mill. Kr. I første Halvaar i 41 var Forholdet et tilsvarende. Da havde Sverige et Importoverskud overfor Tyskland paa 163 Mill. Kr.

Til Europa som Helhed med Undtagelse af England og Sovjet har Sverige haft en Eksport paa 503 Mill. Kr., og Importen har været 643 Mill. Kr. Til andre Lande, hvortil hører de oversøiske Lande, som Sverige har Forbindelse med gennem sine Lejdebbaade, har der været en Eksport paa 95 Mill. Kr. og en Import fra disse Lande paa 149 Mill. Kr. Der regnes med, at den Varemengde, der er indgaaet i Samhandelen, er formindsket med ialt 15 pCt. i Forhold til 1941, medens Værdien kun er formindsket med 7 pCt., saaledes at der har maattet finde en betydelig Prissligning Sted.

SVERIGES SØFART I AUGUST MAANED

I Løbet af August Maaned viste den svenske Søfart en ubetydelig Tilbagegang, sammenlignet med Juli Maaned. Sammenlignet med August Maaned i Fjor er Tilbagegangen derimod betydelig. Ankommet Tonnage androg i August 1.102.000 BRT. mod 1.105.000 BRT. i Juli og 1.239.000 BRT i August 1941. Den afgaaede Tonnage androg 1.174.000 BRT. mod 1.192.000 BRT. i Juli og 1.268.000 i August i Fjor.

I August kom syv Lejdeskibe til Sverige, blandt dem var et Tankskib, medens ni Lejdebbaade, hvori blandt to Tankbaade forlod svensk Havn. Yderligere passerede nogle Baade Vestspærringen for i Røde Kors-Tjenesten at sejle Korn fra Canada til Grækenland. Den rene Udenrigsøfart er gaaet tilbage fra 1.630.000 BRT. i Juli til 1.555.000 BRT. i August.

Den svenske Eksport af Trævarer beløb sig i August Maaned til 15.000 stds., hvorved Eksporten for indeværende Aar steg til 250.000 stds. I Maanedens Løb aftog Danmark 10.000 stds. Iøvrigt er der i Maanedens Løb solgt mindre Partier til Holland, Schweiz, Italien, Norge og Belgien.

I Øjeblikket føres der Forhandlinger med Italien angaaende den resterende Fjerdedel af Aarets Træmasseleverancer. Paa visse Punkter er man naaet til Enighed, medens der hersker Uklarhed paa andre.

IALT 154 SVENSKKE SKIBE KRIGSFORLIST

Siden 1939 er ialt 154 svenske Skibe ifølge den Sidst afsluttede Opgørelse med en samlet Tonnage af 418.366 Tons til en Værdi af ca. 300 Mill. Kr. gaaet ned, enten ved Torpederinger eller Minesprængninger, hvorved 982 Mennesker har sat Livet til. De tilsvarende Tal for hele Perioden 1914—20 var 280 Skibe paa 291.549 Tons til en Værdi af ca. 221 Mill. Kr., hvorved 794 Menneskeliv gik tabt.

280 af de 982 Sømand, der er gaaet ned med svenske Skibe under denne Krig, var dog Udlændinge.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Lindholmens Værft har der været Søsætning af et Motorskib for Svenska Ljyds Regning. Det nye Skib, som fik Navnet *Vicia*, er det sjette i den Serie Skibe, som Rederiet har bestilt ved Værftet. Skibet har en Lastekapacitet paa 2000 Tons. Det er 280 Fod langt og forsynet med en 8-cylindret Dieselmotor paa 1650 HK, som beregnes at give det en Fart af 13,5 Knob.

*

Den stockholmske Handelsflåde har i den forløbne Uge faaet en Forøgelse, idet Rederiet Olows & Borin har købt Damperen *Vanadis* paa 1750 Tons d.w., bygget i 1910 paa norsk Værft. De nye Ejere har døbt Skibet Margot, og det skal anvendes i Ertsfarten og i Kul- og Koksarten.

De svenske Redere har jo iøvrigt et stort Antal Skibe i Ordre ved forskellige svenske Værfter, men Tilgangen af Staal er ikke tilfredsstillende, og en Forsinkelse i Nybygningerne er ganske naturligt blevet Følgen. Gennem

Forhandlinger i den forløbne Uge i Stockholm haaber man dog paa, at Situationen vil bedres, saaledes at Værfterne bliver i Stand til at fuldføre de paabegyndte Nybygninger uden yderligere Afbrydelse.

*

Fra Ekensbergs Værft er afleveret Motortankeren *Divina* til Skibsreder *Tore Ulf* i Stockholm. Denne Tankbaad lyster 900 Tons, og paa Prøveturen kom man op paa en Fart af over 11 Knob. Skibet er beregnet til Fart i Østersøen.

JAPANERNE VIL IKKE GIVE LEJDE OVER STILLEHAVET

Efter forskellige diplomatiske Forhandlinger har den japanske Regering vægret sig ved at give frit Lejde over Stillehavet for neutrale Skibe. Som Følge heraf har amerikansk Røde Kors annulleret Befragtingen af det svenske Motorskib »*Kanangoora*«, som skulde transportere Levnedsmidler og andre Nødvendighedsartikler til amerikanske Fanger i det fjerne Østen.

»*Kanangoora*«, der nu ligger i San Francisco, er derefter blevet udloset. Brev- og Pakkeposten fra Amerika til disse Krigsfanger skal derefter afgaa med Svenska Amerika Liniens Motorskib »*Gripsholm*«, som om kort Tid gaar ud paa sin anden Rejse til portugisisk Østafrika med japanske Undersaatter, som skal udveksles med civile amerikanske Statsborgere.

Iøvrigt har den svenske Lejdetrafik haft til Følge, at Sverige i Aarets første syv Maaneder eksporterede Produkter til Argentina til en Værdi af 50 Millioner Pesos. Sverige staar dermed for 6 pCt. af Argentinas totale Import mod 1 pCt. i samme Tidsrum i Fjor. Det vil med andre Ord sige, at denne svenske Eksport er seksdoblet.

ENGELSK REDERISAMMENSLUTNING

The European Steamship Co. i London har tilbudt The British Oil Shipping Co., der ligeledes har Domicil i London, at overtage Selskabets Aktier, som har et Paalydende af 12 sh 6 d pr. Stk. til en Kurs af 27 sh Stykket. Bag dette Tilbud staar Hovedaktionæren i European Shipping Co., *Rapp*, der samtidig er Generaldirektør for British Oil Shipping

Co., og som ejer 45.000 af Selskabets 250.000 Aktier. Selskabet har praktisk taget allerede akcepteret Tilbudet og begrundet Opgivelsen af sin Selvstændighed med, at de store Skibstaber har formindsket Selskabets Flaade saa meget, at den ikke mere er tilstrækkelig stor til at kunne fremskaffe et tilfredsstillende Udbytte, ogsaa i Betragtning af, at den resterende Del af Tonnagen er charret ud til den engelske Stat. Forøvrigt ligger den tilbudte Købesum ikke saa lidt over den sidste Kurs, der er noteret for British Oil Shipping Co.s Aktier.

LIVREDNINGSMATERIELLET UNDER KRIGEN

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende*, har SDel internationale Arbejdsbureaus Søfartskomite for nylig holdt Møde i London. Paa Mødet drøftedes i første Række Livredningsmateriellet til Søs. Der blev vedtaget følgende Resolutioner:

1. Alle Skibe paa 3000 BRT. og derover skal forsynes med Motorredningsbaad paa hver Side, forsynet med størst mulige Brændselsmængder.
2. Alle nybyggede Skibe skal udstyres med mekaniske Daviter til Søsætning af Redningsbaadene.
3. Paa Tankskibe, der har brandfarlig Olie som Last, skal alle Redningsbaade være af Staal. Desuden skal der Agter findes Redningsflaader.
4. Redningsbaadene skal udstyres med Radiosendere.
5. Redningsbaadene skal være forsynet med Søkort, som kan modslaa Vandets Indvirkning eller være i vandtæt Hylster.
6. I Redningsbaadene skal der findes selvlysende Kompas.
7. Signalpistoler skal indgaa i Redningsbaadenes Udstyr.
8. Ferskvand i Beholdere, som flyder frit fra Skibet, naar det synker, skal findes i Nærheden af Redningsbaadene.
9. Til Redningsbaadenes Udstyr hører endvidere en Kasse med Forbindsstoffer i hermetisk tillukkede Metalbeholdere.
10. Inden Afsejling fra Havn skal der om Bord holdes Brandøvelser og Prøve med Redningsbaadene, ligesom alt Livredningsudstyr skal inspiceres.

De store Havneudvidelser i Odense.

Odense Havn har nu udsendt sin Beretning for Driftsaaret 1941—42. Den omfattende Beretning, der fortæller om store Udvidelser, er nu udarbejdet af Havneingeniør *H. Fischer Hansen*, og den er i Aar betydelig fyldigere end sædvanlig og forsynet med Billedstof.

I Beretningen omtales, at den haarde Vinter havde til Følge, at der i Perioden fra 23. Januar til 7. April —altsaa i ialt 75 Dage— hverken indkom eller udgik Skibe paa Grund af Isforholdene. De to nærmest forudgaaende Aars Stilstandsperiode var kun 44 og 46 Dage.

Der bringes endvidere en detailleret Oversigt over Reparationer, Udlejningsforhold, Beskæftigelser og andet af ren lokal Interesse. Det oplyses, at der i det forløbne Aar er stiftet to Rederier i Odense, nemlig Rederiet *Odense*, der ejer de to Motorskibe *Minerva* og *Antilope* paa henholdsvis 165 og 160 Tons, samt Rederiet *Fionia*, der ejer den tremastede Motorskonert *Furø*.

Som det vil erindres, blev der for et Par Aar siden vedtaget et stort Projekt til Udvidelse af Havnen ved Udgravning i Aaløkkeegnen. Overslagssummen var 2.750.000 Kr., hvortil kom 800.000 Kroner til Køb af Arealer tilhørende Kommunen. Staten bevilgede et Tilskud paa ca. 500.000 Kroner. Om disse Arbejder oplyser Beretningen, at den nye Kanalvej

paa Strækningen mellem Aaløkkeskov og Næsbyhovedskov er fyldt op med indtil 2 Meter Overhøjde, for at Undergrunden kunde trykkes sammen.

Udgravningen af Bassinet, der udførtes som Beskæftigelsesarbejder, fortsattes efter Programmet og var ved Udgangen af 1941 saa vidt, at Kontrakten kunde afsluttes. Efter Forhandling med Entreprenøren blev der med Ministeriet for offentlige Arbejders Approbation oprettet en ny Kontrakt, efter hvilken der yderligere skulde udgraves ca. 100.000 Kubikmeter, dels af Vejdæmningen for den gamle Kanalvej og dels i Bunden af Bassinet som Haandgravning og endelig ca. 60.000 Kubikmeter som Maskingravning.

Da Vinteren ved Nytaarstid standsede Arbejdet, var der i Henhold til denne Kontrakt udgravet ca. 60.000 Kubikmeter. Pr. 31. Marts 1942 var der ialt udgravet ca. 225.000 Kubikmeter og udbetalt ialt 419.000 Kroner i Arbejdsløn til henviste Arbejdere. Ved Regnskabsaarets Slutning er der ialt anvendt 1.907.625 Kr. til Havneudvidelsen. I Tilskud fra Staten har Havnen modtaget 419.002 Kr.

I Driftsaaret blev Odense Havn anløbet af 1170 Skibe paa tilsammen 167.178 Netto Reg. Tons. Aaret forud var Tallene 1251 Skibe og 203.226 Tons. Efter Nationalitet fordeler Skibene sig saaledes: Danske 891, tyske 211, svenske 39, finske 18, hollandske 6

og norske 5. Det største indkommende Skib i Aarets Løb var kun paa 2867 Br. Tons, medens der f. Eks. i Aaret 1938—39 indkom 29 Skibe paa over 3000 Br. Tons.

Den samlede Varetrafik i 1941—42 var ca. 315.600 Vægttons, hvoraf Importen udgjorde ca. 279.100 Tons (ca. 89 pCt.) og Eksporten ca. 36.500 Tons (ca. 11 pCt.). I Sammenligning med forrige Aar har der i 1941—42 været en Nedgang i Varetrafiken paa ca. 41.100 Tons (ca. 12 pCt.), hvoraf ca. 17.700 Tons falder paa Importen og ca. 23.400 Tons paa Eksporten. Medens Importen alene viser en Tilbagegang paa ca. 6 pCt., er Eksporten gaaet ca. 40 pCt. tilbage.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsbudskab fra Havet

Til Familien i Svendborg er der kommet Meddelelse om, at Styrmand *Rasmus Skov*, Høje Bøgevej 15, er omkommet ved en Krigsulykke.

Skov tog som ganske ung ud at sejle og blev efter sin Eksamen fra Svendborg Navigationsskole forhyret med Mærskbaadene, som han fortrinsvis har sejlet med under hele sin Sømandstid.

En Maaned før Krigen brød ud tog han ud, og siden har hans Familie ikke set ham.

Rasmus Skov, der blev 41 Aar gammel, var ugift.

Dødsfald

En af Burmeister & Wains tidligere Ingeniører, flv. Overingeniør *Edvard Randa-Boldt*, er afgaaet ved Døden efter en Operation, 69 Aar gammel. Overingeniøren havde i en Aarrække ledet Arbejdet i Værftets Afdeling for Dieselmotorer. Ved sin Dygtighed og energiske Arbejde vandt han sig et anset Navn. For 6 Aar siden tog Overingeniør Randa-Boldt sin Afsked fra Burmeister & Wain, men var stadig knyttet til Værftet som Konsulent.

Tidligere Skibsfører, Kaptajn *Søren Groth* i Ærøskøbing er efter langvarig Sygdom afgaaet ved Døden, 87 Aar gammel. Kaptajn Groth, der var gaaet i Land for mange Aar siden, havde i en lang Aarrække været Medlem af Ærøskøbing Byraad og Ligningskommission.

Købmand Th. Lerche i Slagelse har gennem Udenrigsministeriet modtaget Efterretning om, at hans Søn, den 39-aarige Mogens Lerche, er død paa et Hospital i Antwerpen. Mogens Lerche var Student fra Herlufsholm og blev straks efter sin Eksamen ansat i Det Forenede Dampskibs-Selskab; han havde i mange Aar haft sin Virksomhed paa Selskabets Kontor i Antwerpen.

Tidligere Skibsfører i D. F. D. S., Kaptajn *Jes Thomsen*, er afgaaet ved Døden i sit Hjem i Nordby, Fanø. Han blev 68 Aar gammel.

Kaptajnen var født paa Fanø og af gammel Sømandsfamilie. Han kom til Sø først med danske Sejlskibe, siden med engelske Dampere. Efter sine Navigationseksaminer, som han tog paa Fanø i 1897, blev han Styrmand i Rederiet J. Lauritzen. Senere blev han ansat i L. H. Carls Rederi og gik med over i D. F. D. S., hvor han blev Kaptajn i 1934 som Fører af S/S »Svanhild«.

Fiskeeksportør *Hans Larsen*, Frederikshavn, er afgaaet ved Døden, 64 Aar gammel. Den Aldede, har i mange Aar drevet en af Landets største Fiskeeksportforretninger. Han har beklædt adskillige Tillidshverv og var bl. a. Medlem af Søretten i Frederikshavn.

Ny Kutter til Bornholm

Fiskeskipper *Hans Møller*, Nexø, har modtaget en nybygget Kutter, der er bygget til Trawlfiskeri. Kutteren er forsynet med Hein-Motor og Redskaber til Trawlfiskeri. Den er bygget paa Lundegaard Skibsbyggeri og skal have Hjemsted i Nexø.

Motorsejler skifter Ejer

Motorskonnerten »Glory« af Svendborg er af den tidligere Ejer, Kaptajn A. O. L. Nielsen, solgt til Firmaet Munch & Dreyer, København og Nexø.

»Glory« (ex. »Käte«) er bygget 1914 i Barth af Eg og Fyr og laster 126 Tons d.w. (maaler 77 Brutto Tons). Prisen har været ca. 70.000 Kr.

Bevillinger fra Finansudvalget

Finansudvalget har tiltraadt en Bevilling paa 12.000 Kr. til en Ophalerbygning paa Christiansø og 28.000 Kr. til Fornyelse af Centralvarmeinstallationen paa Søværnets Prøveanstalt.

Det oplyses, at Havnens Driftsregnskab for 1941—42 viser et Driftsunderskud paa 680.541 Kr. Underskudet var oprindeligt budgetteret til 514.144 Kr., og der har saaledes været en Stigning paa 166.397 Kr. Stigningen i Driftsunderskudet skyldes hovedsagelig Udgifterne til Forrentning og Afdrag paa det i 1941 optagne Laan paa 2.500.000 Kr. samt Renter til Kommunen af Købesummen for Arealerne til Havneudvidelsen. Dette Beløb var budgetteret til 40.000 Kr., men blev ca. 50.000 Kr. Ogsaa Lønninger og Udgiften til Havnedamperen var steget som Følge af Isvinteren.

Sammenkomst i Maskinmestrenes Forening

Maskinmestrenes Forening afholder Lørdag den 3. Oktober selskabelig Sammenkomst i Odd Fellow-Palæet. Tandlæge Oluf Krøyer viser sin Afrika-Film, hvorefter der er selskabeligt Samvær med Dans.

»Suecia«s Søsterskib forlist

Før kort Tid siden mistede Rederiet »Nordstjernen« i Stockholm ved Forlis sit ældste Dieselmotorskib »Suecia«, der var bygget paa Burmeister & Wains Skibsværft i 1912, omtrent samtidig med »Selandia«, og det blev leveret samme Aar som dette Skib. Nu meldes om Tabel af »Suecia«s Søsterskib »Lima«, tilhørende samme Rederi og som er bygget og afleveret i 1918, ligeledes fra B. & W.s Værft. Der foreligger ikke noget om, hvor Skibet er forlist, men derimod at der er reddet 30 Mand af den 33 Mand store Besætning.

»Lima«, der var afleveret fra Værftet i Maj 1918, var paa 6580 Tons d.w. Det var forsynet med 2 Dieselmotorer og iøvrigt udstyret som »Suecia«, men det havde ligesom dette Skib faaet fornyet sine Motorer efter de senere forbedrede Typer.

Statstilskud til svenske Fiskerihavne

I Løbet af indeværende Aar vil der blive ydet 2 Mill. Kr. i Tilskud fra Statskassen til Udvidelser af svenske Fiskerihavne. Fra Byerne er der indkommet adskillige Henvendelser om Statstilskud til Havneudvidelser, men de vil langtfra komme i Betragtning allesammen. Hos Myndighederne ligger for Tiden ierdtigt udarbejdede Planer vedrørende Udvidelser og Forbedringer i 62 Havne til et samlet Beløb af 7,2 Mill. Kr., men paa Grund af de nuværende Forhold vil disse Midler kun blive stillet til Raadighed i meget begrænset Omfang.

Den engelske Handelsflaades Mennesketab

Ved en Højtidelighed, der blev afholdt til Ære for den engelske Handelsmarine, udtalte Lord Chatfield, at der hidtil var omkommet 10.000 Søfolk af britisk Nationalitet i Løbet af Krigen.

Radio i Redningsbaade

Den finske Skibsofficers-Forening har andraget Regeringen om, at Redningsbaadene om Bord i Skibene bliver udrustet med Radiosendere. Foreningen henleder Opmærksomheden paa de mange Tilfælde, hvor en Del eller hele Besætningen fra et Skib, der er blevet sænket eller kommet i Havsnød, er omkommet, efter at de er gaaet i Baadene, og at Aarsagen hertil har været, at de ikke har kunnet sætte sig i Forbindelse med andre Skibe eller med Redningsstationer.

Spansk Dampet sænket

Den spanske Ambassade i Buenos Aires meddeler, at den spanske Dampet *Monte Gorbea* er sænket i Nærheden af Martinique. Man savner nærmere Oplysninger om Forliset. Skibet var paa Rejse fra Buenos Aires til Spanien med en Last Korn.

Sejlskibsbygning i Tyrkiet

I Lighed med saa at sige alle Lande, der har Betingelser for det, gør Tyrkiet sig store Anstrengelser for at udvide sin Skibsfart. For Tiden er der et betydeligt An-

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REDEREIEIN

FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Til omgaaende Salg

er Jyllands ældste, bedste og største Træskibsbyggeri, paa Grund af indtrufne Omstændigheder. Inventar for c. 20.000 Kr., sidste Aars Omsætning c. 450.000 Kr.

Langberg,
Lorentsgade 3, Randers. Telf. 3177.

tal Sejlskibe under Bygning paa de smaa Værfter ved den tyrkiske Sortehavskyst. Alene paa Værfterne ved Bartin i Kuldistriktet Zonguldag er 40 Sejlskibe paa mellem 100 og 150 Tons under Bygning.

Spanien faar sin første Fiskeriskole

I Valencia bliver der i Midten af Oktober aabnet en Skole for Fiskerivæsen, som er den første i sin Art i Spanien. Paa Skolen vil der blive undervist i alle Spørgsmaal Fiskeriet vedrørende, og kun Fiskere faar Adgang til Skolen. Omkostningerne vil blive afholdt af det Offentlige, saaledes at Deltagelsen bliver gratis. Det er Meningen at oprette flere af denne Slags Skoler i Spaniens Kystegne.

Udvidelse af Havnen ved Sete

I Forbindelse med et Besøg ved den sydfranske Havn Sete har Trafikminister Gibrat overværet et Møde i det derværende Handelskammer, hvor Planerne for Havnens Udvidelse blev forelagt. Trafikministeren udtalte sig for, at Udvidelsesarbejderne blev sat i Gang hurtigst muligt, saaledes at Havnens Ydelse kunde sættes betydeligt i Vejret.

Redningsbaade af Træfinér

I De forenede Stater har man, for at spare Staal og bringe Redningsbaadens Vægt ned til det mindst mulige, eksperimenteret med at bygge Redningsbaadene til Skibe af Træfinér.

Et Baadebyggeri i Portland, Gundersen Bros., har bygget en Serie af disse Redningsbaade, som med Undtagelse af Beslag o. lign. bestaar af Trækøl og Spanter og ellers udelukkende af Træfinér.

En af denne Serie Baade, der har en Længde af 22 Fod, har en Vægt paa 850 kg, medens en Baad af samme Størrelse, bygget af Staal, vejer 1250 kg.

U.S.A. Maritime Commission har haft Baaden til Bedømmelse og anerkender de Fordele, der er ved at anvende denne Baadtype som Redningsbaad i Skibe. Det er Marinemyndighedernes Hensigt at sætte en Masseproduktion i Gang af den nye Redningsbaadtype.

Argentinas Handelsflaade

Det argentinske Udenrigsministerium har udsendt en officiel Erklæring om Resultatet af Statspræsident Castillos Møde med den brasilianske Statsraadspræsident Penaranda. Det hedder heri, at Konferencerne forløb overordentligt tilfredsstillende. Begge Regeringer var, hedder det videre, rede til snævert Samarbejde paa alle Omraader, navnlig med Hensyn til den gensidige Forsyning med Varer, Udvidelse af Trafikforbindelser, Løsning af Olieproblemer og andre Spørgsmaal. Bl. a. havde man drøftet at stille Argentinas Handelsflaade til Raadighed ogsaa for Bolivias Udenrigshandel. Aftalerne, hedder det til Slutning ordret i Communiquet, svarer til det Samarbejds Program, som Argentina er rede til at gennemføre med alle Nabostater.

Brasiliansk Statsstøtte til Sø-Forsikringen

De brasilianske Forsikringsselskaber har klaget over, at deres Virksomhed er blevet urentabel paa Grund af Sænkningerne, og Regeringen overvejer en Plan, der gaar ud paa at understøtte Forsikringsselskaberne økonomisk. Understøttelsen skal ydes paa den Maade, at Regeringen overtager en Del af Forsikringsomkostningerne ved Skibstabs.

Græsk Forbud

Ifølge Lov er Salg eller Mageskifte af Skibe, ogsaa mellem græske Redere indbyrdes, uden Tilladelse fra Handelsministeriet forbudt.

Japansk Bygningsentreprise i Stillehavet

Ifølge en Meddelelse fra Tokio har fem store japanske Rederier og Industriselskaber grundlagt et Selskab, der vil give sig af med Bjærgning af sunkne Skibe i det stille

Ocean. Aktiekapitalen er paa 1 Mill. Yen, dog skal Staten have stillet yderligere Midler til Raadighed i Tilfælde af, at en Udvidelse af Kapitalen til 10 Mill. Yen vil vise sig at være nødvendig.

PERSONALIA**Føreren af vort sidste Amerika-Skib gaar i Land**

Den tidligere Fører af »Frederik VIII«, vort sidste store Passagerskib i Amerikafarten, Kaptajn J. J. Petersen, fratrædte i Gaar sin Tjeneste i Det Forenede Dampskibsselskab og gaar over i de pensionerede Kaptajnernes Række.

Kaptajn Petersen er fornylig fyldt 57 Aar. Han er født i Østrup som Søn af en Skibsfører og har sejlet til Søs siden han var 16. Baade før og efter, at han i 1903—04 tog sine Navigationseksaminer paa Fanø, havde han sejlet meget med store danske og engelske Sejlskibe. I 1908 blev han ansat i D. F. D. S. og var bl. a. i 12 Aar Styrmand i »Frederik VIII«, inden han i 1934 blev Skibets Fører. Siden Nedlæggelsen af Passagerfarten paa Amerika har han ført en Række andre af D. F. D. S.s Skibe, mest i Middelhavsarten. Som Fører af M/S »Sicilien« blev han den 9. April 1940 overrasket i U. S. A. og maatte i Fjor aflevere Skibet til Amerikanerne.

Kaptajn Petersen naaede i Amerikafarten at blive kendt og afholdt af de mange Passagerer i denne en Gang saa populære Linie. Det er en Gigtlidelse, der nu har faaet ham til i en forholdsvis ung Alder at trække sig ud af Tjenesten.

50 Aars Jubilæum

To af Orlogsværftets dygtige Skibsbygningsmestre, O. E. Holst og P. Andersen, kunde i Gaar fejre 50-Aarsdagen for deres Ansættelse paa Orlogsværftet.

80 Aar

Paa Søndag fylder Kaptajn Emil Olsen 80 Aar. Kaptajn Olsen, der var mangeaarig Fører i Dampskibsselskabet »Norden«, gik i Land i 1923.

70 Aar

Paa Tirsdag fylder tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Patria«, Kaptajn Einer Krogh 70 Aar. Fra 1921 til 1926, da han gik i Land, var Kaptajn Krogh Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse.

60 Aar

Lods S. Thorvald Njor, Nykøbing F., fyldte i Lørdags 60 Aar.

Fører i Dampskibsselskabet »Orient«, Kaptajn A. R. Bronér, fylder paa Tirsdag 60 Aar.

Fører i Carl Niensens Sandpumperederi A/S, Kaptajn R. Jensen fylder paa Torsdag 60 Aar.

50 Aar

Fører i T. C. Christensens Rederi, Kaptajn J. C. Bundesen fylder paa Søndag 60 Aar. Kaptajn Bundesen var Fører af Damperen »Brosund«, indtil dette Skib krigsforliste.

Lodsvæsenet

Lodsformand A. J. A. Hansen fratræder den 1. Oktober efter 27 Aars Tjeneste ved Albuen Lodseri. Lods Hansens Fader var ogsaa Lods ved Albuen. Han fik den sædvanlige Sømandsuddannelse, tog Eksamen fra Boge Navigationskole og sejlede derefter som Styrmand og Skibsfører, indtil han i 1915 blev ansat som Lods ved Albuen Lodseri, og siden 1933 har han været Lodsformand.

Jubilæer i Redningsvæsenet

Ved Redningsvæsenet fejrede som sædvanlig den 1. Oktober en Række kendte Redningsmænd deres Jubilæum. Saaledes har Opsynsmand A. C. Christensen, Redningsstationen »Thorupstrand«, været ansat 40 Aar i Redningsvæsenets Tjeneste. Det samme gælder Opsynsmand A. Andersen, Redningsstationen »Søndervig«, og Baadmand S. N. Sørensen ved Blaa vand Station.

Følgende har været ansat i 25 Aar ved Redningsvæsenet: Baadmand P. Munk Petersen, Norre-Vorupor, Baadmand S. Brun Jensen, Thyborøn, Baadmand Niels A. Andersen, Østerby paa Læso, og Baadformand P. A. Bøjesen ved Snogebæk Redningsstation.

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

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebedding 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.

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION**Aalborg Værft A/S**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

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 » »

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.

HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

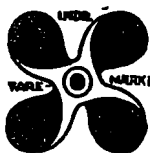
PACIFIC A/S

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.



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang til Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 1. Oktober 1942.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 Modbetaling 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. Østersøen.

1340. Danmark. Nysted Indsejling. Jons Grund W. Vrag.

Vraget af en Motorjagt ligger sunket lige W. for *Jons Grund N.* hvide Stage med Halmvisk paa c. $54^{\circ} 38',2$ N. $11^{\circ} 46',7$ E.

1341. (T). Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.

Rønne Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 04',6$ N. $14^{\circ} 38',7$ E. er inddraget for aarligt Eftersyn.

1342. (T). Sverige. Sejlløbet Arkö—Häradsjärn. Barösund. Lodsartøj udlagt.

(U. f. s. Nr. 39/1780. Stockholm 1942.)

Et rødmalet Fyrskib uden Navn paa Siderne er udlagt som Lodsartøj paa c. $58^{\circ} 11',8$ N. $16^{\circ} 54',0$ E.

1343. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lystønder midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 39/1779. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Lystønder er midlertidigt udlagt i Sejlløbet *Stora Mjöja—Granhamnsfjärden*:

1. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6 s. paa $59^{\circ} 31',00$ N. $19^{\circ} 07',70$ E.

2. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 s. paa $59^{\circ} 42',60$ N. $19^{\circ} 10',82$ E.

1344. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lys- og Fløjtetønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 39/1778. Stockholm 1942.)

Den paa Fyrskibet *Svenska Björns Plads* paa c. $59^{\circ} 35',5$ N. $19^{\circ} 56',0$ E. midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde er inddraget.

(E. f. S. Nr. 28/1013 1942.)

1345. (P). Sverige. Öregrunds Skærgeard. Väddö kanal. Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 39/1777. Stockholm 1942.)

I Løbet af Oktober Maaned 1942 forandres samtlige Fyr ved *Väddö kanal*, nemlig *Bagghusviken södra* paa c. 59° 56' N. 18° 52' E., *Granösundet*, *Bagghusviken mellersta*, *Bagghusviken norra*, *Storfjärden södra*, *Storfjärden norra*, *Elmsta norra*, *Ortalaalund södra*, *Ortalaalund norra*, *Trästa södra* og *Trästa norra* paa c. 60° 03' N. 18° 46' E., saaledes at de derefter vil vise rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Fyrenes hvide Lysvinkler fjernes, og Fyrene vil vise grønt Lys om Styrbord og rødt Lys om Bagbord, naar man er under Gang imod Fyrene.

Elmsta svängbro Fyr paa c. 59° 59' N. 18° 49' E. forandres til at vise hvidt og rødt Hurtig-Blink, 120 Blink hvert 1^m. Fyret vil vise rødt Lys, naar Broen er lukket, og hvidt Lys, naar Broen er aabnet for Sejladsen.

Signalerne ved *Bagghus* Svingbro forbliver uforandret.

De forskellige Fyr vil, efterhaanden som Arbejdet skrider frem, hvert for sig holdes slukket nogle Nætter.

1346. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Giffards Grund Lys- og Fløjtetønde midlertidigt slukket.

(U. f. s. Nr. 39/1775. Stockholm 1942.)

Giffards grund Lys- og Fløjtetønde paa c. 60° 32' N. 18° 43' E. er midlertidigt slukket.

1347. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Östra Finngrundsbanken Lystønde midlertidigt inddraget.

(U. f. s. Nr. 39/1774. Stockholm 1942.)

Östra Finngrundsbanken paa c. 60° 55' N. 18° 27' E. er inddraget.

1348. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibe midlertidigt inddraget.

(U. f. s. Nr. 39/1823. Stockholm 1942.)

Fyrskibene *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. og *Östra Kvarken* paa c. 63° 34' N. 20° 57' E. er inddraget.

1349. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder midlertidigt inddraget.

(U. f. s. Nr. 39/1824. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget:

Gerdasgrund c. 63° 31' N. 20° 45' E. *Nordvalen* c. 63° 32' N. 20° 48' E. *Sörgadden* c. 63° 33' N. 20° 51' E.

1350. Letland. Ventspil (Windau). Radiofyr opført.

(N. f. S. Nr. 38/1948. Berlin 1942.)

Paa c. 57° 23'₈ N. 21° 32'₂ E. er oprettet et Radiofyr. Radiofrekvens: 309,5 kc/s (969 m). Type: A 2. Rækkevidde: 50 Sm. Tonehøjde: 600.

Signalet er:

Morsebogstaverne V P, 2 Gange.....	15,0 ^s .
Pause.....	0,6 ^s .
5 Streger med 0,5 ^s Mellempause.....	27,0 ^s .
Pause.....	0,5 ^s .
Morsebogstaverne V P, 1 Gang.....	7,0 ^s .
Pause.....	9,9 ^s .
Ialt.....	1 ^m .
Gentagelse af Signalet.....	1 ^m .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
Periode.....	6 ^m .

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Hver 6^m, regnet fra det 0^m af hver Time.

Klart Vejr: Det 24^m og 54^m af hver Time.

(Kort Nr. 181 og 182.)

1351. Tyskland. Rügen. Sassnitz. Ny Stormvarselsmast opføres.

(N. f. S. Nr. 38/1939. Berlin 1942.)

En ny graamalet, 25 m høj Stormvarselsmast af Jern med Raa opføres c. 70 m NW. for Havnekontoret i *Sassnitz* paa c. $54^{\circ} 31' N.$ $13^{\circ} 39' E.$

(Se Tillæg.)

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

1352. Danmark. Sundet. Kronborg S. t. E. Skibsfartshindring afmærket. Afmærkningen forandres.

Den i E. f. S. Nr. 38/1331 1942 nævnte Skibsfartshindring, der ligger paa $55^{\circ} 59' (40'') N.$ $12^{\circ} 38' (26'') E.$, c. 2,7 Sm 170° fra *Kronborg Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 50 m SW. for Hindringen, samt med en paa selve Hindringen anbragt Lanterne, der viser hvidt Hurtig-Blink.

Lanternen vil snarest blive forandret til at vise r ø d t Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. (jfr. E. f. S. Nr. 39/1374 1942).

(E. f. S. Nr. 38/1331 1942.)

1353. Danmark. Sundet. Provøsteshavn NE. t. N. Skibsfartshindring afmærket. Afmærkningen forandres.

Den i E. f. S. Nr. 38/1333 1942 nævnte Skibsfartshindring, der ligger paa $55^{\circ} 41' (20'') N.$ $12^{\circ} 39' (14'') E.$, c. 0,6 Sm 30° fra Indsejlingen til *Provøsteshavn*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 30 m SW. for Hindringen, og en Lanterne, der viser hvidt Et-Blink, anbragt paa selve Hindringen.

Lanternen vil snarest blive forandret til at vise r ø d t Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. (jfr. E. f. S. Nr. 39/1374 1942).

(E. f. S. Nr. 38/1333 1942.)

1354. (T). Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. t. S. Natafmærkning af Hindring midlertidigt slukket.

Annulleret.

1355. (T). Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.

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

Uddybningsarbejder foretages i *Malmö Havn* paa c. $55^{\circ} 37' N.$ $13^{\circ} 00' E.$ i Omraadet mellem *Frihavns-* og *Centralhavnsrenderne*. Det henstilles til de Søfarende at udvise Forsigtighed under Passage af Uddybningsmaskinen.

1356. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 26. September 1942 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 5,0 m i Midten af Renden og 3,8 m i W.-Siden af Renden.

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

(E. f. S. Nr. 33/1168 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1357. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

I Oktober_Maaned 1942 finder paa Hverdage Skarpskydning Sted ved *Jægerspris*, som følger:

1) 19.—30. Oktober. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1200 og 1300—1700.

Under Skydning hejses Skydeflag paa *Krøblingebakke* paa c. $55^{\circ} 52',7 N.$ $11^{\circ} 57',2 E.$, paa en Mast c. 1100 m S. for *Nissebakker* og paa en Mast c. 400 m N. for *Nissebakker*, der ligger paa c. $55^{\circ} 53',0 N.$ $11^{\circ} 56',1 E.$

Naar Skydeflag er hejst som ovenfor angivet, maa ingen Sejlads finde Sted indenfor det nedenfor angivne Skydeomraade paa Søen.

2) 1.—17. Oktober. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1300.

I Skydetiden vil der være hejst Signalfag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. for *Troldegaard*), paa Udsigtstaarnet ved *Skoven Mølle* (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*), paa *Julianevej* (c. 500 m N. for *Jægerspris Hovedgaard*) og paa *Carolinevej* (c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*).

I Skydetiden er al Sejlads forbudt paa Skydeomraadet over Søen.

Skydeomraadet over Søen er under samtlige Skydninger begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) 55° 54', ₈ N. 11° 54', ₈ E. | d) 55° 52', ₀ N. 11° 50', ₂ E. |
| b) 55° 54', ₀ N. 11° 52', ₀ E. | e) 55° 49', ₀ N. 11° 53', ₀ E. |
| c) 55° 53', ₄ N. 11° 50', ₂ E. | |

samt af Kystlinien mellem Punkterne e og a.

Paa enkelte af de nævnte Dage vil der endvidere blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Orebjærg*, hvilket tilkendegives ved Signalfag paa *Maglevej* paa c. 55° 48',₇ N. 11° 55',₇ E.

Paa disse Dage er al Sejlads i den E.-lige og S.-lige Del af *Jægerspris* Bugt forbudt.

1358. Danmark. Kattegat. Gerrild Flak NE. Sømærke genudlagt.

Gerrild Flak NE. hvide Stage med 1 nedadvendt Kost paa c. 56° 32',₂ N. 10° 53',₆ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 37/1300 1942.)

1359. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Dybde atter normal.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 25/934 1942 meddeles, at efter foretaget Oprensning er Dybden i Indsejling og *Forhavn* i *Tyborøn Havn* paa c. 56° 42',₄ N. 8° 13',₆ E. atter normal, 4 m.

(E. f. S. Nr. 25/934 1942.)

1360. Sverige. Skagerrak. Sejlløbet Ellösfjorden—Havstensfjord. Nötesund. Oplysning om Grund.

(U. f. S. Nr. 39/1787. Stockholm 1942.)

En Grund med en mindste Dybde af 4,₈ m er fundet paa 58° 18',₄₈ N. 11° 42',₁₀ E., c. 50 m S. for *Sundsandvik Færgelejes W.-lige Molearm*.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1361. Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

(N. f. S. Nr. 38/2021. Berlin 1942.)

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. (<i>Geitungen</i> Fyr). | c. 57° 46', ₃ N. 6° 58', ₇ E. |
| b. 59° 07', ₈ N. 5° 01', ₀ E. | f. 58° 06', ₄ N. 6° 34', ₃ E. (<i>Lister</i> Fyr). |
| c. 58° 36', ₅ N. 5° 16', ₀ E. | g. 58° 31', ₃ N. 5° 38', ₂ E. |
| d. 58° 26', ₅ N. 5° 28', ₅ E. | h. 58° 39', ₃ N. 5° 28', ₀ E. |

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1362. Island. Reykjanes SW. Oplysning om Grund.

(N. f. S. Nr. 38/1982. Berlin 1942.)

En Grund med 9,₁ m Vand rapporteres paa 63° 29' 00" N. 24° 44' 30" W.

(Kort Nr. 26 og 21.)

1363. Island. Hvalfjærdur. Oplysning om Grund.

(N. f. S. Nr. 38/1983. Berlin 1942.)

En Grund med 4,₀ m Vand rapporteres paa c. 64° 17',₅ N. 22° 04',₀ W., 1,₃₆ Sm 136° fra *Akranes Fyr*.

(Kort Nr. 43, 40 og 26.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1942

- 1/2 Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.
1/3 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.

I. Østersøen.

1942

- 8/396 *Østersøen.* Oplysning om Operationsomraade.
1/6 *Danmark.* Lolland S.-Kyst. *Rodby Havn.* Dybde i Indsejling aftaget.
26/941 *Danmark.* *Kroghage Dyb. Gedser Rev.* Sømærker midlertidigt inddraget.
25/894 *Danmark.* *Falster. Gedser Fyr.* Lysevne forøges.
1/8 *Danmark.* *Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
14/494 *Danmark.* *Møn. Klintholm Havn.* Fyr ødelagt af Isen.
1/9 *Danmark.* *Møn S.-Kyst. Klintholm Havn.* Dybde aftaget.
12/465 *Danmark.* *Møn Fyr.* Lysstyrke midlertidigt nedsat.
27/971 *Danmark.* *Fakse Havn.* Dybde aftaget.
39/1341 *Danmark.* *Bornholm. Ronne.* Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.
22/823 *Danmark.* *Bornholm. Hammerhavnen.* Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
32/1151 *Danmark.* *Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.
12/406 *Danmark.* *Bornholm. Hammerodde Fyr.* Lysstyrke midlertidigt nedsat.
1/11 *Danmark.* *Christiansø.* Sejladsforskrift.
26/953 *Sverige.* *Karlskrona W.-lige Indsejling.* Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
35/1226 *Sverige.* *Karlskrona Skærgaard.* Sejladshindringer.
37/1276 *Sverige.* *Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.
1/13 *Sverige.* *Karlskrona S.-lige Indløb.* Skibsfartshindringer udlagt.
1/14 *Sverige.* *Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.
1/15 *Sverige.* *Kalmarsund.* Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/16 *Sverige.* *Öland E.* Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.
1/17 *Sverige.* *Öland E.* Minor udlagt.
37/1277 *Sverige.* *Gotland W.-Kyst. Stora Karlsö* Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
1/19 *Sverige.* *Arholin og Landsort.* Anvisninger angående Ankring.
1/20 *Sverige E.-Kyst.* Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
16/546 *Sverige.* *Oxelösund.* Skydeøvelser.
16/547 *Sverige.* *Oxelösund. Marsviken.* Bombekastningsøvelser.
1/21 } *Sverige.* *Gotland N.-Kyst. Fårösund.* Minor udlagt. Advarsel.
3/213 }
1/22 *Sverige.* *Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
34/1190 *Sverige.* *Hävringe—Kråkelund.* Miner udlagt.
39/1342 *Sverige.* *Sejlløbet Arkö—Häradsjär.* *Barösund.* Lods fartøj udlagt.
1/23 *Sverige.* *Ullängan—Landsort. Hävringe.* Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
24/865 *Sverige.* *Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund.* Forbud mod Ankring.
27/999 *Sverige.* *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär.* Forbudte Løb.
31/1090 *Sverige.* *Stockholms Skærgaard. Landsort-Dalarö* Sejlløb. Oplysning om Lods fartøj.
1/24 *Sverige.* *Stockholms Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.
29/1057 *Sverige.* Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved *Viksten.* Ankringsforbud midlertidigt delvis hævet.
30/1070 *Sverige.* *Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden.* Ankring og Fortøjning forbudt.
34/1191 *Sverige.* *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan.* Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/25 *Sverige.* *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.
1/26 *Sverige.* *Stockholms Skærgaard. Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
22/798 *Sverige.* *Södra Kvarnen.* Minespærring. Advarsel.

- 1842
 39/1345 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Vüddö kanal. Fyr forandres.
 1/28 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.
 30/1072 Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvall Indsejling. Dragshällan Fyr midlertidigt delvis blændet.
 25/901 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Anduvning. Skydeøvelser.
 25/902 Sverige. Bottniske Bugt. Kalix Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.
 1/30 Finland. Sejlanvisning.
 1/31 Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladforskrifter.
 1/32 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
 1/33 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.
 1/34 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.
 1/35 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladforskrifter.
 1/36 Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.
 1/37 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/38 }
 38/1313 Tyskland. Pillau. Oplysning om Havnearbejder og Signaler.
 1/39 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
 1/40 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
 1/41 Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladforskrift.
 1/42 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
 1/43 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 31/1100 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladforskrift.
 11/448 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
 14/495 Tyskland. Neel. Skydeøvelser.
 1/46 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
 1/47 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/48 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/49 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
 1/50 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/51 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaado. Advarsel.
 1/52 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
 1/53 Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/54 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
 1/55 Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

- 1842
 1/68 Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
 20/707 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlægges.
 36/1249 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder iværksat. Advarsel.
 23/850 Danmark. Sundet. Humlebæk E. Fortøjningsbøje udlagt.
 33/1176 Danmark. Sundet. Humlebæk E. Rungsted E. Sømærker ombyttet.
 28/1034 Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.
 1/58 Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/60 Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejløb forandret.
 20/710 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
 1/61 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
 4/318 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn Fyr midlertidigt slukket.
 21/756 Danmark. Sundet. Bellevue Anlægsbro E. Kapsejladsmærke udlagt.
 22/800 Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
 1/62 Danmark. Sundet. Middelgrund. Lyspram udlagt. Grænser for Losseplads forandret.
 1/63 } Danmark. Sundet. København. Tre kroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
 3/233 }
 1/64 Danmark. Sundet. København. Kronlob. Dybde aftaget.
 1/67 Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignalet ved Nordre-Rose Fyr midlertidigt forandret.
 1/69 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
 1/71 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 21/758 }
 25/907 } Sverige. Sundet. Sømærker udlagt ved Sejlruiter. Sejladforskrifter.
 26/964 }
 29/1066 }
 31/1102 }
 20/712 Sverige. Sundet N.-lige Del. Afmærkning forandret.
 1/72 Sverige. Sundet. Helsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
 1/73 Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsfarvej midlertidigt udlagt.
 39/1355 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.

- 1942
 21/776 *Sverige. Sundet. Flinteren. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
 34/1198 *Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.*
 1/74 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærke flyttet.*
 16/576 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.*
 39/1356 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Ronde over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 36/1251 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Fyrbelysning forandres.*
 25/908 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Borgsted Fyr forandres.*
 25/910 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogo Havn. Færgeleje under Bygning.*
 25/911 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Fyr. Lysevne forøges.*
 25/912 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Færgeleje under Bygning.*
 32/1137 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Varpetønde midlertidigt ikke paa Plads.*
 27/973 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*
 1/77 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/78 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/80 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.*
 20/714 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Gedehave. Ledefyr midlertidigt slukket.*
 1/82 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
 38/1318 *Danmark. Store-Bælt. Knudshoved E. Losseplads afmærket.*
 1/83 *Danmark. Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.*
 34/1203 *Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N. Oplysning om Sømærkes Plads.*
 1/84 *Danmark. Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærker midlertidigt inddraget.*
 29/1042 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde.*
 30/1093 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*
 39/1376 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Kløvdyb. Oplysning om Dybde.*
 27/975 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.*
 1/89 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder midlertidigt inddraget. Sømærker udlagt.*
 36/1273 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ. Bro og Duc d'Alber midlertidigt opført.*
 1/86 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.*
 27/976 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.*
 1/90 *Danmark. Lille-Bælt. Assens—Aarø Sund. Sømærker midlertidigt inddraget.*
 1/91 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
 1/87 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
 37/1285 }
 23/859 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1942
 38/1337 *Danmark. Kattegat. Tisvildeleje—Liseleje. Skarpskydningsøvelser. Spærrede Områder. Signaler oprettes.*
 21/760 *Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Oplysning om Sømærkes Plads.*
 25/915 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.*
 35/1238 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.*
 39/1357 *Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.*
 37/1287 *Danmark. Isefjord W.-lige Indløb. Sømærker midlertidigt inddraget.*
 1/95 *Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netpærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.*
 35/1239 *Danmark. Kattegat. Yderflak. Hastens Grund. Sømærker genudlægges indtil videre ikke.*
 21/778 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.*
 30/1082 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Oprensningsarbejder paabegyndt.*
 1/97 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.*
 21/780 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.*
 20/724 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.*
 1/99 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til N.E.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.*
 1/100 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 30/1083 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.*
 18/644 *Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Spidstønde.*
 15/539 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.*
 27/982 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.*
 24/893 *Danmark. Kattegat N.-lige Del. Lystønder genudlægges midlertidigt ikke.*
 2/193 *Danmark. Kattegat. Hals Barre. Dybde aftaget.*
 1/105 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.*

- 1942
 1/107 Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.
 32/1145 Danmark. Kattegat. Læso NW.-Rev Fyrbaake ødelagt. Vraglystønde udlagt.
 27/984 Danmark. Kattegat. Læso. Østerby Havn. Dybde aftaget.
 1/109 Danmark. Kattegat. Læso S. Søndre-Rønner Baake forsvundet.
 1/113 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
 1/112 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/110 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
 1/111 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 37/1290 Sverige. Kattegat. Göteborgs Skærgaard. Kalvsund. Fartbestemmelse.
 16/574 Danmark. Limfjorden. Nibe. Dybde aftaget.
 1/114 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 1/115 Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde. Gravede Rønde. Tilsanding.
 25/918 Danmark. Limfjorden. Venø Fiskerihavn. Oplysning om Dybde, Istandsættelsesarbejder og Uddybning.
 27/986 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
 27/987 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørødde Bro. Tilsanding.
 27/988 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
 12/462 Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.
 15/514 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Læmole ødelagt af Is. Advarsel.
 1/117 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
 37/1291 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/119 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 1/120 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 1/121 Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942
 5/348 Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
 1/122 } Norge. Vest-Finnmark. Farlige Omraader. Advarsel.
 4/310 }
 8/411 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
 5/349 Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.
 4/311 Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.
 25/921 Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 19/663 Norge. Lofoten. Svolvær. Alarntilstand.
 27/990 Norge. Folla. Spærret Omraade.
 20/731 Norge. Fugløvfjord Anduvning. Mineomraade.
 19/665 Norge. Follafjord Anduvning. Mineomraade.
 31/1114 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden og Løkkaren. Spærrede Omraader.
 13/487 Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.
 1/123 Norge. Trondheimsfjorden. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 8/412 Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.
 20/732 Norge. Giskøund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.
 10/438 Norge. Stadlandet. Mineomraade.
 19/666 Norge. Sogn og Fjordane. Frojsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.
 19/667 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
 20/733 } Norge. Bergen Havn. Afspærring. Advarsel.
 38/1328 }
 24/886 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
 5/350 Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
 39/1361 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 21/764 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
 27/992 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
 24/888 Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
 28/1030 Danmark. Romø E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.
 Oplysning om Dæmning.
 22/819 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
 1/126 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1942 Danmark.
 1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/128 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/129 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/130 Nødmeldinger fra Skibe.

- 1942
 1/131 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/132
 24/889 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 28/1032 } *danske* Farvande.
 37/1309 }
 27/993 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i *Lille-Bælt (Aabenraa Fjord)*.
 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets S.-lige Del*.
 1/136 *Limfjorden*. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
 1/138 *Kattegat. Skagerrak*. Advarsel for Fiskere.
 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende *Vejbro over Aggersund*.
 20/736 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod ubøttiget Brug af mindre Fartøjer.
 20/743 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads under den under Bygning værende *Vejbro over Ulvsund* mellem *Kalvehave* og *Koster*.
 23/841 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *dansk Havn* til *Sverige*.
 26/952 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger. *Norge*.
 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske Kyst* samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 38/1329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske Kyst*.
 8/414 *Hordaland. Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.
 8/415 *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel. *Sverige*.
 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*.
 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand. Norrbottens Len*.
 1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*. Grænser for forbudte Omraader.
 1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*.
 39/1366 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand. Stockholms Skærgaard*. Forbudte Omraader.
 1/147 }
 21/785 } Midlertidige Lodsfarvande.
 30/1087 }
 1/148 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk Kystfarvand*.
 30/1089 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/149 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 1/151 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 30/1088 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/152 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodstationer oprettet.
 38/1330 *Falsterbokanalen*. Oplysning om Togtider ved *Höllviksbroen*.
 20/744 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 26/969 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 32/1149 *Östra militäromraadet*. Forbud mod at fotografere m. m. *Tyskland*.
 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 27/995 Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/155 Afstandssignal. Advarsel.
 27/994 Anvisning for Koffardiskibes Optraeden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/157 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 30/1086 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.
 36/1260 *Nauen* Radiostation. Tidssignal midlertidigt forandret.
 25/935 *Skagerrak. Nordøen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.

1364. Island. Skagafjörður. Saudárkrókur. Landingsbroer opført.

(N. f. S. Nr. 38/1984. Berlin 1942.)

To Landingsbroer er opført, henholdsvis 0,5 Sm 8°,5 og 0,22 Sm 335°,5 fra *Saudárkrókur* Kirke paa c. 65° 44',9 N. 19° 38',3 W. Broerne gaar fra Kysten henholdsvis 0,14 Sm i Retning 111° og 0,1 Sm i Retning 64°.

(Kort Nr. 60.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1365. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Lægeundersøgelse af Skibsmandskab.**

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 23. September 1942 udstedt Bekendtgørelse angaaende Lægeundersøgelse af Skibsmandskab. Bekendtgørelsen træder i Kraft den 1. Oktober 1942.

Samtidigt ophæves Bekendtgørelse Nr. 7 af 8. Januar 1938 angaaende Lægeundersøgelse af Skibsmandskab.

Eksemplarer af Bekendtgørelsen kan købes ved Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K. og hos A/S. J. H. Schultz Forlag, Niels Juelsgade 10, København K. Pris Kr. 0,15.

1366. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Stockholms Skærgaard. Forbudte Omraader.

(U. f. s. Nr. 39/1926. Stockholm 1942.)

I *Stockholms Skærgaard* er det yderligere forbudt at besejle *Hårsfjärden*, *Mälbyfjärden*, *Ådjfjärden* og *Skramsösund*. Omraadets S.-Grænse er *Skramsösund* Indsejling, E.-Grænsen er en Linie mellem *Muskö* og *Gälö*, trukket i N.-lig Retning gennem *Åggskären*.

(E. f. S. Nr. 1/143 1942.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.**I. Østersøen.****1367. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Stora Sottunga. Vraglystønde udlagt.**

(U. f. s. Nr. 26/521. Helsingfors 1942.)

En grønnalet Vraglystønde, som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, og som er forsynet med en Stage med 2 grønne Flag, er udlagt paa 60° 05' 42" N. 20° 42' 20" E., S. for Sejløbet i *Ljungö ström*, E. for *Ljungö Fyr*. Lystønden ligger lige N. for Vraget af et Motorsejlskib. Man bør gaa N. om Lystønden.

1368. Finland. Skärgårdshavet. Lohm. Rödskär Havnefyr tændt.

(U. f. s. Nr. 26/509. Helsingfors 1942.)

Rödskär Havnefyr paa c. 60° 06',9 N. 21° 39',7 E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 11/445 1942.)

1369. Finland. Finske Bugt. Barösund. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 26/520. Helsingfors 1942.)

Den hvide Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 00' 06" N. 24° 03' 06" E. er flyttet til 60° 00' 11" N. 24° 03' 23" E.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1370. Danmark. Sundet. Middelgrund SE. Skibsfartshindring rapporteret.**

En Skibsfartshindring rapporteres paa c. 55° 42' N. 12° 42' E., c. 1,3 Sm 130° fra *Middelgrunds Fort*.

- 1371. Danmark. Smaalandsfarvandet. Helleholm Fyr. ESE. Skibsfartshindring afmærket.**
 En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt tæt SW. for Skibsfartshindringen paa c. 55° 10' N. 11° 17' E., c. 3 Sm 108° fra *Helleholm Fyr*.
 (E. f. S. Nr. 38/1336 1942.)
- 1372. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Hvidegrund. Losseplads afmærket.**
 En Losseplads ved *Hvidegrund* er afmærket med 3 grønne Spidstønder, udlagt paa følgende Pladser:
 1. 55° 16' (30") N. 10° 49' (10") E. 3. 55° 16' (02") N. 10° 48' (40") E.
 2. 55° 16' (18") N. 10° 48' (35") E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1373. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Vesborg Fyr NW. Skibsfartshindring nedspærngt. Afmærkning inddraget.**
 Skibsfartshindringen, der ligger i 6 m Vand paa 55° 48' 28" N. 10° 28' 06" E., 3,7 Sm 307° fra *Vesborg Fyr*, er nedspærngt til en mindste Dybde af 5 m. Den ved Hindringen udlagte Vragvager er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 23/1023 1942. Kort Nr. 112, 114, 103, 125 og 100.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1374. Danmark. Regler for Afmærkning af Vrag ved Anbringelse af Blinklanterner paa selve Vraget.**
 Et Vrag eller anden Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, kan afmærkes ved, at der anbringes en Blinklanterne paa selve Vraget eller Hindringen. Benyttes denne Form for Afmærkning, vil den anbragte Lanterne vise hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, saafremt man for i n d g a a e n d e i Farvandet skal holde Vraget paa sin Styrbords Side, hvorimod Lanteren vil vise rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, saafremt man for indgaacende skal holde Vraget paa sin Bagbords Side.
 (Danske Lods I, Side 57. Fyr.-Fort., Side 27.)

Ekstra-Tillæg.

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

- 1375. Danmark. Store-Bælt. Rosnæs Puller SW. t. W. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**
 Den i E. f. S. Nr. 36/1272 1942 nævnte Undervandshindring paa c. 55° 44' N. 10° 48' E., c. 1,9 Sm 238° fra *Rosnæs Fyr*, har forgæves været eftersøgt.
 (E. f. S. Nr. 36/1272 1942.)
- 1376. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**
 Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 29. September 1942 fandtes Dybden i Baakelinien at være 2,6 m.
 (E. f. S. Nr. 22/815 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1377. Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde atter normal.**
 Efter foretaget Oprensning af Farvandet er Dybden i *Mariager Fjord* og over Barren normal, 5,7 m, i hele Sejløbet.
 c. 56° 43' N. 10° 21' E.
 (E. f. S. Nr. 2/202 1942. Kort Nr. 110 og 104. Danske Lods II, Side 129. Havnelods, Side 144.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indlobet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge 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 Teglholmen 7 m og i Toglværkshavnen 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-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 Skibsforordenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kulpelebro-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, Proviant, Ballast eller andre Skibsforordenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladtning, 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. Lødspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladtning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Ladtning 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. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (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 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fyrstør. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybdier ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb 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 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Flakerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Løds-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. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding 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., 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 Løds- tvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 13 Kr., over 800 — 20 Kr. Sellskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jern- banespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inder- havnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indlobet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn ind- til 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfar- tøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1041, Kulfyldere dog ca. ¼ min- dre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladtning 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. Fiero Træskibsværfter og Maskin- værktøder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indlobet 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. Lødsar ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er station- neret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfte- evne 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. Ind- sejlingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besjelles 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 inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskin- kraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 6 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 3½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jern- banespor 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: Sellsk. 24 Øre, Sellsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor- skibe 40 Øre, for her hjemmeværende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; lævrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, 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 Maskin- kraft, 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 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 Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsom- kostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 40

FREDAG 9. OKTOBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

De Oplysninger, der foreligger om Søkrigen, er stadig stærkt divergerende, idet de Meddelelser, der fremkommer fra tysk Side om U-Baadenes og Flyvevaabnets Resultater, paa det kraftigste dementeres fra engelsk og amerikansk Side, uden at der dog samtidig fremsættes konkrete Udtalelser om de Allieredes faktiske Tab. Paa tilsvarende Maade vinder de amerikanske Meddelelser om Tonnagenybygningen heller ikke Tiltro i Tyskland, hvor man ikke viger tilbage for at karakterisere disse Meddelelser som Bluff.

Med de Oplysninger, der er til Raadighed, er det naturligvis orkesløst at diskutere, hvem af Parterne, der har Ret, men Spørgsmaalet vil iøvrigt blive klarlagt, om ikke før, saa naar Krigen engang er forbi. I Mellemtiden kan man kun konstatere, at Tonnagemanglen stadig er en Kendsgerning, og at denne Side af Krigen, især for de Allierede, spiller en stadig mere dominerende Rolle. Det sidste Eksempel herpaa, er den Udtalelse, som den engelske Gesandt i Washington, *Butler*, fremsatte for nogle Dage siden i Forbindelse med den igen opblussende Diskussion om »Den anden Front«, da han udtalte, at de Allierede ikke kunde løbe Risikoen med Oprettelsen af en anden Front paa det europæiske Kontinent, med mindre der disponeres over det tilstrækkelige Antal Transport-skibe.

Forholdene paa de oversøiske Markeder er iøvrigt stort set uforandrede. Svenske Blade meddeler med New York som Kilde, at Forsikringspræmierne for Krigsrisiko i de østamerikanske Farvande skal være yderligere reducerede, hvilket, saafremt det er rigtigt, vil være den anden Nedsættelse i Løbet af de sidste seks Uger. Nedsættelsen skal dreje sig om 2½ pCt. De amerikanske Markeder har iøvrigt været noget livligere, idet Maritime Commission i den forløbne Uge har frigivet et relativt stort Antal Skibe. Der er saaledes gjort betydelige Forretninger i Sukkerfarten fra Vestindien til Golfen og U. S. Atlantic, ligesom mange Skibe rapporteres sluttet for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika. Raterne i denne Trade skal iøvrigt, ligelødes ifølge svenske Meddelelser, være forhøjet med 50 Ct.s for Rio's Vedkommende og 75 Ct.s for Lower Plate Destinationer. Der meddeles endvidere sluttet Kul Hampton Roads/New Foundland, Papir New Foundland/New York, Ertls fra Rio til Baltimore og forskellige Salpeter- og Ertslaster fra Chile/Peru til Golfen og Northern Range. Alle disse Forretninger er sluttet til uforandrede Rater.

Meddelelser fra de engelske Markeder er meget sparsomme, idet der kun nævnes Kul fra Durban til Port Said til 90/- og Salt fra Aden til Calcutta til 37 Rupees.

Paa de frie Markeder søges stadig Tonnage for Hvede fra River Plate til Portugal, ligesom der noteres forskellige Hvedelaster til Peru og en Hørfrelast til Valparaiso. Raterne herfor er nominelt uforandrede.

Paa vore hjemlige Markeder er Beskæftigelsen stadig tilfredsstillende. Kul- og Kokstransporterne fra Tyskland har kun været i ringe Omfang, men i de øvrige Trades, saasom Ertls fra Sverige til Tyskland, den tyske Kystfart o. s. v. er der rigelig Tilgang paa nye Laster. Der er noget bedre Efterspørgsel efter Tonnage for Salpeter fra Norge til Danmark, og Rateniveauet ligger nu paa Kr. 20 à Kr. 21 afhængig af Størrelse og Destination.

250 AARS JUBILÆET PAA HOLMEN

Det var den 6. Oktober 1692, at det store Linie-skib *Dannebrog* løb af Stablen paa det nye Orlogsværft, som var anlagt Syd for Revshalen, og dermed indledtes en Virksomhed, der blev til Ære og Gavn for den danske Marine gennem to og et halvt Aarhundrede. Skib efter Skib er fulgt i gamle *Dannebrogs* Spor og har baaret Vidnesbyrd ikke alene om den danske Marine, men ogsaa om dansk Skibsbygnings høje Stade gennem vekslende Tider.

Orlogsværftet har markeret dette ærværdige Jubilæum med Udsendelsen af Værket »Skibsbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet«. Titlen fortæller ikke meget, men det gør til Gengæld Værket, der fortjener at faa Læsere i langt videre Kredse end selve Marinens.

Værket giver et Kapitel af Danmarks mest gloriose Historie, vor gamle Flaades, der er uløselig knyttet til Orlogsværftet. Bogen har tre Forfattere, nemlig Orlogskaptajn *R. S. Steensen*, Ingeniør *G. Jensen* og Ingeniør *P. Wolff*, og de har delt Orlogsværftets Historie i tre Afsnit. Første Afsnit strækker sig fra Aarene 1692 til 1807, da der blev tomt ved Værftet efter Engelskmændenes Besøg. Det næste strækker sig til 1880, da den Søværnslov, der skulde gælde i 30 Aar, blev vedtaget. I sidste Afsnit fortælles om den rivende tekniske Udvikling, der er sket i de forløbne 60 Aar.

Den første Epoke var jo den danske Marines Størhedstid, hvor Flaadens Opgave ikke alene var at sikre Land og Rige mod udenvælts Fjender, men tillige at yde sit Bidrag til den florissante Tid — den store Handelsperiode, hvor ogsaa danske Handelsskibe for paa de store Have, og ikke mindst til Kolonierne i Vestindien, Ostindien og paa Guineakysten. Det er vel næsten dette Afsnit af Bogen, der har den største almene Interesse.

Efter at Flaaden var taget i 1807, havde den danske Marine trange Kaar, men takket være dygtige Ledere og takket være »Holmens faste Stok« kom man gennem denne mørke Tid. Herunder hører ogsaa Beskrivelsen af den Brydningstid, da Dampkraften fortrængte Sejlene. En smuk Minderune er ristet »Holmens faste Stok«, der ophørte at eksistere i 1922.

Det sidste Afsnit fortæller om altfor karrigt tilmaalte Bevillinger, samtidig med, at der berettes om den rivende tekniske Udvikling, der er sket indenfor Skibsbygningen. Man ser, at ogsaa Orlogsværftet har kunnet følge med.

Bogen om Orlogsværftet er et smukt nationalt Dokument, der taler til os om Størhedstider og onde Nedgangens Aar i den danske Marines Historie.

ÆNDRINGER I SKIBSREGISTERET

Skibsregistreringskontoret har i sidste Halvdel af September Maaned bl. a. foretaget følgende Ændringer:

Et Interessentskab, bestaaende af A/S Det Forenede Bugerselskab og A/S Em. Z. Svitseres Bjærgnings-Entreprise, begge af København, er Ejer af nybygget M/S (Bugerskib) »Ymer« af København, OZMG, Brutto- og Netto-Tonnagen henholdsvis 91 og 0 Tons.

S/S »Hedda« af Esbjerg, OYEM, Skibets Navn er nu »Hedda Lau«.

Lægter »Stærkodder« af København, OXLI. Skibets Hjemsted er nu Nyborg.

T. Basse, Hellerup, har afhændet S/S (Bugserdampskib) »Castor« af København, OYBK, til et Partrederi,

bestaaende af Skibsreder Theodor Lindholmer, København, og Firma Meinertz & Larsen, København, (ansvarlige Deltagere: Befragterne Knud Ingemann Thyregod Larsen, København, og Jens Thøgersen Meinertz, Gentofte). Nævnte Th. Lindholmer er bestyrende Reder. Skibets Hjemsted er nu Nyborg.

N. C. Sørensen, Oddesund, har afhændet S/S »Falken« af Oddesund, OXWQ, til et Partrederi, bestaaende af Skibsreder Theodor Lindholmer, København, og Firma Meinertz & Larsen, København, (ansvarlige Deltagere: Befragterne Knud Ingemann Thyregod Larsen, København, og Jens Thøgersen Meinertz, Gentofte). Nævnte Th. Lindholmer er bestyrende Reder. Skibets Hjemsted er nu Nyborg.

S/S »Cimbria« af Fredericia, OXWD. Skibets Hjemsted er nu Aalborg.

ATTER STIGNING PAA NATIONALBANKENS FOLIO-KONTO

Nationalbankens Balance viser en mindre Stigning i September end de foregaaende Maaneder paa Finansministeriets Konto i Henhold til Pengeledighedslovene af 3. Juli. Stigningen andrager 16,9 Mill. Kr., medens Kontoen i August voksede fra 200 til 260 Mill. Kr. Af de 277 Mill. Kr., der nu indestaar paa denne Konto, hidrører langt den overvejende Del fra Statsgældsbeviser og Skatkammerbeviser, idet der efter den sidste Opgørelse i Finansministeriet kun er udstedt Spareobligationer for ca. 11 Mill. Kr.

Bankernes Indskud paa Folio-Konto, der i Juni Maaned som Følge af et Statslaan paa 60 Mill. Kr. gik ned med 25 Mill. Kr. og efter Pengeledighedslovenes Vedtagelse i Juli faldt med 124 Mill. Kr. og i August med 29 Mill. Kr., viser nu atter Stigning. Kontoen er i September steget med 13,9 Mill. Kr. til 978,3 Mill. Kr. En væsentlig Del heraf er bundne Indskud, dels paa Kontoen for Indskud paa 6 Maaneders Opsigelse, dels som Følge af Tillæget til Bankloven af 3. Juli 1942.

Ligesom i August var Stigningen i September paa Clearing-Konti med Udlandet kun ringe, nemlig 7,5 Mill. Kr. Ialt andrager denne Konto nu 1039,9 Mill. Kr. Derimod viser Tilgodehavendet paa Konto for forskellige Debitorer fortsat Stigning. I September er denne Konto vokset med 43,5 Mill. Kr. til 1151 Mill. Kr.

Af øvrige Forskydninger paa Balancen bemærkes, at Obligationsbeholdningen er vokset med 39,5 Mill. Kr. til 80,3 Mill. Kr. Finansministeriets almindelige Tilgodehavende hos Banken er steget med 45,5 Mill. Kr. til 192,9 Mill. Kr. Seddelcirkulationen er vokset med 13,1 Mill. Kr. til 846,8 Mill. Kr.

Som Helhed er Balancen vokset fra 2518 Mill. Kr. til 2608 Mill. Kr.

DANSK MERINDFØRSEL PAA 32 MILL. KR.

Udenrigshandelen viser i August en Merindførsel paa 32 Mill. Kr., idet den samlede Indførsel androg 118,8 Mill. Kr. mod 122,5 Mill. Kr. i Juli og 113,2 Mill. Kr. i August i Fjor, medens den samlede Udførsel beløb sig til 86,8 Mill. Kr. mod 73,6 Mill. Kr. i Juli og 89,1 Mill. Kr. i August i Fjor.

I Aarets første 8 Maaned har den gennemsnitlige maanedlige Merindførsel andraget 12,0 Mill. Kr. mod 5,1 Mill. Kr. i det tilsvarende Tidsrum i Fjor.

DEN STORE HAVNEKOMMISSION NEDSÆTTES NU

I en Betænkning om Havnebyggeriet i Frederikshavn og Skagen lovede Trafikminister Gunnar Larsen for et halvt Aars Tid siden at nedsætte en Kommission til Undersøgelse af alle danske Havne-Problemer. Nu kommer denne Kommission, og Landstingsmand Stensballe skal efter alt at dømme være Kommissionens Formand.

Det, Kommissionen først og fremmest skal beskæf-

tige sig med, er Forholdet mellem Statshavne og private Havne, og dernæst Konkurrencen mellem de forskellige Provinshavne. Men ogsaa Statstilskudet til Fiskerihavnene vil blive taget op til Prøvelse. Man regner ikke med, at Kommissionen vil kunne tilendebringe sit Arbejde hurtigt.

Blandt dem, der kan ventes udnævnt til Medlemmer af Havnekommissionen, er Kontorchef Garde i Trafikministeriet, og desuden vil Landbrugs- og Fiskeriministeriet naturligvis blive repræsenteret, endvidere Handelsministeriet og Finansministeriet, de politiske Partier paa Rigsdagen, Købstadsforeningen, Københavns Havn, Frihavnsaktieselskabet, de større Provinshavne, en Række Erhvervsorganisationer og andre, som har Tilknytning til Havnespørgsmaalene.

25 AARS JUBILÆUM I RADIOTELEGRAFISTFORENINGEN AF 1917.

Radiotelegrafistforeningen af 1917« fejrede i Tirsdags 25 Aarsdagen for sin Stiftelse.

Tanken om en Sammenslutning af de danske Radiotelegrafister dukkede op første Gang i 1914 paa Centralundervisningsanstalten i Radiotelegrafi, som Radioskolen i Svendborg dengang kaldtes. De første Forsøg førte dog ikke til noget positivt Resultat, men i Begyndelsen af 1916 dukkede Spørgsmaalet om Samling alter op, og efter betydelige Forarbejder opstod »Skandinavisk Radiotelegrafistforening«, men i Løbet af kort Tid rejstes en Stemning for en Forening paa anden Basis.

Det blev Radiotelegrafist Knud Aage Christensen, der blev Sjælen i det store Forarbejde til en virkelig faglig Forening for de danske Radiotelegrafister. Han udfoldede, sammen med nogle faa Kolleger, et omfattende Organisationsarbejde i Sommeren 1917, og i Oktober saa den nye Forening, der altsaa gennem 25 Aar har vist sin Berettigelse, Lyset, og paa et Møde i København stiftedes da »Skandinavisk Radiotelegrafistforening af 1917« med nævnte Knud Christensen som Formand. Dette Navn blev iøvrigt inden længe ændret til »Radiotelegrafistforeningen af 1917«, idet der allerede ved Starten fandtes en tilsvarende norsk Forening, og i 1919 organiseredes ligeledes de svenske Radiotelegrafister.

I Anledning af Jubilæet har Foreningen udsendt et Festskrift, der Aar for Aar i korte Træk skildrer Arbejdet og de opnaaede Resultater.

Trods det farende Liv, Foreningens Medlemmer maa føre, har der til alt Held for Foreningen været faa Personskifter i Bestyrelsen. I en samlet Periode af 16 Aar var saaledes C. A. Gottschalck Formand, og den nuværende Formand J. H. Geerthsen har været Medlem af Bestyrelsen siden 1925. Paa Jubilæumsdagen bestaar Foreningens Bestyrelse af J. H. Geerthsen, Formand, T. F. Holst, Næstformand, P. Erlandsen, C. A. Gottschalck, Kaj S. Jensen, V. Gyldvig, A. Holst Christiansen, S. A. Hansen, E. A. Knudsen, P. Sørensen, H. Gylding Hansen, B. Gross Jørgensen og E. V. Jacobsen. Foreningens Sekretær er Radiotelegrafist J. Madsen, der i over 20 Aar har ledet det daglige Arbejde.

SMUKT MARINE-LITOGRAFI

Litograf P. W. Johannsen har siden Foraaret arbejdet paa som Litografi at gengive Eckersbergs berømte Maleri fra 1830 »En dansk Korvet til Ankers paa Helsingør Rhed«. Nu foreligger det færdige Farvelitografi i Originalens Størrelse, og Kunstneren har atter haft Held med et af disse Maleri-Kopier, der kræver saa stort Arbejde. Det er ikke et almindeligt Farvetryk, gengivet i tre Farver. Her er hver eneste Farvenuance fæstet til Litografstenen, saa der til hvert Billede er anvendt op imod en Snes Litografsten.

Det Eckersberg'ske Litografi er overordentlig smukt og fint udført. Eckersberg havde fra sin tidligste Ungdom en Forkærlighed for Skibe, og han var vor fine-

ste Iagttager af Skibes Manøvrer i Storm og Stille, i Fart og til Ankers. Det Marinebillede, som P. W. Johannsen nu har gengivet, stammer fra en af Eckersbergs mange Ture op til Helsingør. I sin Dagbog giver den store Kunstner Billedet følgende Titel »Udsigt mod Syd fra Helsingørs Rhed, med en dansk Korvet til Ankers samt nogle mindre Skibe dels under Sejl og dels til Ankers. Korvetten menes at være *Flora*, der netop foretog sin første Prøvetur i Sundet i 1830. Senere skulde dette Skib stævne ud paa lange Togter til Vestindien, Guinea-Kysten og Sydamerika. Da Eckersberg malede sit Billede, havde *Flora* netop Station i Helsingør.

SVENSK DAMPER PRISEDØMT I TYSKLAND

Prisedomstolen i Hamburg har afsagt Dom i en Sag mod en svensk Damper. Det drejer sig om Dampren *Grängesberg*, tilhørende Grängesbergbolaget, som med Kullast fra Newcastle on Tyne til Le Havre anløb Nantes, hvor Skibet blev overrasket af tyske Tropper.

Dommen kom til at lyde paa, at Skibet skal inddrages til Tyskland uden Skadeserstatning. I Motiveringen hedder det, at Kul er Kontrabande.

Grängesberg, der er bygget i 1921, er paa 5,447 BRT.

DIREKTØR LENNART REUTERSKJÖLD 60 AAR

Chefen for Adolf Bratt & Co.s Rederifdeling, Direktør *Lennart Reuterskjöld* fyldte i Onsdags 60 Aar.

Direktør Reuterskjöld kom i sin Ungdom til Søs og sejlede i nogle Aar i oversøisk Fart. I Aarene fra 1901 til 1903 var han Deltager i en Sydpolsekspedition. Senere sejlede han en Del Aar som Skibsfører indtil 1912, da han blev Souschef ved Grängesbergbolagets Afdeling i Oxelösund. Senere blev han Havnekaptajn her, indtil han i 1920 overtog Stillingen som Direktør for Göteborg Havns Arbejdskontor. Siden 1935 har han været Direktør for Firmaet Adolf Bratt & Co.s Rederifdeling og samtidig Vicedirektør i Dampskibsselskaberne Adolf og Østersjön.

Igennem Aarene har Direktør Reuterskjöld beklædt en lang Række Tillidshverv indenfor svensk Skibsfart.

RØDE KORS-FARTEN PAA GRÆKENLAND

I det engelske Underhus har Parlamentssekretær *Dingle Foot* meddelt, at Levnedsmiddeltrafikken til Grækenland med svenske Baade har kunnet oprettholdes uden Forstyrrelser. De tre første Skibe, som ankom til Piræus i Slutningen af August, er returneret den 23. September. To andre Skibe er ankommet til Piræus den 18. September, og de vender om kort Tid tilbage til Montreal.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Göta-verken har nu leveret det andet Skib i den Serie paa ti Motorskibe til Malmtransport, som Værftet bygger til Rederiaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund. Skibet, der fik Navnet *Zarek*, er Søsterskib til *Akka*, som blev leveret for to Maanedes siden, og som nu fragter Korn fra Canada til Grækenland i Røde Kors-Farten.

Zarek laster 8980 Tons d.w. og er udrustet med en 6-cylindret enkeltvirkende to-takts Dieselmotor, som udvikler 5200 indicerede HK. og giver Baaden en Fart af 13 $\frac{1}{2}$ Knob.

To Ubaade, *Näcken* og *Najaden*, er blevet solat fra Kockums mek. Verkstad. Den ene af disse solattes paa sædvanlig Maade, langskibs, medens den anden tog Vandel tværskibs. Ved Søsætningen bragte Admiral Bjurner den svenske Flaades Tak til Værftet for hurtigt og veludført Arbejde.

ENGELSKKE REDERIRESLTATER

I 1941 havde Cairn Line of Steamships en Driftsindtægt paa £ 45,865. Efter Fradrag af Reparations- og Vedligeholdelsesudgifter, der androg £6490, efter Henlæggelse af £20,000 til ordinært Reservefond og £10,000 til Fornyelsesfond, udbetaltes der en Dividende paa 4 pCt., med Fradrag af Skatter, og £6392 overførtes i ny Regning.

Af den Beretning, som Burns, Philp & Co., Sydney, har udsendt for 1941, fremgaar det, at som Følge af fjendtlig Indgriben og Regeringsindgreb er Forretning i Papua, Ny Guinea og Nederlandske Indien definitivt indstillet. Efter Fradrag af £ 107,865 til Imødegaaelse af Afskrivning, Skatter og andre Udgifter beløb Selskabets Nettoindtægt sig til £ 194,436. Der betaltes en uforandret Dividende paa 10 pCt.

Restriktioner indenfor Handel og Industri.

Arbejderbevægelsens Erhvervsraad har holdt Møde, Ahvor Formanden, forhenværende Minister *Ludvig Christensen* aflagde Beretning om Raadets Virksomhed siden det første Møde, der afholdtes i Januar Maaned. Under Beretningsaflæggelsen stillede den forhenværende Minister Krav om en effektiv Priskontrol, Importregulering, Produktionsordninger og Investeringskontrol.

Om Foranstaltningerne mod de ledige Penge udtalte Formanden, at denne Lovgivning kun kan være et første Skridt paa Vejen mod den nødvendige Investeringskontrol. Det, det gælder om, er først og fremmest at sikre Produktionen i Virksomheder, hvis Produktion har størst Betydning for Befolkningens Forsyning med livsvigtige Varer og for Beskæftigelsen, uden at Priserne af den Grund løber løbsk. Det kræver en effektiv Produktionskontrol, en gennemgribende Importregulering, et Sæt af Produktionsordninger og en Investeringskontrol.

Gennemførelsen af Lovene er betydningsfuld, idet den viser, at Regeringen er klar over de Problemer, der foreligger, og at den har den gode Vilje til at løse dem, men Regeringen maa fortsat foretage de videre nødvendige Indgreb, naar vi nærmer os den Tid ved Krigens Afslutning, hvor det maatte blive aktuelt som Følge af de ledige Penges sandsynlige Pres paa Prisniveauet. Formanden advarede mod Talen om, at Statsindgrebene maa søges afviklet samtidig med, at

Freden kommer. Fra Arbejderbevægelsens Side ønsker man ikke unødvendige Baand lagt paa Erhvervslivet, men det kan ikke siges for tydeligt, at denne Gang maa Hensynet til den brede Befolknings Velfærd gaa forud for Hensynet til visse gale Idealer om fri Handel og fri Næring.

Vi bør ikke ved unødige Restriktioner gøre Genopbygningen sværere

I Handels- og Kontoristforeningen har Formanden for Grosserersocietetets Komite, Grosserer *Rudolph Schmidt*, holdt et Foredrag, der i mangt og meget er en direkte Imødegaaelse af Kravene fra Arbejderbevægelsens Erhvervsraad.

Grosserer *Rudolph Schmidt* henviste til, at Danmark allerede i 7-8 Aar før Krigens udbrød havde levet under Restriktioner, men under alle Vanskeligheder havde Handelen bevaret sine Forbindelser, og saavel da den politiske Uro trak op, som efter Krigens Udbrud, indkøbte Importørerne i Handel og Industri med deres Kendskab til Udlandets Leveringsmuligheder mange Varer. Ud fra Erfaringer fra forrige Krig om, hvilke Varer det var af Betydning at faa hjem, sikrede de — med og uden Valutacentralens Velsignelse — Landet store og nyttige Forsyninger.

Om Samarbejdet mellem Handelen og Industrien udtalte Grosserer *Rudolph Schmidt*:

— Jeg haaber, at Samarbejdet mellem Handelens og

Industriens — og ogsaa Landbrugets — Hovedorganisationer, efterhaanden som Varemangelen bliver større, vil kunne udstrække sig til ogsaa at løse opstaaende Vanskeligheder og Divergenser paa dette Omraade.

Med Hensyn til Priskontrollen, som Handelen under de nuværende Forhold finder nødvendig, bemærkede Taleren, at ogsaa Handelen er interesseret i ikke at faa Prisniveauet skruet op. Handelen køber ikke blot Varer til den nærmeste Tid, men har Ordre liggende i Udlandet til høje Priser og faar, hvor højt end Priserne gaar op, sin tilmaalte Avance pr. Kvantum. Men jo højere Priserne ligger, jo større bliver *Handelens Tab, naar Priserne engang vender.*

Fra enkelt Side er antydnet, at man til den Tid vil holde dem, der ligger med Varer eller har sat Penge i Produktion, skadesløs ved at opretholde Importregulering eller andre Restriktioner. Men vi fra Handelens Side ønsker ikke Restriktioner længere end nødvendigt; Restriktioner for at opretholde højere Priser for Handelens eller Produktionens Skyld er vi ikke Tilhængere af. Naar Priserne ude i Verden begynder at gaa den anden Vej, er det i Samfundets, Forbrugernes og Erhvervslivets Interesse, at vi som konkurrencedygtigt Land staar i saa fri Forbindelse med Udlandet, som Forholdene maatte tillade. Derfor vil jeg gentage, at Handelen, som i første Omgang maa tage Tab, naar Priserne gaar ned, ikke er interesseret i, at Prisniveauet skrues op, men til Gengæld maa Handelen ikke ved haardhændet Skatte- og Prispolitik berøves Mulighederne for at kunne tage dette Tab.

Grosserer Schmidt sluttede sit Foredrag:

— Jeg gaar ud fra, at alle er enige om, at det gæl-

der om, at vi bevarer vor *Industri*, saa den er parat til at tage fat igen efter Krigen, ligeledes at vor *Skibsfart* bedst muligt maa være i Stand til at sejle, naar Krigen er forbi, og at *Landbruget* holder sit Produktionsapparat i Orden. Men det samme gælder saa sandelig ogsaa vor *Handel*, saa Handelens Virksomheder og dens Forbindelser opretholdes. Det vilde være en Ulykke, om Handelen lægges øde; den er en Nødvendighed for det danske Samfund, hvis dette atter skal være konkurrencedygtigt, som den har været det for.

Intet af Erhvervene er sig selv nok, og ved Samarbejde mellem Handel, Industri og Haandværk, Landbrug og Søfart og alle andre Erhvervsgræne vil vi naa længst. Under de vanskelige Forhold er Samarbejdet blevet stærkere. Lad et erhvervsmæssigt Danmark tage det Arbejde op, som ligger foran os.

Hvad Krigen og Freden vil bringe, og hvorledes Forholdene vil blive til den Tid, véd ingen i Dag, sluttede Taleren. Meget vil utvivlsomt blive anderledes, end det har været før. Men med den Omstillingsevne til ændrede Forhold og andre Produktionsvilkaar, som de danske Erhverv før har vist, vil jeg tro, at ogsaa vi vil faa en Plads i Fremtiden, som svarer til vor Evne og den Indsats, vi kan yde. Vi er klare over, at ogsaa vi maa indrette os efter de Ordninger udefra, som maatte blive nødvendige for det Samvirke, som vi med andre Nationer maa deltage i, naar Genopbygningsarbejdet efter Krigen skal begynde. Men vi maa ikke gøre det besværligere for os selv. Et lille Land staar sig ved under de givne Forhold at give sine Producenter i Landbrug og Industri og ikke mindst sin Handel de friest mulige Betingelser at virke under.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Atter Dødsbudskab fra Havet

I sidst udkomne Nummer meddeler *Maskinmesteren*, Medlemsbladet for »Maskinmestrenes Forening«, at den 32-aarige Maskinmester *B. M. Augustsen* den 7. Juni er omkommet som Folge af Krigsbegivenhederne.

Mester Augustsen tog Præliminæreksamen ved Fredericia Realskole, lærte Maskinfaget hos Fabrikant Th. Steensgaard i Middelfart og tog, efter at have arbejdet et Par Aar som Svend, ud som Fyrbøder med et af Rederiet J. Lauritzens Skibe. I 1935 tog han den alm. Maskinmester-eksamen og Haandværkerprøven, sejlede som Maskinassistent i samme Rederi og læste saa i 1938 til den udv. Maskinmester-eksamen, som han bestod i Januar 1939.

I Marts samme Aar ansattes den energiske unge Mand i Ø. K., hvor han først var med M/S »Canada« som Assistent, senere med M/S »Afrika«, og i Januar 1940 blev Augustsen 4. Maskinmester i M/S »Chile«.

Maskinmester Augustsen var ugift, men efterlader sine Forældre i Nyborg.

Dødsfald

En kendt Svendborg-Skipper *N. C. Nielsen*, Kobberbøksvej 24, er død, 57 Aar gammel. Afdøde har i mange Aar ført Motorskibet »Helena«, der gik paa Ruten Svendborg—Sønderborg. »Helena« blev for en Del Aar siden afløst af et nyt Fartøj »Sylvia«, og samtidig hermed overdrog Nielsen Ruten til sin Søn.

Skibsfører *H. P. Sørensen*, Lohals, er død paa Rigshospitalet i København, 77 Aar gammel. Skibsfører Sørensen, der indtil for et halvt Aar siden sejlede med Mo-

torsejleren »Fremad«, der gik i Fart mellem Aalborg og Odense med Cement, havde flere Tillidshverv, bl. a. var han i Bestyrelsen for Lohals Havn.

I Hæfte for at have forfalsket Tilsynsbogen

Statsadvokaten i København havde rejst Tiltale mod Svend Aage Thorup Nielsen, der var Ejer af Motorjagt »Guldborgsund«, for ikke at have efterkommet Statens Skibstilsyns Krav om at lade foretage Hovedreparation af Skibets Motor og desuagtet at have indført i Tilsynsbogen at denne Hovedreparation havde fundet Sted. Tiltalte havde faaet Skipper Chr. Hansen til at underskrive Tilsynsbogen, men Statsadvokaten frafaldt Tiltale mod ham. »Guldborgsund« blev solgt og hedder nu »Hanna«, med Dragør som Hjemsted.

I den af Sørensen afsagte Dom hedder det bl. a., at Tiltalte Svend Aage Thorup Nielsens Forhold falder ind under den strengere Straffebestemmelse i Sølovens Pg. 287, 2. Stk., som falsk Foren af Tilsynsbogen.

Dommen kom til at lyde paa Hæfte i 30 Dage og Sagens Omkostninger blev fastsat til 80 Kr.

Store Havnearbejder ved Hurup Havn

De store Skader, som Isen sidste Vinter anrettede paa Hurup Havn paa Jyllands Østkyst Syd for Limfjorden, vil nu blive udbedrede. Amtet har bevilget 26.000 Kr., Kommunen 13.300 Kr., medens Arbejds- og Socialministeriet har givet Tilsagn om Støtte i Henhold til Beskæftigel-

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1878

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau

Stubenrauchstr. 69

a d. Kaiserallee

Ruf: 8842 66

Drahtanschrift: Kromschiff Berlin.

Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

ZEISE

PROPELLER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

sesloven. Det omfattende Arbejde vil give Arbejde hele Vinteren til 25—30 Mand. Arbejdet er kalkuleret til 186.000 Kr.

Hurup Havnebestyrelse har derefter udbudt Bygningen af en Dæmning, Ombygning af Adgangsbroen og Opførelse af en Sandfanger i Hurup Havn til offentlig Licitation.

Et Forslag gaar ud paa at bygge en Dæmning med Stenglacis, medens et andet Forslag gaar ud paa at bygge Dæmningen af Beton.

Den raadgivende Ingeniør ved dette Havnearbejde er Erik V. Ramsing, København.

Damarks største Fiskekutter

I Tirsdags foretoges fra Esbjerg Prøvetur med Danmarks største Fiskekutter, der er bygget til et Interessentskab i Esbjerg. Kutteren, der har været under Bygning i ca. 3 Aar paa Søren Kjeldsens Værft i Esbjerg, er paa 99,98 Brutto Tons og er forsynet med en Motor paa 240/65 HK. Byggesummen for Kutteren er ca. 250.000 Kr.

En Grundstødning ved Ystad

I Søretten i København blev der afgivet Forklaring i Anledning af, at Danpskibet »Merkur« af Rønne den 30. September d. A. paa Rejse fra Rønne til København med Stykgods har været grundstødt paa den svenske Kyst i Nærheden af Ystad.

Af Føreren, Kaptajn A. Hintzes, Rapport fremgik, at Skibet var afsejlet fra Rønne Kl. ca. 18. Vejret var diset, og Kl. ca. 23 blev der tæt Taage. Kl. 23,35 tog Skibet Grunden paa jævn Sandbund. Man forsøgte at føre Varpankere ud, men kunde ikke finde Holdebund, og gentagne Forsøg paa at bakke Skibet af ved egen Kraft blev ogsaa uden Resultat. Da det blev Dag tog Kaptajnen i Land for at søge Hjælp, men da var der allerede rekvireret Bjærgningsdamper fra Malmö. Som Følge af uroligt Vejr lykkedes det først Fredag den 2. Oktober Kl. 6,10 at faa Forbindelse med Bjærgningsdamperen »Harold«. Der maatte lægtes 50 Tons af »Merkur« Last i en Fiskerbaad, inden Damperen samme Nat kom flot og kunde gaa ind til Ystad.

Kaptajn Hintze oplyste, at han ikke selv havde været paa Broen ved Grundstødningen, men han havde, førend han forlod denne, udsat en Kurs, der skulde føre Damperen klar af Landet i en Afstand af ca. 10 Sømil. Skibet er imidlertid forsat stærkt N.-Ø. over, og naar dette har kunnet ske, maa det efter Kaptajnens Mening skyldes, at en Tværskibsmagnet paa Bestikhusaget var kommet ud af Stilling og maa have indvirket paa Kompasset.

Styrmanden, Th. Scheller, der havde Vagt, da Grundstødningen skete, Maskinmester Thornberg og Ungmand Svend Harup bekræftede saavel Rapporten som den af Kaptajnen afgivne Forklaring.

»Esja« grundstødt ved Island

Det islandske Passagermotorskib »Esja«, der kort før Krigen afleveredes til Island fra Skibsværftet i Aalborg, grundstødte for nylig ved Island. Der var ved Grundstødningen flere Hundrede Pasagerer om Bord. Ingen af Passagererne kom dog noget til, og efter nogle Dage lykkedes det at faa Skibet af Grunden. Med den ogsaa for Islænderne raadende Tonnagemangel betragtedes det som et Held, at Skibet ikke blev videre beskadiget.

Svenske Skibsforlis

Det svenske østasiatiske Kompagnis Motorskib »Peiping« er fornylig krigsforlist, efter hvad der meddeles til det svenske Udenrigsministerium og Rederiet. Af Besætningen er 31 Mand reddet og indbragt til en Havn ved det karaimiske Hav. Tre Mand omkom ved Ulykken. »Peiping« var paa 10,330 Tons d. w. og var bygget i 1931.

Svea-Bolagets Damper »Thule« er nylig forulykket ifølge en Meddelelse til det svenske Udenrigsministerium fra det svenske Gesandtskab i Berlin. Af Besætningen er 12 Mand og 1 Kvinde blevet reddet og ført til en nederlandsk Havn. 9 Mand og 1 Kvinde savnes. »Thule« var paa 3,435 Tons Dødvægt og var bygget i Frederiksstad 1930.

Sveaselskabets Damper »Skagul« er forlist efter en Kollision ved Græsskøren mellem Hævringe og Oxelösund. Da Kollisionen skete, var det taaget. Damperen, som var paa Rejse nordpaa, tørnede først mod en Bugserbaad og fik senere haard Skade af en efterfølgende Pram. »Skagul« sank i Løbet af 5 Minutter. Besætningen, som bestod af 19 Mand, blev reddet ombord paa Bugserbaaden og Prammen og blev ført ind til Oxelösund. Det lykkedes ikke Besætningen at redde nogen af deres Ejendele. In-

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

gen kom til Skade. »Skagul« er bygget 1925 og var paa 1627 Ton.

Nye Generalkonsuler i Göteborg

Ligesom under forrige Krig er det britiske Konsulat i Göteborg blevet gjort til Generalkonsulat, og den svenske Konge har derefter anerkendt den britiske Statsborger E. G. Sebastian som Generalkonsul i Göteborg.

Endvidere er den finske Statsborger P. J. Hynninen blevet anerkendt som Finlands Generalkonsul i Göteborg.

Forhøjede Tilskud til Itallens Skibsbygning

Inden for italienske Skibsbygger- og Rederkredse ventes der udstedt en ny Lov, der vil medføre Ændringer i de Begunstigelser, som ydes fra Statens Side ved Køllægning til nye Skibe, som bygges af indenlandske Materialer. De hidtidige Bestemmelser for Tilskud til Skibsbygningen blev fastsat i 1938, og som Følge af Krigen er der sket saadanne Ændringer, at de Tilskud, der nu ydes, ikke mere er tilstrækkelige.

Hollandsk Udbytte

Holland Scheepswerf en Machinenhandel i Hendrik-Ido-Ambacht, der har en Kapital paa 545.000 Gylden, har i Driftsaaret 1941/42 haft en Fortjeneste paa 100.157 Gylden mod 481.650 Gylden det foregaaende Aar. Der udbetales 6 pCt. i Udbytte mod 21 Aaret forud.

Amerikanske Indsøskibe i Atlanterhavsfart

Samtlige større amerikanske Skibe, som hidtil har været i Fart paa de store amerikanske Indsøer, er for Tiden Genstand for gennemgribende Ombygning. Hensigten hermed er at gøre Skibene egnede til at sættes i Oceanfart som Afhjælpning af Tonnagemanglen. Amerikanske Skibsfartseksperter udtaler, at disse Skibe vil kunne gøre udmærket Fyldest i Atlanterhavsfarten.

PERSONALIA

80 Aar

Paa Tirsdag — den 13. Oktober — fylder en af D. F. D. S.s forhenværende, mangeaarige og kendte Førere, Kaptajn C. E. Andresen, 80 Aar. Kaptajn Andresen forlod Søen 1928, men har bevaret sin store Interesse for Søen og Skibsførerstanden.

En kendt Sømand, Kaptajn *Eniel Olsen* fyldte i Søndags 80 Aar.

Kaptajn Olsen, som gennem mange Aar sejlede med Dampskibsselskabet »Danmark«s Skibe, fulgte med dette Rederi over i Dampskibsselskabet »Norden«, da det i 1913 overtog Rederiet »Danmark«. I de følgende Aar, indtil han i 1923 tog sin Afsked, forle han flere af Rederiet Nordens store Skibe i oversøisk Fart.

75 Aar

Fhv. Skibsfører *Andreas Rasmussen*, Strynø, fylder i Dag — Fredag den 9. Oktober 75 Aar.

Rasmussen er født paa Strynø og kom som ganske ung ud at sejle. Han har ført forskellige Skibe og var sidst Ejer og Fører af Skonnerten »Hans«, som han solgte omkring Midten af Tyverne og dermed sagde Søen Farvel.

70 Aar

Tidligere Fører i Marius Nielsen & Søn's Rederi, Kaptajn *N. Jepsen*, fylder paa Søndag 70 Aar. Kaptajn Jepsen gik i Land 1931 og var sidste Fører af S/S »Marianne«. Kaptajn Jepsen er bosiddende i Nordby paa Fanø.

30 Aar i D/S »Vesterhavet«

Maskinmester *F. H. Pelle*, Kastrup havde i Onsdags været ansat som 1. Maskinmester i D/S »Vesterhavet« i 30 Aar, idet han paa denne Dag i 1912 tiltraadte som Maskinchef i S/S »Stella« og senere har været Maskinchef i flere af Rederiets Skibe. For Tiden holder Mester Pelle Ferie i sit Hjem.

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
ANALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MØGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
 KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
 Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
 „NAVIGATION“

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

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
 »HOVMAND«

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
 BEFRAGTNINGSFORRETNING
 SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED
 Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
 Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

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

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**.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
 TLF. C. 3491

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 8. Oktober 1942.

Nr. 40.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. 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. Kvarteralsabonnement 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. Østersøen.

1378. Danmark. Gedser S. Losseplads ophævet.

Lossepladsen paa c. 54° 32' N. 11° 57' E., ved Indsejlingen til *Gedser*, er nedlagt. De 4 udlagte grønne Spidstønder er inddraget.
(E. f. S. Nr. 18/696 1941. Kort Nr. 191, 186 og 187.)

1379. Sverige. Kämpingebukten. Vrag afmærket.

(U. f. s. Nr. 40/1833. Stockholm 1942.)

Vraget af et mindre Motorfartøj, hvoraf Masten rager op over Vandet, og som er sunket paa 55° 21',⁴² N. 12° 59',²⁵ E., c. 200 m E. t. N. for Stagen med 2 Balloner i *Kämpingebukten*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 10^s, udlagt henholdsvis 20 m og 50 m ENE. for Vraget.

1380. Sverige. Öland. Ölands södra udde. Bifyr forandret.

(U. f. s. Nr. 40/1832. Stockholm 1942.)

E. f. S. Nr. 34/1188 1942 udgaar og erstattes med:

Ölands södra udde's Bifyr paa c. 56° 12' N. 16° 24' E. er forandret og lyser, som følger:

1. Hvidt Et-Blink i Pejl. fra 150° til 159°.
2. Hvidt, fast Lys i — - 159° - 167°,⁵.
3. Rødt, fast Lys i — - 167°,⁵ til Land.

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 34/1188 1942. Kort Nr. 180 og 181.)

1381. Sverige. Stockholms Skærgaard. Torö—Järflotta. Undervandskabel udlagt. Ankring forbudt.

(U. f. s. Nr. 40/1831. Stockholm 1942.)

Et Undervandskabel er udlagt mellem *Sågsten* i *Torö* Sogn og *Järflotta* i *Ösmo* Sogn paa c. 58° 50',⁰ N. 17° 52',⁵ E. Det er forbudt at ankre paa begge Sider af Kablet indenfor en Afstand af 150 m fra dette.

1382. Sverige. Stockholms Skærgaard. Järflotta. Lystønde udlægges.
(U. f. s. Nr. 40/1883. Stockholm 1942.)
En Lystønde, der viser rødt Et-Blink, udlægges snarest paa $58^{\circ} 51' 42''$ N. $17^{\circ} 56' 36''$ E., S. for en $4,5$ m Grund ved *Järflotta*.
1383. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Afmærkning midlertidigt inddraget.
(U. f. s. Nr. 40/1830. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Sømærker er midlertidigt inddraget:
Lystønderne *Vänta litets grund* paa c. $62^{\circ} 30'$ N. $18^{\circ} 20'$ E. og *Argos grund*.
Lys- og Fløjtetønden *Giffards grund* paa c. $60^{\circ} 32'$ N. $18^{\circ} 43'$ E.
Samtlige Stager ved *Vänta litets grund*, *Östra Finngrundsbanken*, *Västra Finngrundsbanken*, *Blockbanken*, *Utknallen*, *Argos grund*, *Giffards grund* og *Grundkallegrunden*.
(E. f. S. Nr. 39/1346 1942.)
1384. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Bonden Fyr midlertidigt delvis blændet.
(U. f. s. Nr. 40/1827. Stockholm 1942.)
Bonden Fyr paa c. $63^{\circ} 26'$ N. $20^{\circ} 02'$ E. er midlertidigt blændet imellem Pejlingerne 251° og 57° .
1385. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken. Sømærker midlertidigt inddraget.
(U. f. s. Nr. 40/1828. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Sømærker i *Östra Kvarken* er midlertidigt inddraget:
a) Sort Stage med 2 Balloner paa c. $63^{\circ} 29',_0$ N. $20^{\circ} 46',_8$ E.
b) Rød Stage med 1 Kost over 2 Balloner paa c. $63^{\circ} 29',_0$ N. $20^{\circ} 46',_1$ E.
c) Sort Stage med 1 Ballon paa c. $63^{\circ} 29',_6$ N. $20^{\circ} 48',_1$ E.
d) Rød Stage med 1 Ballon over 1 Kost paa c. $63^{\circ} 30',_4$ N. $20^{\circ} 48',_0$ E.
e) Rød Stage med 2 Koste over 1 Ballon paa c. $63^{\circ} 31',_5$ N. $20^{\circ} 50',_1$ E.
f) Sort Stage med 3 Balloner paa c. $63^{\circ} 30',_7$ N. $20^{\circ} 51',_8$ E.
g) Sort Stage med 1 Ballon paa c. $63^{\circ} 30',_9$ N. $20^{\circ} 45',_5$ E.
h) Sort Stage med 2 Balloner paa c. $63^{\circ} 32',_1$ N. $20^{\circ} 48',_0$ E.
i) Rød Stage med 1 Kost over 1 Ballon paa c. $63^{\circ} 33',_5$ N. $20^{\circ} 45',_5$ E.
j) Rød Stage med 1 Ballon mellem 2 Koste paa c. $63^{\circ} 33',_5$ N. $20^{\circ} 50',_0$ E.
k) Sort Stage med 2 Balloner og hvidt Bælte paa c. $63^{\circ} 36',_8$ N. $20^{\circ} 54',_7$ E.

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

1386. Danmark. Sundet. Kronborg S. t. E. Skibsfartshindring fjernet. Vragafmærkning inddraget.
Skibsfartshindringen paa $55^{\circ} 59'$ ($40''$) N. $12^{\circ} 38'$ ($26''$) E., c. $2,7$ Sm 170° fra *Kronborg Fyr*, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 39/1352 1942.)
1387. Danmark. Sundet. Drogden Fyr S. Skibsfartshindring nedsprængt.
Skibsfartshindringen paa $55^{\circ} 29' 19''$ N. $12^{\circ} 42' 06''$ E., c. $2,9$ Sm 189° fra *Drogden Fyr*, er nedsprængt til en mindste Dybde af $9,2$ m. Den ved Hindringen udlagte Vragafmærkning er inddraget.
(E. f. S. Nr. 17/670 1941. Kort Nr. 133, 132, 130, 125 og 180.)
1388. Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen. Midlertidigt udlagt Lystønde inddraget.
(U. f. s. Nr. 40/1840. Stockholm 1942.)
Efter at Uddybningsarbejdet ved Sejløbet til *Falsterbokanalen* er afsluttet, er den ved Løbets W.-Side midlertidigt udlagte sortmalede Lystønde, der viste hvidt Et-Blink hver 2 s., paa $55^{\circ} 27',_90$ N. $12^{\circ} 53',_50$ E., inddraget.
(E. f. S. Nr. 52/1692, Pkt. 2 f 1941. Kort Nr. 132 og 130.)

1389. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sæløer NW. Oplysning om Vrag.**
Vraget af et mindre Motorsejlskib er sunket paa $55^{\circ} 06' (22'') N. 12^{\circ} 12' (06'')$ E., 12 m ESE. for *Sæløer N.* hvide Stage med Halmvisk.
1390. **(T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Stenpladerne. Sømærke i Uorden.**
Stagen paa *Stenpladerne E.* hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste paa $54^{\circ} 52' (46'') N. 12^{\circ} 08' (21'')$ E. er knækket.
1391. **Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak S. Oplysning om Sømærkes Plads.**
Agersø Flak S. hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste er udlagt i 20,5 m Vand paa $55^{\circ} 11' 49'' N. 11^{\circ} 08' 35'' E.$, c. 200 m SSW. for 3,9 m Pullen paa *Agersø Flak.*
(E. f. S. Nr. 38/1319 1942. Kort Nr. 143, 142, 140, 126 og 180. Danske Lods III, Side 97. Søm.-Fort. Side 47, Nr. 25.)
1392. **Danmark. Lille-Bælt. Vejle Havn. Dybde forøget.**
Efter foretaget Uddybning er Dybden i den Del af *Vejle Havn* paa c. $55^{\circ} 42',3 N. 9^{\circ} 33',6 E.$, hvor Dybden hidtil var 6,9 m, samt i den gravede Rende til Havnen forøget til 7,0 m.
(Kort Nr. 114. Danske Lods III, Side 111. Havnelods, Side 220.)
1393. **(T). Danmark. Lille-Bælt. Snoghøj. Anlægsbro ødelagt af Is.**
Snoghøj Anlægsbro paa c. $55^{\circ} 31',2 N. 9^{\circ} 43',1 E.$ er ødelagt af Isen, idet de S.-ligste 5—6 m af Broen er brudt ned, og Broens Stenfyld er skredet ud.
Til Afmærkning af Broresterne vil der blive nedrammet en Pæl ved Brohovedets SW.-lige Hjørne samt en Pæl ved dets SE.-lige Hjørne saa langt ude, som den udskredne Stenfyld naar.
Anlægsbroen vil indtil videre ikke blive genopført.
Det tidligere Færgeleje ved Anlægsbroens E.-lige Side er fjernet.
(Havnelods, Side 196.)
1394. **Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Bro ødelagt.**
Hejlsminde Bro paa c. $55^{\circ} 21',6 N. 9^{\circ} 36',4 E.$ er ødelagt. Den tidligere Jorddæmning strækker sig nu som en c. 240 m lang, lav Landtunge ud fra Kysten. Træbroen er forsvundet, idet der dog endnu findes enkelte Pælestumper, der rager op over Bunden.
(Kort Nr. 151. Danske Lods III, Side 127. Havnelods, Side 88.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1395. **Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Sømærke inddraget.**
Den sorte Spidstønde med 1 sort Flag paa $56^{\circ} 05' 00'' N. 11^{\circ} 55' 40'' E.$, c. 7 Sm $22\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Spodsbjærg Fyr*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 20/741 1942.)
1396. **Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.**
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 29. September 1942 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.
(E. f. S. Nr. 35/1238 1942.)

- 1397. Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.**
Der afholdes Skarpskydningsøvelser den 9., 16. og 28. Oktober 1942, hver Dag Kl. 1000—1600, fra Terrænet ved *Markeslev*, N. for *Holbæk Fjord*, mod *Kirsebærholm*.
Fareområdet under Skydningerne begrænses af en Linie gennem Punkterne:
a) 55° 45' N. 11° 42' E. c) 55° 42' N. 11° 51' E.
b) 55° 45' N. 11° 51' E. d) 55° 42' N. 11° 42' E.
Sikkerhedshøjde: 500 m.
Der vil ikke blive hejst særlige Afspærringssignaler.
Man advares imod under Skydningerne at færdes i *Holbæk Fjord* og i *Inderbredning*.
- 1398. Danmark. Kattogat SW.-lige Del. Kolby Kaas NW. Oplysning om Skibsfartshindrings Plads.**
Den i E. f. S. Nr. 38/1321 1942 rapporterede Skibsfartshindring ligger i 12,5 m Vand paa 55° 49' 03" N. 10° 28' 59" E., c. 2,1 Sm 310° fra *Kolby Kaas Havn*.
(E. f. S. Nr. 38/1321 1942.)
- 1399. Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Afmærkning forandres.**
1. *Nørre-Mejlgrund E.* røde Stage med 2 opadvendte Koste paa c. 57° 01',1 N. 9° 23',7 E. er ombyttet med en rød Stage med 1 opadvendt Kost og benævnes *Nørre-Mejlgrund*.
2. En rød Stage med 2 opadvendte Koste er udlagt i 4 m Vand paa 57° 01' (08") N. 9° 24' (22") E., c. 600 m E. for det under Punkt 1 nævnte Sømærke, og benævnes *Nørre-Mejlgrund E.*
(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 83. Søm.-Fort. Side 67, Nr. 14 og 15.)
(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1400. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 359 af 27. August 1941 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.**
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 29. September 1942 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, foretages efter Samraad med Marineministeriet herved følgende Ændring i Bekendtgørelse Nr. 359 af 27. August 1941 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande:
- § 1.
- § 1, Pkt. 7, affattes saaledes:
„7. Ved *Bornholm*, NE. for *Dueodde*.
a) 55° 01',4 N. 15° 07',4 E. c) 54° 59',4 N. 15° 11',4 E.
b) 55° 01',4 N. 15° 11',4 E. d) 54° 59',4 N. 15° 05',2 E.“
- § 2.
- Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(E. f. S. Nr. 1/132 og 37/1309 1942. Kort Nr. 189 og 188.)
- 1401. Sverige. Falsterbokanalen. Oplysning om Dybde.**
(U. f. s. Nr. 40/1884. Stockholm 1942.)
Dybden i *Falsterbokanalen* paa c. 55° 24½' N. 12° 56½' E. samt i Sejlløbene dertil er 7,2 m ved Middelvandstand.
(E. f. S. Nr. 52/1698 1941. Kort Nr. 132, 130, 187, 188, 125 og 180.)

Tillæg.

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

1402. Danmark. Sundet. Espergærde E. Skibsfartshindring fjernet.

Den i E. f. S. Nr. 38/1332 1942 rapporterede Skibsfartshindring paa c. $55^{\circ} 59',_1$ N. $12^{\circ} 37',_7$ E., c. 2 Sm 102° fra *Espergærde* Havn, er fjernet. Den udlagte Stage med 1 rød Ballon er inddraget.

(E. f. S. Nr. 38/1332 1942.)

1403. Danmark. Sundet. Humlebæk E. Rungsted E. Midlertidigt udlagte Sømærker inddraget.

De to i E. f. S. Nr. 33/1176 1942 nævnte midlertidigt udlagte Sømærker, nemlig *Humlebæk E.* og *Rungsted E.* sorte Spidstønder paa henholdsvis c. $55^{\circ} 58',_2$ N. $12^{\circ} 36',_8$ E., c. 2 Sm 92° fra *Humlebæk* Havn, og c. $55^{\circ} 53',_1$ N. $12^{\circ} 36',_0$ E., c. 1,8 Sm 90° fra *Rungsted* Havn, samt den c. 200 m N. for *Humlebæk E.* sorte Spidstønde udlagte sorte Fortøjningsbøje, mærket *Søværnets Kystbevogtning*, er atter inddraget.

(E. f. S. Nr. 23/850 og 33/1176 1942.)

1404. Danmark. Sundet. Prøvestenshavn NE. t. N. Skibsfartshindrings Natafmærkning forandret.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/1353 1942 meddeles, at den paa Hindringen paa $55^{\circ} 41' 20''$ N. $12^{\circ} 39' 14''$ E. anbragte Lanterne er fjernet. En grøn Spirtønde, der viser rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, er udlagt c. 50 m SW. for Hindringen.

(E. f. S. Nr. 39/1353 1942.)

1405. Danmark. Sundet. Nordre-Røse SE. t. S. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/1282 1942 meddeles, at den deri nævnte Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 37',_2$ N. $12^{\circ} 42',_6$ E., c. 1,1 Sm 148° fra *Nordre-Røse* Fyr, forgæves har været eftersøgt.

Den udlagte Bøje er inddraget.

(E. f. S. Nr. 37/1282 1942.)

1406. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svelmø E. Undervandshindring rapporteret.

Et Skib med et Dybgaende af 2,8 m rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 02',_1$ N. $10^{\circ} 21',_4$ E., c. 200 m SW. for *Svelmø Laargrund* hvide Stage med Halmvisk. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1407. (P). Norge. Troms. Skagøysundet. Straumnes Fyr forandres.

(E. f. S. Nr. 18/421. Oslo 1942.)

Da der i Aar vil blive udlagt en Stage paa 8 m Grunden paa $70^{\circ} 00' 34''$ N. $18^{\circ} 47' 40''$ E., vil *Straumnes* Fyr paa c. $70^{\circ} 01',_5$ N. $18^{\circ} 51'$ E. samtidigt blive forandret, hvorefter nærmere Meddelelse herom udsendes.

1408. Norge. Rogaland. Stavanger Havn. Tjuvholmen og Grasholmen Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 18/400. Oslo 1942.)

Nedennævnte Fyr er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. <i>Tjuvholmen</i> Fyr paa c. 58° 58', ₉ N. 5° 43', ₅ E. | |
| 1. Hvidt i Pejll. fra 114° til 148° _{,5} . | 2. Hvidt i Pejll. fra 312° til 352°. |
| 2. <i>Grasholmen</i> Fyr paa c. 58° 58', ₆ N. 5° 45', ₁ E. | |
| 1. Rødt i Pejll. fra 212° til 242°. | 5. Rødt i Pejll. fra 285° til 354°. |
| 2. Hvidt i — - 242° - 269°. | 6. Hvidt i — - 354° - 91°. |
| 3. Grønt i — - 269° - 282°. | 7. Rødt i — - 91° - 99°. |
| 4. Hvidt i — - 282° - 285°. | |

Ekstra-Tillæg.

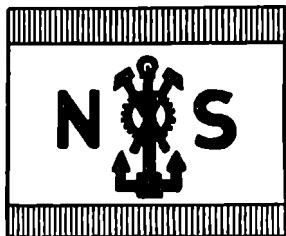
III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1409. Danmark. Kattegat. Læsø Rende S. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring, der rager c. $\frac{1}{2}$ m op over Vandet, rapporteres paa Strækningen mellem Pladserne: 57° 02' N. 10° 43' E. og 57° 07' N. 10° 44' E., henholdsvis c. 11 Sm og c. 6 Sm S. for *Læsø Rende* Fyrskib.

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

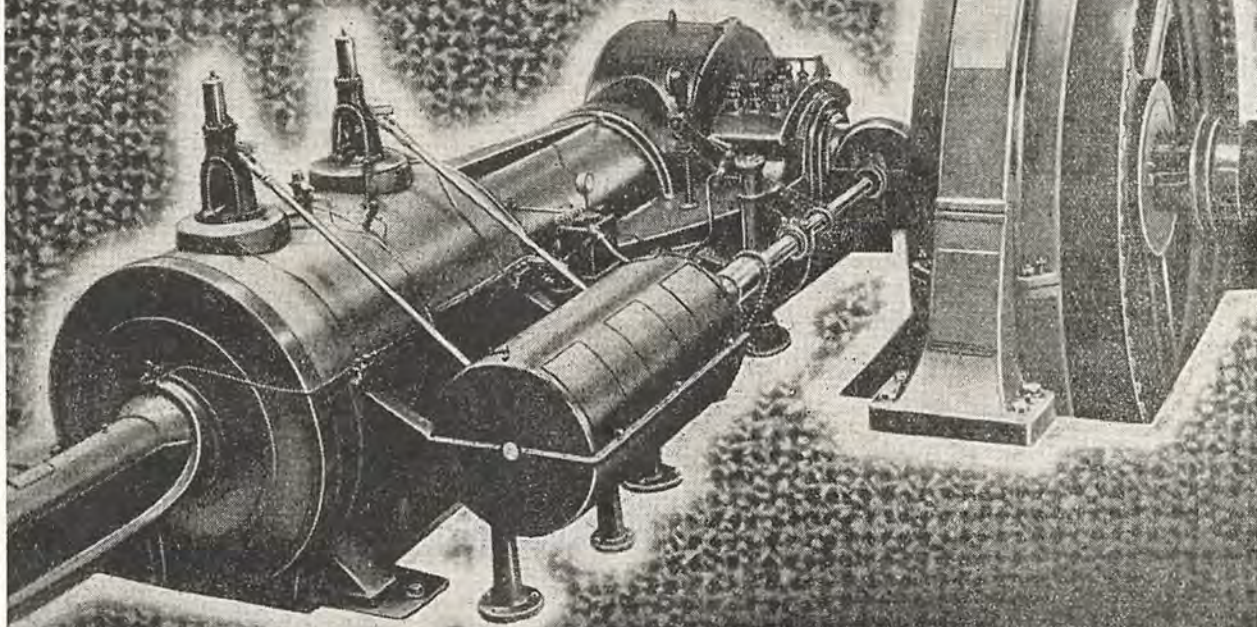
Den store Succes



**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

WUMAG

Dampmaskiner
 Dampmaskiner
 Dieselmotorer
 Hydrauliske Presser
 Kølemaskiner



Dampmaskiner saavel stationære som til Skibsbrug.
 Ydelse med Spildedampsturbine maalt ved Kobling
 indtil 7000 EHK. - Dampmaskiner for højeste Tryk.
"Görlitzer Dampmaskiner" er anvendt i næsten 100 Aar

WAGGON- UND MASCHINENBAU
 AKTIENGESELLSCHAFT · GÖRLITZ
 ABT. MASCHINENBAU · G EGRÜNDET 1853

Repræsentant i Danmark:

SV. DYHR, Ingeniørfirma · Øresundsvej 140, København S · Telefon Central 8901 · Telegram-Adr.: Kaydyhr

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 41

FREDAG 16. OKTOBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Baade *Churchill* og *Roosevelt* har talt i den forløbne Uge, og begge Statsmænd har, som naturligt er, berørt Søkrigen. Udtalelserne herom var dog kun lidet oplysende, da begge indskrænkede sig til at sige, hvad man vidste i Forvejen, at Transportspørgsmaalet stadig var et af de Allieredes alvorligste Problemer, men at der ingen Grund var til at tro, at Kampen imod Ubaadene ikke vilde blive løst tilfredsstillende, og at Tallet paa Nybygninger nu betydeligt oversteg Sænkningstallet. Størsteparten af disse Nybygninger kommer fra U. S. A., hvor man, ifølge Viceformanden for *Maritime Commission*, nu færdigbygger gennemsnitlig 3 Skibe om Dagen, et Tal, der fra Nytaar vil stige til en gennemsnitlig Dagsproduktion paa 4 Skibe. Den engelske Værftsindustri har længe arbejdet paa Topkapacitet, men i Canada synes en voldsom Expansion i Værftsindustrien at være under Udvikling, idet man ifølge Meddelelser til svenske Blade vil færdigbygge ca. 1 Mill. BRT. i indeværende Aar og stiler imod en Produktion paa 2 Mill. Tøns i 1943.

Alle disse Anstrængelser paa Nybygningsomraadet har dog endnu ikke gjort sig gældende paa de af de Allieredes kontrollerede Fragtmærker, hvor Tonnageknapheden stadig er det mest fremtrædende Træk. Til Modvirkning heraf udbygges Prioritetssystemet for krigsvigtige Transporter mere og mere, og den Tid, da en Reder selv kunde bestemme, hvilken Last han vilde transportere, er forlængst forbi. Han maa nu pænt udføre den Rejse, der bliver ham paalagt, ligesom naturligvis heller ikke Rater og Betingelser er Resultatet af fri Forhandling, men ligeledes fastsættes af de regulerende Statsorganer, der tit kommer til, for Shippingfolk, uforstaaelige Resultater. *Maritime Commission* har f. Eks. saaledes bestemt, at Malm fra Chile til U. S. Atlantic skal betale \$5 plus 140 pCt., hvorimod Salpeter fra Chile til Golfen og Sydatlanthavnene skal betale \$9 plus 54 pCt. Tillæg. De amerikanske Märker synes iøvrigt at være uforandrede. Der er sluttet Kul fra Hampton Roads til Sydamerika til uforandrede Rater, ligesom betydelig Forretning rapporteres i Erts fra Indien, Sydafrika, Brasilien, Chile og Peru, men ogsaa for disse Lasters vedkommende rapporteres Raterne at være uændrede. Hørfø fra River Plate til San Francisco/Seattle range har betalt \$24 plus 41 pCt. Krigstillæg, og samme Rate, men uden noget Tillæg, er betalt for en Ladning Hørfø fra River Plate til Valparaiso.

Englænderne noterer stadig Kul fra Durban til Suczomraadet til uforandrede Rater, ligesom ogsaa Saltlaster fra Rødehavet til Calcutta indikerer uændrede Rater.

For Hvede fra River Plate til Portugal ligger Raten nominelt omkring \$60.

Paa vore hjemlige Märker er Forholdene stabile. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der kun i ringe Omfang været givet Stem, men det menes at Forholdene i sidste Halvdel af Maanednen vil blive bedre. Iøvrigt er der stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Sverige til tyske Østersø og Nordsøhavne, ligesom tysk Kystfart er et særdeles aktivt Marked. Der har været nogen

Forretning i Salpeter fra Norge til Danmark til omkring Kr. 20.

ATTER FÆRGEFART KØBENHAVN-MALMØ

Som det vil erindres vakte det i Sverige stærke Protester, da den faste Færgefart København-Malmø for nogen Tid siden blev opgivet. Fra den svenske Handelsstands Side var de svenske Jernbaner, der havde taget Initiativet til Lukningen, ude for skarp Kritik. Denne Kritik gik ud paa, at det sydlige Sverige kom til at mangle en Række af de allervigtigste Tilførsler, samtidig med at Fragten blev sat betydeligt i Vejret, naar alt Gods skulde gaa over Helsingør-Helsingborg.

I den forløbne Uge er Færgefarten mellem København og Malmø midlertidig kommet i Gang igen. Dette staar ikke alene i Forbindelse med den rejste Kritik, men tillige skyldes det, at Trafikken ikke længere kan klares over Helsingør—Helsingborg, efter at en af disse Færger blev beskadiget ved Mineekspllosion.

FRAGTNÆVNET

Handelsministeriet har udnævnt Landstingsmand, Konsul *J. Willemoes* til Medlem af Fragtnævnet i Stedet for Konsul *P. M. Warrer*, der er afgaaet ved Døden.

PROTEST MOD HAVNEPENGE

I det sidst udkomne Nummer af Medlemsbladet for »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe« findes der en skarp Protest imod, at der i visse Havne afkræves Skibene Havnepenge, naar de maa anløbe Havn for Minefare.

Det betegnes som en Meningsløshed, at der skal skæppes i Havnens Kasse, naar en Skibsfører af Hensyn til Mandskabets Liv og Lemmer søger Havn frem for at kaste Anker udenfor med Fare for at blive ramt af en Mine. Det bebudes, at Foreningen vil tage Sagen op for at faa alle danske Havne til at give Afkald paa denne Indtægt, og der henvises til, at en Havn altid ved Skibets Køb af Proviant og andre Ting vil have Fordel af Skibenes Anløb.

SKARPE ORD OM THYBORØN-PIANERNE

Paa et Møde i Lemvig Hjemstavnsforening blev der fremsat en Række Udtalelser om den paatænkte Lukning af Thyborøn-Kanalen — en Plan, der hilses med liden Glæde af den danske Søfart og dansk Fiskeri.

Aftenens første Taler var Folketingsmand *Fredrik Dalgaard* og derefter fik forskellige Repræsentanter for den vestjydske Fiskerbefolkning og for Thyborøn Havn Ordet.

Kutterfører *Alb. Sten*, der er Formand for Thyborøn Havns Fiskeriforening omtalte først Udviklingen ved Thyborøn gennem Aarene og dokumenterede, hvorledes Fiskeriets Udbytte er steget. I 1941 indbragtes 7 Mill. kg Fisk til en Værdi af ca. 8,2 Mill. Kr. Kanalen passeredes i 1939 af ca. 1600 Handelsfartøjer og 31,500 Fiskefartøjer.

Videre gav Taløren Eksempler paa, hvad Thyborøn har betydet som Nødhavn og erklærede at en Lukning vilde være en Katastrofe for henvend 2000 Fiskere. Hvad det kommer an paa, er at forhindre Sandvandringen, og det vilde man kunne ved at bygge Molerne ud, og hvis man tillige udbedrer Kystsikringen, kan Thyborøn holde i 100 Aar. Vi haaber, at

Rigsdagen — naar den nu skal tage Stilling til Sagen — vil tage Hensyn til vore livsvigtige Interesser.

Formanden for Vestjysk Fiskeriforening, Direktør *Claus Sørensen*, Esbjerg, var sidste Taler. Han rettede en Appel til alle Mænd og Kvinder om at give en Haandsrækning, saaledes at ikke et Stykke Danmark skal lægges øde. Spørgsmaalet er ikke blot af livsvigtig Interesse for Egnen og dens Befolkning, men for hele Landet. Thyborøn har udviklet sig til at blive Landets trediestørste Fiskerihavn, og Kanalen har en overordentlig Betydning for Indvandringen af Fisk til Limfjorden. Kanalen giver aarligt i Fangst, Omsætning og Handel et samlet Beløb paa ca. 30 Mill. Kr., men som det vigtigste Argument kommer, at Thyborøn som Nødhavn har reddet utallige Menneskeliv. Vilde Staten ofre noget paa Udbygningen af Molerne, kan Thyborøn-Tangerne bevares i mange Aar, og saa er der ingen Grund til at lukke Kanalen.

DEN ISLANDSKE HANDELSOMSÆTNING

Fra Island meddeles, at Handelsomsætningen var stigende i Løbet af 1941. Hovedaarsagen var naturligvis de stigende Lønninger og den deraf øgede Købekraft hos det brede Publikum. Der er f. Eks. stor Efterspørgsel efter islandske Haandarbejder og vævede Ting, og Forholdene har medført, at der er oprettet flere nye Forretninger. I Overensstemmelse med den Restriktionspolitik, Island var tvunget til at føre før Krigen, har al Indførsel af Tekstilvarer og adskillige andre Varegrupper, der ikke var strengt nødvendige, været begrænset i de senere Aar, ligesom Produktionen af saadanne Varer for en stor Del har været overladt til den hjemlige Industri.

I 1941 indtraadte der imidlertid en fuldstændig Ændring paa dette Omraade, idet det i Kraft af den bedre Valutasituation blev muligt at importere i højere Grad end tidligere.

Reykjavik Mælkeforsyning solgte i 1941 6,830,000 Liter Mælk, 281,000 Liter Fløde, 328,000 kg Skyr (oplagt Mælk) og 102,000 kg Smør. Samme Aar solgtes der ialt i Landet 5100 Tons Lammekød.

For at vise den islandske Industris Kapacitet under Krigen, opgives en Række Produktionsstal:

3 Uldvarefabriker behandlede i 1941 329 Tons Uld. De fire største Mejerier behandlede i samme Tidsrum 9140 Tons Mælk, 5 Konservesfabriker konserverede 82 Tons Kød, 535 Tons Fisk, 2429 Tønder Sild, 23 Tons Rejer og 567 Tons Mælk. Konsumforeningernes Tarmcentral rensede ialt 402 Tons Tarme. Garveriet »Idunn« behandlede 45,000 Faareskind, i 4 Garverier blev der garvet 12,900 Faareskind og 48,000 andre Skind og Huder. 7 Margarinefabriker fremstillede 1690 Tons Margarine. Reykjaviks Mælkeforsyning formalede 915 Tons Mel. I 11 Fabriker blev der produceret 4500 Tons Fiskemel. Statens Sildefabriks Kapacitet blev øget fra 1600 til 4000 Maal i Døgnet (et Maal er 135 Liter). Den samlede Produktionskapacitet for de 16 egentlige Sildefabriker blev dermed 40,200 Maal i Døgnet. Der blev i 1941 produceret 14,435 Tons Sildeolie og 17,625 Tons Sildemel mod henholdsvis 30,700 og 34,670 Tons i 1940.

ORDRER NOK TIL TO AAR

Götaverken har offentliggjort Regnskab og Beretning, hvoraf det fremgaar, at Bruttogevinsten er stærkt forøget, hvilket kan ses i Forholdet til Leverancesummen, som er steget fra 41,7 til 48,6 Millioner Kr.

Den leverede Handelstonnage udgjorde 74.230 Tons d.w. og var udelukkende bygget til svenske Redere. Det har ikke været muligt at overholde Fristen for Leverancerne, da bestilte Materialer ikke er kommet frem i Tide.

Af Regnskabet fremgaar det, at de ufuldendte Arbejder viser en stærkt øget Regnskabsværdi. Ordremængden paa Nybygninger beløb sig ved Slutningen

af de fire sidste Regnskabsaar til 330.000, 243.000, 290.000 og 302.000 Tons d.w. Bestilte Krigsskibe er ikke medregnet i disse Tal.

De svenske Værfter, hedder det i Beretningen, har jo længe haft rigelige Ordre og vilde kunne faa endnu flere, hvis ikke Materialespørgsmaalet stod i Vejen. Nu kan en Bestilling ikke modtages til faste Priser, og der kan intet bestemt siges om Leveringstiden. Den nuværende Ordremængde menes at kunne holde Kapaciteten beskæftiget i mindst to Aar, saaledes at nye Ordre ikke kan modtages til Levering før hen imod Slutningen af 1944.

Som Følge af de høje Priser kan man nu hos de svenske Redere spore en vis Tilbageholdenhed i Bestillinger af ny Tonnage. Hertil medvirker sikkert ogsaa den lange Leveringstid. Tidligere søgte Rederne i Almindelighed at bestille et nyt Skib som Erstatning for et krigsforlist, men en Del af Aarets svenske Skibstab er endnu ikke dækket ad denne Vej.

Götaverkens Omkostninger er steget noget i Forhold til Bruttogevinsten, og Skattehenlæggelserne er betydelig forøget. Som almindelig ventet foreslaas der et uforandret Udbytte paa 8 pCt. af den fra 9,9 Mill. Kr. til 13,2 Mill. Kr. forøgede Kapital.

DIREKTØR AXEL KROMNOW 70 AAR

Johnsonliniens tekniske Leder, Direktør *Axel Kromnow*, Stockholm, fyldte i Onsdags 70 Aar.

I 1896 traadte Direktør Kromnow i Rederiaktiebolaget Nordstjernans Tjeneste og i 1905 opholdt han sig i København for at overvaage Bygningen af to nye Dampskibe *Kronprinsessan Victoria* og *Prinsessan Ingeborg* til Sydamerikalinien. Tre Aar senere blev han Rederiets Inspektør og i 1920 teknisk Direktør. Tillige er han administrerende Direktør i Avesta Järnverks Aktiebolag.

At Direktør Kromnows Navn er blevet saa kendt i skandinaviske Søfartskredse, skyldes, at det var ham, der i sin Tid formaaede Generalkonsul Axel Ax:son Johnson til at omlægge Nordstjernans Flaade fra Damp- til Dieselmotorkraft. Ganske kort efter at *Selandia* var stævnet ud paa sin Jomfrurejse, viste Johnsonliniens *Suecia*, der for kort Tid siden krigsforliste, de svenske Farver paa Sydamerika. Hele Johnsonliniens store Flaade af Dieselskibe er konstrueret efter Direktør Kromnows Anvisninger. Hans Betydning indenfor svensk Skibsbygning kan derfor ikke overvurderes.

DE ENGELSKE VÆRFTERS VIRKSOMHED

Man regner med, at ca. Halvdelen af de engelske Værfters Kapacitet anvendes til Reparationsarbejder, idet der ved disse Værfter siden Krigens Begyndelse er foretaget 23,000 Reparationer paa Krigsskibe og 35,000 paa Handelsskibe.

Samtidig søsættes dog paa Rekordtid nye Skibe fra de engelske Værfter. Ifølge en officios Meddelelse laa sidste Aars Produktion oppe paa 1.450,000 BRT. Til Sammenligning kan tjene, at Produktionen i 1920, der betragtedes som Rekordaar for engelsk Skibsbygning, laa oppe paa 2 Mill. BRT.

SVEABOLAGET OVERTAGER ÅNGFARTYGS A/B GÖTA KANAL

Der er mellem Stockholm-Rederiet Svea og Broström-koncernen i Göteborg truffet Aftale om, at Svea overtager Broströmkoncernens Aktieposter i Ångfartygs A/B Göta Kanal.

Det er Sveabolagets Hensigt, at Kanalbolaget stadig skal have Sæde i Göteborg og ledes efter samme Principper som før. Erhvervelsen af denne Aktiepost er sket i den Hensigt at opnaa Besparelser ved de to Selskabers Sammensmeltning, idet Sveabolaget jo i Forvejen driver en omfattende Kysttrafik.

Sveabolagets Aktiepost i Kanalbolaget var tidligere 0,43 Mill. Kroner. Den er nu steglet til 1,10 Mill. Kr., hvilket vil sige, at Svea disponerer over alle Aktier paa nær 100.000 Kroner, som er fordelt paa forskellige Hænder.

Rusten og dens Ødelæggelser.

Hvor stor Skade, der forårsages af Rust, kan ikke med Sikkerhed afgøres. Forsigtige Beregninger angiver imidlertid det årlige Tab, der forårsages Verden over af Rust paa Jern og Staal, til ca. 1 Millard Dollars. Mange angiver endog højere Tal. Saaledes anslaaes Tabet for U.S.A. alene undertiden til 2½ Milliard Dollars pr. Aar. Efter Beregninger, der for nylig var fremme i den svenske Presse anslaaes Tabet i Sverige til at ligge mellem 20 og 30 Mill. Kr. De svenske Statsbaner bruger årligt ca. 1½ Mill. Kr. til Beskyttelse mod Rust, og lignende store Beløb anvendes af andre Foretagender.

De økonomiske Følger af Rust er imidlertid mere alvorlige end den direkte Skade, og disse Tab kan paa ingen Maade vurderes statistisk. Verden over prøver Videnskabsmænd ihærdigt paa at finde en Maade til Bekæmpelse af dette uhyre Tab. En af de mest kendte og fremragende Forskere paa dette Omraade var Forstanderen for Nobel Institutlets Korrosionslaboratorium i Stockholm, Professor *Wilhelm Palmaer*, som døde for nogle faa Maaneder siden.

Under fyre Aars sin Forskning gjorde Professor Palmaer flere Opdagelser, hvoraf en af de vigtigste var, at Rust, som tidligere betragtedes som en ren kemisk Proces, i Virkeligheden er et elektrisk Fænomen. Professor Palmaer formulerede sin Opdagelse i sin »Lokal Element Teori«, hvis Grundide er at al Slags Korrosion af Metaller, f. Eks. ved Syrer, Oxydering, etc., frembringes af elektriske Strømme, der udvikles af galvaniske lokale Elementer.

Disse lokale Elementer opstaa paa en Metaloverflade, der er udsat for Lufts eller Syres Angreb. De smaa Mængder af Partikler af fremmed Metal eller andre Stoffer (f. Eks. Kulstof) danner Katoderne, medens selve Metallet (f. Eks. Jern) danner Anoderne i de galvaniske Elementer. For at et saadant galvanisk Element kan fungere, maa Metallet være fugtigt eller i det mindste dækket af en fugtig Hinde.

I den Hensigt at udforske Rustens Natur undersøgte Professor Palmaer bl. a. angrebne Metaller i sit Laboratorium, hvor alle Processens Stadier studeredes med den yderste Omhu gennem mange Aar. Han analyserede f. Eks. Rusten paa et Vikingsværd og Rusten fra en Kanon fra den svenske Sørover *Gatenhjelms* Skibe, som sønkedes i en Kamp ud for Göteborg i 1717, og som fik Lov at ligge paa Havets Bund indtil 1923.

Disse Undersøgelser viste, at der er forskellige Slags Rust, som viser sig paa to forskellige Maader: Det yderst liggende Rustlag er brunt og det inderst liggende, som er fælt paa Ilt, mørkere. Disse to Former har imidlertid forskellige fysiske Egenskaber og forskelligt Volumen. Af denne Grund udvikler Revner og Huller sig i Overgangen fra den ene til den anden. Hvis Rust kun opstod under den ene Form, vilde Beskadigelsen være en betydelig langsommere Proces, fordi Rusten selv, saa længe den danner et solidt Lag paa Metaloverfladen, er den bedste Beskyttelse mod Rust. Det er kun gennem Revner, som skabes i Overgangen fra den første til den anden Rustform, at Fugt og Ilt kan trænge ind under Rustlaget og saaledes faa nye galvaniske Elementer til at opstaa.

Beskyttelse mod Rust skulde saaledes baseres paa omhyggelig Isolation af Metallet fra Luft og Fugt. Det ideelle Isolationsmateriale maa have visse Egenskaber tilføjes med det Metal, det skal beskytte, d. v. s. det maa reagere paa nøjagtig samme Maade som Staal over for Varme, Kulde, Tryk, Spænding, Bøjning etc. Ellers vil der opstaa Revner i det isolerende Materiale og Luft og Fugt vil faa Adgang. I mange Tilfælde er Gummi vel egnet som Beskyttelse mod Rust. I andre Tilfælde kan Overstrykning med Mønje, Asfalt, fosforsure Salte og Zink anvendes. Omkostningerne er ofte af afgørende Betydning, men det vigtigste er i første Række at vælge den bedst egnede Staal- eller Jerntype og derefter den bedst egnede Beskyttelse mod Rust.

Ved Hjælp af en hurtig Forrustningsmetode, som Professor Palmaer fandt, kan Korrosionsundersøgelser, som ellers vilde tage fem eller ti Aar, nu udføres paa nogle faa Uger, hvilket naturligvis er af stor Betydning for Undersøgelser af Staallegeringer etc.

Korrosionsforskning drives i næsten alle civiliserede Lande. Professor Palmaers Opdagelser udnyttedes i Dag af næsten alle Videnskabsmænd Verden over, idet mange af dem har arbejdet i hans Laboratorium. Indtil sin Død først paa Sommeren havde Professor Palmaer udgivet to Værker om Forskningsresultater og Teorier. Til Fulendelse af et tredje Arbejde, som er paa ca. 500 Sider og som handler om Korrosion af Staal, har hans Datter, Dr. *Eva Palmaer*, som i mange Aar var en af hans Medarbejdere, nylig faaet en Bevilling fra det svenske Videnskabsbernes Akademi.

Pensionsforsikringsanstalten gennem 25 Aar.

Den 2. November er der forløbet 25 Aar, siden *Pensionsforsikringsanstalten* officielt traadte i Virksomhed og paabegyndte sit Arbejde til Gavn for den danske Privatfunktionærstand. I Anledning af denne Mærkedag har Anstalten ved Rigsdagens Protokolskretær, Redaktør *Svend Thorsen* ladet udarbejde et Festskrift, der bringer en Række interessante Oplysninger om Anstaltens Virksomhed i den forløbne Tid og om Pensionsagens Udvikling i Danmark i det hele taget.

I Festskriftet bringes hele den historiske Baggrund for Anstaltens Oprettelse. Tanken om en Pensionsordning for Privatfunktionærer havde tre Steder ført til Overvejelse af konkrete Forslag, nemlig i »Fællesrepræsentationen for danske Funktionærforeninger«, i »Foreningen Engageringskontoret for Handel og Industri« og i »Dansk Arbejdsgiverforening«. I Løbet af Sommeren 1917 naaede man til at faa fastlagt Rammerne og vælge Medlemmer til Repræsentantskab og Bestyrelse. Til Formand for Bestyrelsen valgtes Grosserer, Direktør *Emil C. Hertz* og til Næstformand Bogtrykker *H. Langkjær*. Anstalten var nu klar til at begynde Indtegningen, saa snart Koncessionen forelaa, og det skete den 2. November 1917, men forinden var der et meget stort Arbejde at komme igennem, bl. a. med Tilrettelægning af Præmiegrundlaget og Forsikringsformerne.

Aaret 1919 bragte Anstalten den første store Korporationstegning, idet der blev sluttet Overenskomst med Dansk Dampskibsrederiforening, Maskinmestrenes Forening og Dansk Styrmandsforening. Ved denne Ordning forpligtede Dansk Dampskibsrederiforening sig til at indmelde samtlige daværende og fremtidig tiltrædende Maskinmestre og Styrmand, beskæftiget hos Medlemmer, der

ikke i Forvejen havde egen Pensionskasse, i Anstalten. Præmien blev fastlagt til 12 pCt. af Gagen (6 pCt. fra hver Side). Skibsførerne blev ikke ved denne Lejlighed medtaget under Pensionsordningen paa Grund af deres særlige Stilling, men dette skete først fra den 1. Januar 1936, medens Radiotelegrafisterne fik deres Pensionsforhold ordnet fra 1. April 1935.

Skibsofficerernes Pensionsordning tilførte Anstalten en årlig Præmieindtægt paa ca. 700,000 Kr. uden nogen Erhvervesomkostninger. En væsentlig Del af den Administration, som Skibsofficerernes Pensionsordning medførte, blev overtaget af Dansk Dampskibsrederiforening, som bl. a. fører Lister over Af- og Paamønstringer, ligesom Foreningen indkasserer saavel Rederierne som Skibsofficerernes Præmieandele.

Noget senere overtog Pensionsforsikringsanstalten »Dansk Pensions- og Livrenteselskab«. Som den første Købstad indmeldte Skagen sine Funktionærer i Anstalten, kort efter fulgte Hillerød og i Løbet af en Aarrække henvend 40 andre Kommuner.

I Festskriftet fortælles derefter om Arbejdet under Lavkonjunkturerne, om Tarifændringerne og Revisionen af Forsikringsbetingelserne i 1926 og endelig om Arbejdet under Krisetiden og Importreguleringen.

Opretholdelsen af de fraværende Skibsofficerers Pensionsforhold

Da en meget stor Del af den danske Handelsflaades Skibsofficerer jo havde deres Pensionsforhold ordnet gennem Anstalten, maatte der ved den nye Krigs Udbrud nødvendigvis opstaa Spørgsmaal af Vigtighed baade for de Søfarende og Anstalten.

I de 7 Maaneder fra September 1939 til April 1940 var det især Sejlskibene paa Nordsoen, der krævede Menneskeliv som Følge af Krigsforholdene. Allerede i dette Tidrum omkom blandt Anstaltens forsikrede 8 Skibsførere, 19 Styrmand, 28 Maskinmestre og 3 Radiotelegrafister, ialt 56 Skibsofficerer, hvoraf de 45 efterlod sig Enker. Vel kunde Penge ikke erstatte Tabet af Mand og Forsøger, men det maatte i Ulykken være en Trøst for Enkerne at vide, at de, saalænge de lever, faar sendt deres Pension fra Anstalten.

Efter Danmarks Besættelse den 9. April 1940 ophørte den danske Sejlads over Nordsoen, men til Gengæld mistede en meget stor Del af Handelsflaaden Forbindelse med Hjemlandet. Adskillige af disse Skibe, som efterhaanden blev beslaglagt eller rekvireret, er siden gaaet ned, især paa Atlanterhavet, i en af de krigsførende Magters Tjeneste.

For den Del af Handelsflaaden, der den 9. April var saadan placeret, at den straks kom under fremmed Flag, ophørte Præmiebetalingen til Pensionsforsikringsanstalten efterhaanden af sig selv, i nogle Tilfælde straks eller efter 3 Maaneders Forløb. Hvad angaar Officererne paa de Skibe, som var oplagt i fremmed, neutral Havn under dansk Flag, da hæftede Rederierne for Præmierne, saa længe der udbetaltes Lønningen til Besætningen. Dette skete til forskellige Tidspunkter for de forskellige Rederier, enkelte lønede deres Folk paa i neutral Havn oplagte Skibe lige til 1. Januar 1942, men sluttelig maatte der naturligvis opstaa en betydelig Præmierestance saavel for den beslaglagte som den oplagte Del af Flaaden.

Straks den 9. April 1940 forlængede Pensionsforsikringsanstalten Skibsofficerernes Respittid for Præmiebetalingen fra 3 til 6 Maanedere, saaledes at Omskrivningen til Fripolice og den dermed forbundne stærke Nedsættelse af Pensionerne blev undgaaet i dette Tidsrum, idet saavel Anstalten som de Søfarende Foreninger haabede, at Staten vilde træde til, hvis Forholdene ikke ændredes. En Ændring indtraf som bekendt ikke, og da de ledende Mænd indenfor Skibsofficerernes Organisationer naturligvis meget vel forstod, at Pensionsforsikringsanstalten havde Hensyn at tage ogsaa til de øvrige Forsikrede, foretog de og Rederiforeningen sammen med Anstalten en Henvendelse til Handelsministeriet i Efteraaret 1940. Hvad man anmodede om, var en Ordning, hvorved det kunde blive muligt for Anstalten i fuld Udstrækning at opretholde Pensionsforsikringerne for de Skibsofficerer, som paa Grund af Krigsforholdene var afskaaret fra at betale deres Præmier. Man foreslog, at Staten paatog sig Garanti for Betalingen af den fulde Præmie for Skibsofficererne, idet deres Pensioner jo daarlige taalte nogen Nedsættelse, og subsidiært en Ordning, hvorefter i hvert Fald de allerde paaløbne Restancer blev bragt ud af Verden inden Udgangen af 1940.

Ordningen gaar ud paa følgende: Pensionsforsikringsanstalten holder indtil videre de løbende Forsikringer for Skibsofficerer i Kraft ud over den i Forsikringsbetingel-

serne fastsatte Respittid, saafremt de paagældende paa Grund af Krigsforholdene maa antages at være afskaaret fra at kunne betale deres Præmie. Hvis en Skibsofficer tager fast Ophold i Udlandet og søger eller opnaar Statsborgerret i et fremmed Land, bortfalder dog Henstanden.

Naar en Skibsofficer vender tilbage til Danmark, er Præmierestancen med Renter forfalden til Betaling. Betales Restancen ikke kontant, tages den betalt ved Nedskrivning af Forsikringsydelse. Staten godtgør Anstalten den Restance, for hvilken der eventuelt ikke er Dækning i Præmiereserven, altsaa hvis Talen er om en Forsikring, der kun har været i Kraft i faa Aar.

I de Tilfælde, hvor Forsikringstageren er afgaaet ved Døden i Udlandet, f. Eks. omkommet ved et Krigsforlis, og efterlader sig Enke, vil Enkepensionen dog ikke blive nedsat, idet Staten er indgaaet paa her at betale hele Restancen, saaledes at det ikke bliver nødvendigt for Anstalten at gøre sig betalt i Præmiereserven.

Den 1. April 1942 var der til Pensionsforsikringsanstalten siden 1. September 1939, altsaa siden Krigens Udbrud, anmeldt følgende 127 Dødsfald blandt de Skibsofficerer, der var forsikret i Anstalten: 21 Skibsførere (deraf 19 gifte), 48 Styrmande (36 gifte), 51 Maskinmestre (35 gifte) og 4 Radiotelegrafister (3 gifte); desuden en Lods og en Dykker, som begge var gifte, og en ugift Hovmester. Enkernes Antal var altsaa 95.

Paa dette Tidspunkt mentes i alt ca. 650 gode danske Skibsofficerer og menige Søfolk at have sat deres Liv til.

Pensionsforsikringsanstaltens Oprettelse og Vækst er Resultatet af et Samarbejde mellem Principaler og Funktionærer. Anstalten staar som et Vidnesbyrd om, at de økonomiske Interesser disse to Parter imellem meget vel lader sig bringe i Harmoni ad fredelig Vej. Ja, Perspektivet rækker endnu videre, thi det Samarbejde, hvortil Principaler og Funktionærer for 25 Aar siden mødtes i Pensionsforsikringsanstalten, er uomtvisteligt et Udslag af hele det danske Samfunds lykkelige Evne til i Tide at udligne opdukkende sociale Konflikter gennem Borgernes frie Forhandling, saaledes at Modsætningerne mister deres Brod og ikke drager dybe Kløfter i Folket.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Styrmanden blev frifundet

Styrmand Palle Bruun var ved Sø- og Handelsretten tiltalt for Overtrædelse af Loven om Tilsyn med Skibe. Han havde den 11. Oktober i Fjor Opsigt med Lastningsarbejdet ombord paa S/S »Sejrø« i Bremen Havn og var nu tiltalt for at have undladt at iagttage de foreskrevne Sikkerhedsforanstaltninger til Betryggelse af Arbejdet, idet han ikke sørgede for, at Skærstokkene blev sikret mod Ophugning, hvilket havde til Følge, at en af Skærstokkene — da et Slæng under Ophivning fik fat i den — faldt ned i Lasten og ramte en Arbejder, der derefter fik venstre Fod klippet af.

Bruun paastod sig frifundet, idet han gik ud fra, at 1. Styrmand, som havde arbejdet med Skibets Mandskab paa Fordækket, havde givet Ordre om Tildækningen. Saadan som Lugerne laa kunde han heller ikke se, om Skærstokkene var sikret. Hvis han skulde overbevise sig herom, maatte Lugerne fjernes. Endvidere mente han, at den Havnearbejder, som passede Spillet, burde — hvis han havde været opmærksom — have standset Spillet straks, da Slængel fiskede Skærstokken.

Retten finder, at Styrmandens Forklaring om Lugerens Tildækning ikke kan forkastes, hvorfor det ikke kan bebrejdes ham, at han ikke har foretaget en yderligere Undersøgelse. Styrmanden blev derfor frifundet.

Havneudvidelsen i Neksø

Arbejdet ved Udvidelsen af Neksø Havn er i god Fremgang. I Løbet af Sommeren er der paabegyndt store Udgravningsarbejder til det nye Havnebassin. Det opgravede Fyld benyttes til Opfyldning af den nye Mole. Den første af Sænkekasserne, der skal bruges ved Fangedæmningen, er efter hvad Bornh. Avis meddeler, nu søsat. Derefter skal den anden Sænkekasse færdigbygges, hvorefter det egentlige Havnearbejde kan paabegyndes.

Dansk-belgisk Vareudvekslingsaftale

Der er blevet paraferet en dansk-belgisk Vareudvekslingsaftale for Tiden 1. Oktober 1942—31. Marts 1943. Overenskomsten, der straks er traadt i Kraft, forudser en Samhandel mellem de to Lande paa 3,45 Mill. Kr. i hver Retning.

De vigtigste Varer i Udførslen fra Danmark til Belgien er: Maskiner, Fisk, Hestekød, Kvæg, Ovomaltine, Medicinalvarer m. v.

De vigtigste Varer i Indførslen til Danmark fra Belgien er: Zink, Telefonmateriel, Maskiner og Apparater, Kemikalier, Avlsheste, Høvarer og Lædervarer.

Ny stor Trawl-Kutter til Frederikshavn

Det kendte Fiskeriselskab i Frederikshavn, Søren Bjerregaard og Søner, har fra Skibsbygmester R. Mortensens Værft i Frederikshavn faaet leveret en ny Storkutter til Trawlfiskeri. Det nye Fartøj, der har faaet Navnet »Bjerregaard«, er paa 40 Tons og har en 150—170 HK. Dieselmaskine.

Ladningen efterladt paa Grund af Isvanskeligheder

Firmaet Harald Kjær & Co., København, havde ved Sø- og Handelsretten krævet Knudsen & Lindfors A/B, Helsingfors, dømt til at betale 10,984 Kr., som Firmaet har maattet betale i Merfragt pr. Jernbane for 400 Standards Trælast, der var fragtet med Rederiets Damper »Esbjørn« fra Finland til Danmark i September 1941. Partiet havde ikke kunnet komme med Damperen fra Lastepladsen paa Grund af Isvanskeligheder, idet Damperen først kom til de forskellige Lastepladser i November s. A., og da var Isvanskelighederne allerede begyndt, saaledes at de 400 Standards maatte sendes til Danmark pr. Jernbane.

Rederiet paastod principielt Frifindelse, fordi Damperen i Mellemtiden havde maattet udføre en Mellemture for det finske Forsyningsministerium, som man ikke kunde nægte,

LOHFF & SIEDLER

BEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN
FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDL-STETTIN

og fordi man iøvrigt ikke havde kunnet forudse, at Isvanskelighederne vilde indtræde saa tidligt som sket i 1941.

So- og Handelsretten siger i sin Dom:

Efter det oplyste kan Retten ikke ane det for bevist, at de Sagsøgtes Dispositioner med Hensyn til Mellemrejsen er truffet under saadanne Omstændigheder, at det kan befri dem for Ansvar for den ved Mellemrejsen forårsagede Forsinkelse med Opfyldelsen af deres Fragtaf-tale med Sagsøgeren.

Knuksen & Lindfors dømtes derefter til at betale Harald Kjær & Co. 10,564 Kr. samt 1090 Kr. i Arrest og Sagsomkostninger.

Dødsfald

Fhv. Skibsfører, Skibsprovianteringshandler Ejnar Christensen, Fredericia, er efter længere Tids Svagelighed død, 61 Aar gammel.

Christensen var født paa Thurø som Søn af Skibsfører Christensen, og fulgte i sin Fars Kølvan. Som Skibsfører sejlede han bl. a. med Skonnerten »Philip» og M/S »Svendborgsund«, der var vor største Træskib. Da dette Skib blev solgt af Rederen, Mægler R. V. Rasmussen, købte Christensen Forretningen i Fredericia, som han drev med stor Dygtighed indtil sin Død.

*

Tidligere Skibsfører i De Danske Statsbaner, Kaptajn H. C. Dürckheim, Korsør, er afgaaet ved Døden, 72 Aar gammel. Kaptajn Dürckheim havde været ansat ved Statsbanerne i over 40 Aar, indtil han i 1935 tog sin Afsked. Han begyndte ved Storebæltsoverfarten, hvor han i en Aarrække var Fører. Kaptajn Dürckheim blev boende i Korsør efter at have taget sin Afsked. Han var Medlem af Søretten og meget anset i de Kredse, han havde Tilknnytning til.

Jul paa Havet

Ogsaa i Aar er »Jul paa Havet« det første Julehæfte, der foreligger. Det er som sædvanlig udsendt af Forlaget »Vikingen«, og som i tidligere Aar rummer det en Række fortrinlige farvelagte Reproduktioner af forskellige Marinemalere, deriblandt det smukke »Aften ved Hornbæk Strand«, malet af P. Raadsig. Der findes i Bladet adskillige Sømandsfortællinger og Digte, deriblandt Axel Juels »Vikingællten«.

Svensk Belønning til danske Sømand

Kaptajn H. J. Bager og Besætningen paa den danske Isbryder »Mjølner«, der tidligt i Foraaret reddede 26 nødstedte svenske Torskfiskere, har nu ifølge »Stockholms Tidningen« faaet deres Belønning. Kongen har nemlig tildelt Kaptajn Bager Ridderkorsel af Vasaordenen af 1. Klasse, og Regeringen har desuden stillet et Beløb paa 1000 Kr. til Raadighed til Fordeling mellem Besætningen.

Denne Redningsdaad fandt Sted først i Marts i Aar. Isen, der havde lukket Trafiken i et Par Maaneder, var da ved at komme i Bevægelse. Mange svenske Fiskere var da paa Isen omkring ved Kullen paa Torskfiskeri, men pludselig slap Isen Forbindelsen med Land, og Fiskerne drev til Søs. Andre svenske Fiskere søgte at komme til Hjælp, men blev ogsaa afskaaret, saa der paa et Tidspunkt var mange Menneskeliv paa Spil.

Den danske Isbryder »Mjølner« blev først alarmeret og arbejdede sig i Nattens Løb under meget vanskelige Forhold frem mod de nødstedte Fiskere og søgte at finde dem ved Hjælp af Lyskastere. Om Morgenen kom en svensk Isbryder med i Eftersøgningen sammen med to svenske Flyvere.

Det lykkedes »Mjølner« i Formiddagens Løb at redde 26 af de Fiskere, der var drevet til Havs. Redningsarbejdet havde paa Grund af den stærke Kulde været forbundet med overordentlig store Vanskeligheder.

En Grundstødning i Stockholms Skærgaard

Damperen »Mercur« af Esbjerg har paa en Rejse gennem Østersøen været ude for en Grundstødning i Nærheden af Tråbådan Fyr.

Føreren, Kaptajn P. L. Godtfredsen, forklarede herom i Søretten i København: Grundstødningen skete den 2. Oktober Kl. 20,30. Vejret var sigtbart, og der var Lods om Bord. Kaptajnen tog næste Dag ind til Oxeløsund og traf Afale med to Fiskefartøjer og en Pram om at lægtræ en Del af Ladningen, som bestod af Træ, og den 4. begyndte man at lægtræ. Samme Dag Kl. 9 ankom Bjergningsdamperen »Poseidon«, som var tilkaldt af Kasko-

assurandørernes Agent. Kl. 10 var Slæbeforbindelsen i Orden, og Kl. 15 lykkedes det Bjergningsdamperen at slæbe »Mercur« af. En Undersøgelse viste, at der var en Lækage i B. B. Fortank, men efter at den lægtrede Del af Ladningen var indtaget, kunde Rejsen fortsættes. Der gik intet tabt af Ladningen. Kaptajn Godtfredsen mente i øvrigt, at Lodsens lidt for tidligt havde givet Ordre til at dreje til B. B., idet man skulde sætte Kursen mod Sävö-sundet Fyr, thi efter at Skibet i ca. 1½ Minut var drejlet langsomt B. B. bagover, tog det pludselig Grunden.

Svensk Søfarts Repræsentant i Rigsdagen

Ved Sveriges Redareforenings Direktør Anshelm Nordborgs Død mistede det svenske Skibsfartserhverv sin Repræsentant i Rigsdagen, men ved de nu foretagne Valg til Første-Kammer har Skibsfarten imidlertid faaet en ny Repræsentant, idet Gøteborg valgte Direktør for Södra Sveriges Stufvareforbund, Kaptajn Eric Ericsson, til Medlem. Kaptajn Eric Ericsson er ganske vist bosiddende i Stockholm, men har tidligere i 14 Aar indtaget Stillinger i Gøteborg og dér deltaget i det politiske Arbejde.

»Blind Passenger« i Skibsskorstenen

En bevidstløs finsk Sømand er blevet fundet paa en svensk Lejdebåd, der netop havde forladt Gøteborg for at gaa til Sydamerika. Båden var naaet paa Højde med Smøgen, og Finnen blev sat i Land og taget i Forvaring af Politimyndighederne. Han kom efterhaanden til sig selv og fortalte, at han havde sneget sig om Bord i Skibet i Gøteborg og havde holdt sig skjult i Skorstenen i 8 Dage uden Mad og med kun 1 Liter Vand. Da han blev fundet, var han kuldsforgiftet og havde maattet kravle frem fra sit Gemmede. Han har tidligere været interneret i Sverige.

Tidobling af Suez' Havnetrafik

Suez har, efter hvad »Exchange« meddeler i et Telegram fra Suez, i det sidste halvandet Aar udviklet sig til en af Verdens største Havne. Medens Havnen tidligere kun var en Mellemstation paa Rejsen til og fra Østen, er den nu en vigtig Omsætningsplads for Tilførslerne til de forenede Nationers Tropper i det nære og mellemste Østen. Før Krigen blev der daglig lossat ca. 800 Tons Fragtgods i Suez, men nu er dette Kvantum naaet op paa det 10-dobbelte Omfang. I den mest travle Tid i Juni og Juli Maaneder laa den udløssede Godsmængde betydeligt højere og udgjorde over 10,000 Tons daglig. Havneanlæggene i Suez er blevet udvidede, saa den store Godsomsætning kan gennemføres.

PERSONALIA

60 Aar

Kaptajn H. F. Panduro-Poulsen ved Statsbanernes Overfart Helsingør—Hälsingborg, fylder i Dag — Fredag — 60 Aar.

Kaptajn Panduro-Poulsen, der er født i Korsør, kom efter sin Sejskibuddannelse og Navigationseksamen i 1908 ind i Færgeoverfarten ved Sallingsund som Aspirant, og efter en Tids Fart i Store Bælt-Overfarten blev han i 1911 udnævnt til Styrmand ved Lille Bælt-Overfarten. Han blev i 1926 Reservefører ved Oddesund-Overfarten, derefter ved Lille Bælt og Masnedø, og 1937 ved Storstrømsbroens Indvielse, forflyttedes han til Helsingør—Hälsingborg-Overfarten.

Lodsvæsenet

Lods ved Københavns Lodseri Frants Georg Carl Landt har efter Ansøgning forladt Lodsvæsenets Tjeneste paa Grund af Svagelighed.

Nye Kaptajnløjtnanter i Reserven

Søløjtnanterne af 1. Grad i Reserven Jakob Rasmussen og H. Gylling er udnævnt til Kaptajnløjtnanter i Reserven.

Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har ansat Skibskok i Fyr- og Vagervæsenet J. K. Rasmussen som Overkok fra den 1. December.

Maskinisteksamen

Aalborg Maskinistekole har afsluttet Maskinisteksamen, hvor 4 Elever bestod Eksamen. Det var N. G. Balle Todso med 63 Points. V. Hansen, Frederiksberg, 96, P. Jørgensen, Hjørring, 107, og J. Kjergaard, Fjellerad, 67 P.

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

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.
 Fabrikant af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandværkskedler.
 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

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

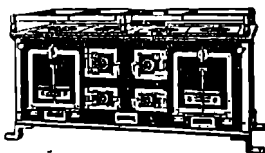
PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys - Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630


 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 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 Mønje 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.

58. Aargang.

København 15. Oktober 1942.

Nr. 41.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 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 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. Østersøen.

1410. (T). Sverige. Gotland W.-Kyst. Skansudde Fyr midlertidigt tændt.
(U. f. s. Nr. 41/1942. Stockholm 1942.)
Skansudde Fyr paa c. $57^{\circ} 27' N.$ $18^{\circ} 08' E.$ holdes under Efteraarsfiskeriet tændt i Tiden: 1. Oktober—15. December 1942.
1411. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Herrevik Fyr midlertidigt tændt.
(U. f. s. Nr. 41/1941. Stockholm 1942.)
Herrevik Fyr paa c. $57^{\circ} 25' N.$ $18^{\circ} 55' E.$ holdes under Efteraarsfiskeriet tændt indtil videre.
1412. Sverige. Lufttruten Stockholm—Malmö. Krokek Luftfyr tændt.
(U. f. s. Nr. 41/1940. Stockholm 1942.)
Krokek Luftfyr paa c. $58^{\circ} 40' N.$ $16^{\circ} 27' E.$, ved den N.-lige Bred i *Bråvikens* indre Del, holdes tændt hver Nat fra Solnedgang til Solopgang.
1413. Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Kanholmsfjärden. Dalarö. Nye Varselfyr tændt.
(U. f. s. Nr. 41/1886. Stockholm 1942.)
To Varselfyr for Telefonkabler, *Dalarö telefonkabel nedre og øvre Fyr*, er tændt paa *Dalarö* i Nærheden af Stormvarselsstationen. Forfyrets Plads: $59^{\circ} 07' 57'' N.$ $18^{\circ} 24' 48'' E.$ Fyrene, der viser rødt, synkroniseret Hurtig-Blink, 120 Blink hvert 1^m, er overet i Pejling 331° og er synlige c. 10° paa hver Side af denne Pejling.
Fyrene overet afmærker Lejet for de mellem *Dalarö* og *Aspö* udlagte Telefonkabler.
1414. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejlløbet Stora Möja—Granhamnsfjärden. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt.
(U. f. s. Nr. 41/1939. Stockholm 1942.)
En rød- og sortmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er midlertidigt udlagt paa $59^{\circ} 28',_{27} N.$ $19^{\circ} 01',_{70} E.$

1415. Sverige. Bottniske Bugt. Ångermanälven. Fyr slukkes.
(U. f. s. Nr. 41/1943. Stockholm 1942.)
[Fyrene *Grusholmsundet östra* og *västra* paa c. 62° 57',₀ N. 17° 47',₃ E. vil uden yderligere Meddelelse blive slukket.]
1416. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 27/542. Helsingfors 1942.)
Lehmäsaari Fyr paa c. 60° 14',₁ N. 21° 56',₅ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 4/294 1942.)
(Se Tillæg.)

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

1417. (P). Sverige. Sundet. Klagshamn övre og nedre Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 41/1893. Stockholm 1942.)
I November Maaned 1942 vil *Klagshamn övre* og *nedre* Fyr paa c. 55° 31' N. 12° 54' E. blive forandret fra at vise hvidt Lys til at vise rødt Lys. Iøvrigt forbliver Fyrene uforandret.
(Kort Nr. 132 og 130.)
1418. (P). Sverige. Sundet. Falsterbokanalen. Klagshamn. Signallanterner forandres.
(U. f. s. Nr. 41/1892. Stockholm 1942.)
Signallanternerne paa *Klagshamn S.*-lige Kaj paa 55° 31',₃₅ N. 12° 53',₆₆ E., hvormed der gives Signal om, at *Falsterbokanalen* er lukket, vil i November Maaned 1942 blive forandret fra at vise rødt Hurtig-Blink til at vise hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m.
(E. f. S. Nr. 52/1698 1941 og 1/151, H. 1, 1942.)
1419. Sverige. Sundet. Skanör. Lodsstation nedlagt.
(U. f. s. Nr. 41/1891. Stockholm 1942.)
Den ved *Skanör* paa c. 55° 25' N. 12° 50' E. midlertidigt oprettede Lodsstation er atter nedlagt.
(E. f. S. Nr. 19/768 1941.)
1420. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sæløer NW. Vrag fjernet.
Det i E. f. S. Nr. 40/1389 1942 nævnte Vrag, der var sunket paa 55° 06' (22") N. 12° 12' (06") E., 12 m ESE. for *Sæløer N.* hvide Stage med Halmvisk, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 40/1389 1942.)
1421. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Stenpladerne. Sømærke atter i Orden.
Stenpladerne E. hvide Stumtpønde med 2 nedadvendte Koste paa 54° 52' (46") N. 12° 08' (21") E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 40/1390 1942.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1422. Danmark. Kattogat. Sejers Bugt. Nekselø S. Stold. Sprængningsøvelser.
Advarsel.
Sprængningsøvelser afholdes paa Skydeterrænet ved *Eskebjerg Vesterlyng* i Tiden: 19.—24. Oktober 1942, hver Dag Kl. 0900—1700.
Fareomraadet begrænses af en Cirkellinie med Radius 1500 m og med Centrum i *Stold* paa 55° 45' (17") N. 11° 17' (15") E.
Under Sprængningerne vil der paa Flagstangen ved *Stold* være hejst 2 røde Flag med hvid Spuns. Naar Flagene er hejst, er det forbudt at færdes indenfor det angivne Fareområde.

1423. (T). Danmark. Kattogat. Skagen Havn. Taagesignal midlertidigt i Uorden.
Skagen Havn Taagesignal med Nautofon, der afgives fra Forhavns SW.-lige Molohoved paa c. 57° 42',₉ N. 10° 35',₇ E., er midlertidigt i Uorden. Taagesignal afgives indtil videre med Haandtaagehorn.

1424. Sverige. Skagorrak. Sotenkanalen. Oplysning om Aabning af Bro.

(U. f. s. Nr. 41/1895. Stockholm 1942.)

I Tiden 1. Oktober 1942—15. April 1943 vil Broen over *Sotenkanalen* paa c. 58° 24',₇ N. 11° 15',₉ E. kun blive aabnet mellem Kl. 0500 og Kl. 2000.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1425. (T). Danmark. Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i danske Farvande.

Forkortelser:

Flt.	betyder	Fløjtetønde.	L. & Flt.	betyder	Lys- og Fløjtetønde.
Halm.	—	Halmvisk.	L. & 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.	

Østersøen.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.				
<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', ₀	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>Hollændergrund</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>Taarbæk Rev</i>	55° 47', ₁	12° 40', ₅	L. & Klt.	r.		Erstattet med en rød Spirtønde.
<i>Stubben N</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	

Sundet.

Navn	Omtrontlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
Kongedyb.						
<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	
Hollænderdyb.						
<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	
Svælget.						
<i>Svalerumpen</i>	55° 39', ₀	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', ₀	12° 41', ₀	Lt.	str.		
<i>Smaagrundene SW</i> ..	55° 39', ₅	12° 42', ₄	Stump	hv.	2 nedadv. Koste	
Drogden.						
<i>Nordre-Rose</i>	55° 37', ₈	12° 41', ₈	Lt.	r.		
<i>Rasmus Møller</i>	55° 36', ₄	12° 41', ₁	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Søndre-Rose</i>	55° 34', ₂	12° 41', ₆	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Dragor Tønde</i>	55° 33', ₇	12° 41', ₀	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Dragor 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	
Drogden 8,0 m Rende.						
<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.		
Flintørenden.						
Samtlige danske Sømærker i <i>Flintørenden</i> .						
Sundet S.-lige Del.						
<i>Aflandshage</i>	55° 30', ₀	12° 35', ₈	Spids	r.	2 opadv. Koste	
Kalvehoderne.						
<i>Kalvehoderne N</i>	55° 35', ₁	12° 30', ₈	Lt.	hv.		

Smaalandsfarvandet.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
<i>Staaldyb</i>	55° 01', ₂	11° 15', ₇	Spids	str.	1 Ballon	
Store-Bælt.						
<i>Klæpen</i>	55° 30', ₅	10° 45', ₄	L. & Flt.	hv.		Erstattet med hv. Stump. 1 nedadv. Kost.
<i>Sprogø 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.		Erstattet med hv. Spir.
<i>Albue Flak W.</i>	54° 49', ₃	10° 53', ₇	Stump	hv.	3 nedadv. Koste	
Lille-Bælt.						
<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', ₀	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	
Kattegat. Isefjord.						
<i>Grønnerevle N.</i>	56° 01', ₁	11° 48', ₂	Spids	r.	3 opadv. Koste	Erstattet med r. L. & Flt., mærket <i>Grønne Revle N.</i> Hv. Et-Blink hver 68.
<i>Isefjord</i>	55° 59', ₀	11° 50', ₈	L. & Flt.	str.		Erstattet med str. Spids. mod 1 str. Ballon.
<i>Tærskelen E.</i>	55° 57', ₈	11° 49', ₃	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Store-Sand NW.</i>	55° 57', ₅	11° 48', ₈	Stage	hv.	1 Halm.	Inddraget under Perioden for Sildefiskeriet.
<i>Store-Sand W.</i>	55° 57', ₁₁	11° 48', ₅	Stage	hv.	2 Halm.	
<i>Tærskelen W.</i>	55° 57', ₂	11° 48', ₃	Stage	r.	1 opadv. Kost	

Kattegat.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
<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>Æbelø</i>	55° 39', ₅	10° 09', ₅	Lt.	hv.		
<i>Skerringhede</i>)	56° 14', ₅	10° 23', ₅	Spids	s.	Stage	4 Stk.
<i>Skydeplads</i>	—	—	Stage	s.		
<i>Klokkegrund</i>	56° 08', ₁	10° 44', ₅	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<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>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.		Erstattet med hv. Spir.
<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.		
<i>Hals Barre W.</i>	56° 58', ₄	10° 20', ₆	Lt.	r.		Erstattet med r. Stage.
<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>Dvalegrunde W.</i>	57° 14', ₂	10° 37', ₂	Stump	hv.	3 nedadv. Koste	
<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>Rusmandsbanke</i>	57° 21', ₃	11° 12', ₆	Lt.	r.		Erstattet med r. Spir.
<i>Kobbergrund E.</i>	57° 08', ₃	11° 23', ₂	L. & Flt.	r.		Erstattet med r. Spir.
<i>Silderen</i>	57° 06', ₀	11° 02', ₂	Lt.	hv.		Erstattet med hv. Stage.

Limfjorden.

Nibe Indsejling.

Afmærkningen fra *Draget* til *Nibe Havn*.

Skagerrak.

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

Nordsøen.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
<i>Søren Bøvbjergs Dyb N.</i>	55° 34', ₃	7° 57', ₉	L. & Flt.	r.		
<i>Søren Bøvbjergs 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				

(E. f. S. Nr. 1/89, 1/90, 16/574, 18/644, 24/893, 26/941, 35/1239 og 37/1287 1942.)

1426. Danmark. Bekendtgørelse om Forbud mod Fotografering ved Sejlads gennem Falsterbokanalen.

Justitsministeriet har under den 2. Oktober 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 Politilovgivningens fastsættes herved følgende:

§ 1.

Det forbydes at fotografere paa eller fra *danske* Skibe under disses Sejlads gennem *Falsterbokanalen* samt ved Indsejling til og Udsejling fra Kanalen.

§ 2.

Passagerer og Besætning paa *danske* Ruteskibe, som passerer *Falsterbokanalen*, skal forinden Afsejling fra Afgangstedet til Skibets Fører aflevere Fotografiapparater, der ikke opbevares i indskrevet Bagage. Opbevaringen skal ske i afaaset Rum, og Udlevering maa først ske efter Passage af Kanalen.

§ 3.

Overtrædelse af fornævnte Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar.

§ 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Tillæg.

I. Østersøen.

1427. Danmark. Fakse Bugt. Lund Anlægsbro SE. Oplysning om Vrag.

Vraget af et Fiskerfartøj ligger sunket i 10 m Vand paa c. 55° 13',₆ N. 12° 19',₁ E., c. 1400 m 145° fra Yderenden af *Lund Anlægsbro*. Nogle Sildegarnsbojer er udlagt paa Stedet.

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

1428. (T). Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke midlertidigt forsvundet.
Agersø Flak W. hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost paa c. $55^{\circ} 12',_4$ N. $11^{\circ} 06',_8$ E. er forsvundet.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1429. Danmark. Kattegat. Briscis Flak W. Dybde over Skibsfartshindring. Vraglystønde inddraget.

Mindste Dybde over Skibsfartshindringen paa $56^{\circ} 20' 02''$ N. $11^{\circ} 04' 16''$ E. er nu $8,1$ m. Den ved Hindringen udlagte Vraglystønde er inddraget. Vragvageren med 2 grønne Flag, 100 m NE. t. N. for Hindringen, er stadig paa Plads.
 (E. f. S. Nr. 44/1443 1941.)

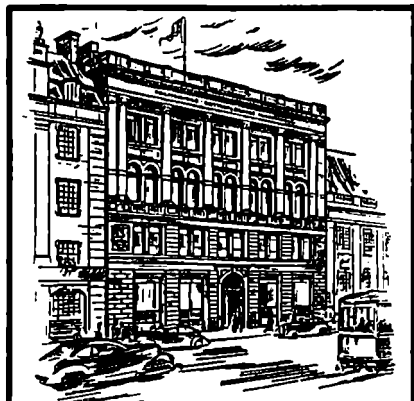
1430. Danmark. Limfjorden. Mors E. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring i c. 8 m Vand paa c. $55^{\circ} 51',_2$ N. $8^{\circ} 54',_5$ E., c. $0,8$ Sm SE. for *Buksorodde*, er afmærket med en rød- og hvidmalet Spidstønde, fastgjort i selve Hindringen.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*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

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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

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.

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

ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

CHR. CLEMMENSEN

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)

FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)

C. HOPPE

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

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, 133, 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hude«, Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGNING — KLARERING — SPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SS-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 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

NUMMER 42

FREDAG 23. OKTOBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den Betydning man i England tillægger Søkrigen fremgaar allerbedst af den Kendsgerning, at ingen af de ledende politiske Personligheder kan holde en Tale uden at Omtalen af dette Spørgsmaal indgaar deri som en Hovedbestanddel. Sidst har den engelske Flaademinister Mr. *Alexander* udtalt sig herom og nævnte bl. a., hvad der er egnet til at vække Forbavselse, at der i England endnu byggedes mere Tonnage end i U.S.A., til Trods for den voldsomme Udvidelse der havde fundet Sted i den amerikanske Skibsbygningsproduktion. Hvorledes denne Udtalelse kan bringes i Samklang med de mere eller mindre autentiske Oplysninger, der foreligger om Tonnageproduktionen i U.S.A. hører til en af de Gaader, som næppe bliver opklaret førend Krigen er forbi.

Paa de overseiske Markeder er Forholdene iøvrigt uden større Ændringer. Maritime Commission har givet adskillige Licenser for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, ligesom flere Skibe rapporteres sluttet for Erts fra Forindien og Sydamerika til US. Atlantic. Vestindiafarten har ogsaa faaet en Del Tonnage tildelt, og det samme gælder Farten paa New Foundland og Canada. Ratemæssigt set har der ingen Forandringer været.

Paa de engelske Markeder noteres stadig Kul fra Durban til Suezomraadet og Salt fra Rødehavet og Kathiawar Halvøen til Calcutta. Raterne i disse Trades er ogsaa uændrede.

I fri Fart cirkuleres stadig Ordre for Hvede fra River Plate til Lissabon til \$60, og for Hvede i Sække Buenos Ayres/Callao indikerer \$22, men neutralt Redere forlanger \$24 herfor. Iøvrigt noteres forskellige Salpeterlaster fra Chile til Eire, men nogen Rate sættes ikke paa disse Ordre.

Paa vore hjemlige Markeder er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage i praktisk talt alle Trades. Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark er stadig rolig, men der næres Haab om større Stemtildeling i de kommende Dage. Iøvrigt er der stadig god Efterspørgsel efter Ertstonnage, hovedsagelig fra de nordsvenske Havne, hvor Sejlladsen jo snart kan ventes at være forbi for i Aar. Der er endvidere en Del Trælaster til Tyskland og Holland, ligesom der noteres enkelte mellemstore Laster fra Sverige til danske Havne. I alle disse Trades er Raterne jo fastlagte, hvorimod Raten for Salpeter fra Skienfjorden til danske Havne tenderer en Smule opefter og antagelig nu ligger paa omkring Kr. 21 for mellemstore Baade. For enkelte Partier Træmasse Drammen/Næstved eller København betales omkring Kr. 22 à 23.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

I første Halvdel af Oktober Maaned er der bl. a. registreret følgende Ændringer til det danske Skibsregister:

M/S Peru af København, OZAB, er udslettet som forlist. Anm. 5. Sept. 1942, reg. 8. Okt. s. A.

S/S Lotta af Esbjerg, OYWP, er udslettet som forlist. Anm. 4. Sept. 1942, reg. 8. Okt. s. A.

M/S Australien af København, OZRA, er udslettet som forlist. Anm. 21. Sept. 1942, reg. 8. Okt. s. A.

M/S Muinam af København, OZGE, er udslettet som forlist. Anm. 5. Sept. 1942, reg. 8. Okt. s. A.

Rederiet »Bjarke« Akts., København. Bestyrelsen: Udtraadt P. Thorning Hansen og E. Robbert. Indtraadt Fuldmægtig Frederik Henry Hansen og Kaptajn Christian Thorning Hansen, begge af Frederiksberg. Anm. 15. Sept., reg. 2. Okt. s. A.

P. Petersen, Egersund, har afhændet Færge Egersund af Egersund, OXDT, til Akts. Egersund Færgeselskab. Dette Selskab i Likvidation har atter afhændet Skibet til et Partrederi, bestaaende af fhv. Skibsfører Jørgen Conrad Olsen og Skibsfører Hans Jørgen Ohlsen, begge af Alnor. Anm. 21. Sept., reg. 13. Okt. s. A.

HYREN TIL BESÆTNINGEN EFTER KRIGSHAVARIER

Dansk Dampskibsrederiforening har paa et Møde vedtaget følgende Regler for Hyre til Besætningen efter Krigshavariet, der finder Sted fra og med den 10. Oktober 1942. Reglerne gælder indtil videre for de Skibe, der er under Rederiernes Kontrol.

Naar et Skib udsættes for Krigshavari, hvorved det straks sættes ud af Fart, men ikke forliser totalt eller kondemneres, saaledes at Bestemmelserne i Sømandslovens Prgf. 41 og Lov Nr. 96 af 7. April 1936 finder Anvendelse, gives der den Del af Besætningen, der som Følge af Havariet maa gaa ud af Rederiets Tjeneste inden 2 Maanedes, efter Havariet fandt Sted, Hyre indtil 2 Maanedersdagen for Havariet.

Skibsførere og Officerer paa 3 Maaneders overenskomstmæssig Opsigelse har dog Krav paa indtil 3 Maaneders Hyre.

Er der forud for Havariet givet individuel Opsigelse, har Vedkommende, der har modtaget eller givet Opsigelse, kun Krav paa Hyre indtil Opsigelsestidens Udløb.

Er der ikke givet saadan Opsigelse forud for Havariet, og Rederiet ønsker at frigøre sig for vedkommende Sømand, maa der paa sædvanlig Maade gives Opsigelse til Fratrædelse ved de 2 respektive 3 Maaneders Udløb. Det forudsættes, at Rederiet for at beskæftige Besætningen indenfor de 2 Maanedes ikke afmønstrer Besætningen fra et andet Skib.

TILLÆGSAFTALE MED SVERIGE

Udenrigsministeriet meddeler: Efter stedfundne Delegationsforhandlinger er der den 20. d. M. i Stockholm undertegnet en Tillægsaftale til den dansk-svenske Vareudvekslingsoverenskomst af 19. Juni d. A. om en udvidet Vareudveksling i indeværende Halvaar.

Tillægsaftalen angaar en Vareudveksling mellem de to Lande til et Beløb af ca. 8,5 Mill. Kr. hver Vej. Der aabnes navnlig Mulighed for Indførsel til Danmark fra Sverige af Træ, Træmasse, Papir, Raajern og Valseværksprodukter og Værktøj. Fra dansk Side leveres til Gengæld forskellige Levnedsmidler, herunder Sukker, Skummetmælkskonserves, kalkpræservede Æg, Ovomaltine, Kunstthoning, Teerstating m. m.

SPÆRREOMRAADER I FORSKELLIGE DANSKE FARVANDE

Handelsministeriet har udstedt en Bekendtgørelse om Forbud mod Sejllads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Den nye Bekendtgørelse afløser de hidtidige Bekendtgørelser angaaende samme Forhold og indfører forskellige Ændringer i de hidtil gældende Regler.

Bekendtgørelsen omfatter Farvandene Nord for Frederikshavn, ved Skagen, ved Sjællands Rev, ved Hornbæk, forskellige Steder ved Bornholm, i et Omraade i Aabenraa Fjord samt i et afmærket Omraade Nord for Melby ved Sjællands Nordkyst.

DANSK KAPTAJN OMKOMMET VED KRIGSFORLIS

I sidst udkomne Nummer af Medlemsbladet for Den almindelige danske Skibsførerforening meddeles det, at Kaptajn A. Weesgaard ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er omkommet ved Krigsforlis.

Kaptajn Weesgaard, der blev 52 Aar gammel, kom til Søs i 1907. Efter at have sejlet en Rejse med Skoleskibet *Viking* sejlede han i nogle Aar med engelske Sejlskibe paa Langfart.

Efter i 1912 at have taget Styrmandseksamen sejlede han nogle Aar som Styrmand i Vendila og traadte derefter ind i Ø.K. og fulgte senere med over i Orient. I de senere Aar førte han i en Periode Motorskibet *Noumes* — den gamle *Jutlandia* — under Panamaflag, indtil han i 1938 traadte ind i Rederiet Gloria, hvor han fik Damperen *Vitus Bering* at føre. Med dette Skib sejlede han i Frugtfarten paa Amerikas Vestkyst, men var saa vidt vides ved sin Død Fører af et andet Skib.

NY FORMAND I »SKANDINAVIA«

Repræsentantskabet for Forsikringsaktieselskabet »Skandinavia« har paa et Møde valgt Skibsreder Marius Nielsen til Formand for Repræsentantskabet i Stedet for afdøde Dr. phil. O. Krag.

SMAASKIBSFARTENS PRISER FØR OG NU

I sidste Nummer af Medlemsbladet for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, har Formanden for Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i Danmark, Søren Larsen, Nykøbing M., skrevet en Artikel om Prisstigningen for de Ting, der er nødvendige for Smaaskibsfarten. Han opstiller følgende Oversigt over en Række Priser fra før Krigens Begyndelse og nu:

Priser før Krigen:

100 Tons Fragtskib kostede før Krigen uden Motor 57,000 Kr.

120 HK Motor kostede før Krigen ca. 12,000 Kr.

Sejldug kostede før Krigen 130 Øre pr. Meter.

Skibsmandsgarn kostede før Krigen ca. 150 Øre pr. kg.

Brændselolie kostede før Krigen ca. 95 Kr. pr. Ton.

Smøreolie kostede før Krigen ca. 55 Øre pr. kg.

Priser nu:

100 Tons Fragtskib uden Motor og elektrisk Lys 165,000 Kr.

120 HK Motor samt elektrisk Lys og Tanke 40,000 Kr.

Sejldug ca. 10 Kr. pr. Meter,

Brændselolie ca. 780 Kr. pr. Ton.

Skibsmandsgarn ca. 650 Øre pr. kg.

Smøreolie ca. 200 Øre pr. kg.

Reparationsarbejder og Vedligeholdelse er steget med ca. 300 pCt.

Artiklen fremhæver Nødvendigheden af, at Skipper eller Reder faar sit Arbejde saaledes betalt, at han kan pautage sig de Udgifter, der er forbundne med Anskaffelse af nyt Skib eller Udførelse af større Reparationsarbejder. Samtidig betoner Hr. Søren Larsen, at Bygningen af Træskibe til den danske Handelsflaade ikke maa standses nu, paa et Tidspunkt, da der er Brug for al den Tonnage, der kan fremskaffes, og for den Beskæftigelse, Nybygning og Reparation af Skibe giver.

UBAADS-AKTIVITETEN I ØSTERSØEN

Aftr i den forløbne Uge kom der Meddelelse om Aukendte Ubaades Aktivitet i Østersøen, idet den tyske Færge *Deutschland* paa Sassnitz-Trelleborg Ruten blev ramt af en Torpedø i Nærheden af den svenske Kyst. Tæt ved den tyske Færge sejlede den svenske Trelleborg-Færge *Gustav V*, som ligeledes blev angrebet. Det lykkedes dog denne Færge at undvige Torpedoerne, hvorimod *Deutschland* blev lettere beskadiget. Ved egen Hjælp kunde den gaa ind til Trelleborg Havn.

Ved Torpederingen blev fem Personer paa den tyske Færge dræbt og en Del saarede. Af disse er en senere død paa Hospitalet i Trelleborg.

SKIBSREDER KRAEMER OPRETTER STORT GRØNLANDS-LEGAT

Den tidligere Skibsreder for Dampskibsselskabet Torm E. Kraemer og hans Frue har oprettet et stort Legat til Fordel for Grønland, som skal arve hele Skibsrederens Formue. Foreløbig er Legatet af mindre Format, men efterhaanden vil det antage meget betydelig Størrelse. Legatets Midler skal anvendes til at støtte det grønlandske Erhverv og Oplysningsarbejdet i og omkring Grønland. Midlerne kan ogsaa bruges til Videreuddannelse af Grønlandere og til Fremme af Boligformaal og Hygiejne.

Legatbestyrelsen bestaar af Direktør Knud Oldendow, Grønlands Styrelse, Museumsinspektør Terkel Mathiasen og Kaptajn Ejner Mikkelsen.

Skibsreder Kraemer har altid interesseret sig varmt for Grønlandssagen, og som Medlem af Scoresbysund-Komiteen har han udført et stort Arbejde. Endvidere har han været aktivt interesseret i Dannelsen af Hvalfangst- og Fiskerieselskaber paa Færøerne og Grønland.

70 AAR

I Mandags fyldte Dampskibsselskabet Orient's tidligere mangeaarige Leder, Skibsreder Henrik Gether 70 Aar.

Lige siden Skibsreder Gether i 1903 blev knyttet til Ø.K., har han virket i den danske Skibsfarts Tjeneste. Da Dampskibsselskabet Orient stiftedes midt under sidste Verdenskrig — i 1915 — blev Henrik Gether Direktør for dette Selskab, som han ledede, indtil han i 1940 trak sig tilbage. I de Aar, Gether virkede i Orient, blev hele den gamle Dampskibsflaade udskiftet til Fordel for store Dieselmotorskibe, saaledes at Rederiet blev et af de betydeligste og bedst konsoliderede i den danske Trampfart.

Skibsreder Gether, der i 1930 blev Generalkonsul for Japan, har i tre Perioder været Bestyrelsesmedlem i Dansk Dampskibsrederiforening. Endvidere har han været Medlem af Dansk Arbejdsgiverforenings Repræsentantskab og Bestyrelsesmedlem i Investor. Siden 1939 har han tillige været Medlem af Orients Bestyrelse. 1939 har han tillige været Medlem af Orients Bestyrelse.

FYRDIREKTØREN FYLDER 60 AAR

Paa Tirsdag — den 27. Oktober — fylder Fyrdirektør, Kommandør Paul E. B. Sinding 60 Aar. Fyrdirektøren blev i 1904 Sekondløjtnant i Marinen og avancerede derefter støt op igennem Graderne, indtil han i 1920 traadte ind i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste som Vagerinspektør og Fører af Inspektions-skibet *Løvenørn*. Tre Aar senere blev han Fyrinspektør og Fører af *Argus* for endelig i 1928 at overtage Stillingen som Fyrdirektør. I 1938 kom Udnævnelsen til Kommandør i Reserven.

I de mange Aar i Fyrvæsenets Tjeneste har Sinding udført et stort Arbejde, der paa flere Punkter har været banebrydende. Det var saledes ham, der fik gennemført det faste Fyr paa Drogden som Afløser af Fyrskibet. Han har deltaget i en Række internationale Konferencer om Fyr-Spørgsmaal i Lissabon,

Stockholm og London, samtidig med at han var Folkeforbundets Sagkyndige i den forberedende Komite angaaende international Søafmærkning.

Fyrdirektøren, der er Søn af Maleren N. E. Sinding, har fra Faderen arvet et udpræget malerisk Talent, og han har malet en Række fortrinlige Marinebilleder.

DE SVENSKES NEUTRALITETS-PATROLJER

I følge en Meddelelse fra det svenske Admiralitet har Flaadens Neutralitets-Patroljer til August Maaned tilbagelagt en Afstand paa 1.283.000 Sømil — eller en Distance paa 60 Gange rundt om Ækvator siden Krigen brød ud. Indenfor svensk Søterritorium blev der eskorteret 10.800 Skibe med en sammenlagt Tonnage paa 22 Millioner BRT. Den svenske Flaade strøg i samme Tidsrum henved 1.500 Miner.

ENGELSKE REDERI-REGNSKABER

Efter Henlæggelse til Imødegaaelse af Afskrivning havde Booth Steamship Co., Ltd., i Liverpool en Indtægt paa £57,266 i sidste Regnskabsaar. Der uddeltes 9 pCt. i Udbytte. Der er ikke udbetalt Dividende paa Stamaktiekapitalen siden 1927, da der uddeltes 4 pCt. Nu bestaar Selskabets Kapital udelukkende af Stamaktier til en samlet Værdi af £550,000. Pr. 31. Marts 1940 bestod Selskabets Flaade af otte Skibe paa tilsammen 41,924 BRT.

Cunard White Star havde en Driftsindtægt paa £2,166,959 for 1941 imod £2,574,804 for det foregaaende Aar, £1,820,710 for 1939 og £497,956 for 1938. Nettoprovenuet beløb sig til £2,101,893 imod £2,460,702 for 1940. Efter Henlæggelser til Reservefonds uddeltes der en Dividende paa 5 pCt. og pr. 30. Juli foresloges der en skattefri Dividende paa 2½ pCt.

Svenske Skibsulykker og svensk Sejlads udenfor Spærrezonen.

Færre svenske Handelsskibe gik tabt i Fjor end i 1940, idet Antallet af krigsforliste Skibe var mindre, medens Antallet af Søulykker var noget større, meddeler den svenske søfartstekniske Konsulent, Kaptajn *Bo Bergström* i sin for nylig offentliggjorte Aarsopgørelse.

Der foreligger 468 Rapporter om Søulykker, som har overgaaet svenske Skibe i Løbet af 1941. Af disse Ulykker, skyldtes 107 Strandinger, 155 Kollisioner, 18 Skibe sprang Læk eller beskadigedes paa Rejse, de øvrige Søulykker med Tab af Menneskeliv opgøres til 57, tabt Dækslast indtraf i 5 Tilfælde, Krigsulykkernes Antal laa paa 53 og de øvrige Ulykker paa 67, medens 6 Skibe bortblev med Mand og Mus. 54 Ulykker medførte Totalforlis af følgende Aarsager:

	Antal Skibe	BRT.
Strandinger	7	4.327
Kollisioner	4	4.628
Sunket efter Lækage	7	635
Vandfyldt og sunket	1	210
Krigsulykker	29	91.602
Borte med Mand og Mus	6	22.433
Ialt	54	123.835

Sammenlignet med 1940 øgedes det samlede Antal Skibsulykker med 21 og Ulykker af alvorligere Art med 52, medens Totalforlisene formindskedes med 32 og den tabte Bruttotonnage med 36.269 Tons.

Den svenske Handelsøfart har i 1941 ligesom Aaret forud været stærkt paavirket af Krigsforholdene. I Særdeleshed har Flyver- og Minespærningen mellem Danmark og Norge tilføjet den svenske Skibsfart et haardt Slag. Det er blevet næsten umuligt — undtagen for Lejdebaadens Vedkommende — at

SØFARTSRAAD GUSTAF ERIKSON

FYLDER 70 AAR

I Morgen — Lørdag — fylder Verdens sidste Sejlskibsreder i det store Format, Søfartsraad *Gustaf Erikson*, Mariehamn, 70 Aar.

I en Artikel i *Dansk Søfarts Tidende* for nogle Maaneder siden blev Erikson og hans Livsværk udførligt omtalt. Det var ham, der efter at have sejlet som Skibsfører i adskillige Aar, i Tyverne og Begyndelsen af Tredverne opkøbte alle disponible Storsejlere og satte dem i Kornfart paa Australien, og i de sidste Aar har han været den eneste Skibsreder i Verden, der har haft Storsejlere i Fart. Hans Flaade var i Aarene før Krigen velkendt i København, hvor den altid provianterede inden det lange Stræk ud til Australien. Rejsen ud gik rundt Kap det gode Haab og Hjemturen rundt Kap Horn, hvilket vil sige, at Skibene foretog en Jordomsejling paa hver Rejse.

Verden over gaar Erikson under Navnet »The King of the Sailing Vessels«, og hans Windjammers er kendt paa Havene. Nu, hvor han kun har ni Skibe tilbage, er det vel tvivlsomt, om denne Flaade nogensinde mere kommer til Søs.

FRA SVENSKES VÆRFTER

Rederiaktiebolaget »Iris« i Stockholm har overltaget en Nybygning paa 3000 Tons Dødvægt paa Oskarshamn Værft. Skibet er allerede søsat under Navnet »Alair« og ventes færdig til Levering i Begyndelsen af det kommende Aar. Det er et Skib af Shelterdæktypen med fire store Luger og er egnet til efter Krigens Afslutning at kunne indsættes paa Rederiets Linier, bl. a. for Transport af Træmasse.

skaffe de Søfolk, der sejler udenfor Spærrezonen en haardt tiltrængt Afløsning. De Forhold, der opstaar under en moderne Søkrig, foraarsager store fysiske og psykiske Belastninger for alle Ombordværende og gør en Afløsning absolut paakrævet.

Kaptajn Bergström omtaler derefter Amerikas Mangel paa duelige Søfolk. Efter Afmønstring og en Tids Ophold i Land lokkes de svenske Søfolk ofte af høje Hyrer om Bord i de moderne amerikanske Skibe. Følgen bliver en »Afsvenskning« af de svenske Skibe, som tvinges til at tage Udlændinge om Bord. Efter nogle Aars »Landsforvisning« bestaar Skibenes Mandskab for Størstedelen af Udlændinge — en sammenskrabet Skare af forskellige Nationers Bundfald af saakaldte Sømænd. Enhver der kender blot lidt til Forholdene om Bord, forstaar, hvad en ansvarsbevidst Skibsofficer — Kaptajn, Styrmand eller Maskinist — saaledes faar at slaas med, naar en saadan Besætning kommer om Bord. Med den Slags Mandskab er en Skibsofficers Lod lidet misundelsesværdig. Styrbord og Bagbord er i Hovedsagen abstrakte Begreber, for slet ikke at tale om Roning eller Sejlads i aaben Baad og alligevel skal Kaptajnen efter Loven tilse, at Skibet er i sødygtig Stand.

Kaptajn Bergström minder om, at *Joint Maritime Commission* paa sit sidste Møde i London bl. a. behandlede Spørgsmaalet om internationale Sikkerhedsforanstaltninger for Søfolk under Krigen, specielt Redningsbaadene og deres Udrustning. Det engelske *Board of Trade* publicerede i Fjor en afskrækkende Statistik over, hvor stort et Antal Skibsofficerer og Mandskab, der under denne Krig har sat Livet til som Følge af mangelfuldt Kendskab til Redningsbaade, deres Udrustning og Stand. Statistikken, skriver Kaptajn Bergström, vilde sikkert være ligesaa af-

skrækkende, hvis der blev sat en lignende Under-søgelse i Gang for krigsforliste svenske Skibe udenfor Spærrezone.

Desværre, skriver den svenske Søfartskonsulent, sker der stadig efter flere Aars Krig Forsømmelser, der maa rubriceres som Overtrædelser af Forordningen om visse Sikkerhedsforanstaltninger ved Benyttelsen af Skibet. Et eklatant Brud paa Bestemmelserne om Redningsbaads-Øvelser indtraf saaledes i Fjor paa et af de største svenske Liniemotorskibe. Dette

Skib krigsforliste i Nordsøen efter Ildebrand, efter alt at dømme som Følge af Sabotage. Efter Kaptajnens egne Oplysninger ved Søforklaringen til den svenske Generalkonsul i Buenos Aires havde der i de to Maaned, Besætningen havde været om Bord, overhovedet ikke været afholdt Baadøvelser.

I sin Aarsrapport fra 1940 efterlyste Kaptajn Bergström Forbedringer i Søsætningsmateriellet for Redningsbaade, og han nævner nu i denne Aarsberetning to Opfindelser, som kan faa Betydning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Interessant SKF-Film

De svenske Hovedfabriker for SKF har i de seneste Aar ladet optage en Lydfilm, der viser SKF-Produktens Fremstilling gennem Bjergværksdrift, Højovnsværk, Staalværk-, Kugle- og Rullelejevfabrikation o.s.v.

Denne Film er i Odd Fellow-Palæets store Sal blevet forevist for Repræsentanter for en lang Række af de Virksomheder, som SKF har Forbindelse med her i Landet. Filmen, der vakte megen Interesse, var ledsaget af et forklarende svensk Foredrag, og Tilskuerne fik et glimrende Indtryk af den mægtige Virksomhed.

I Filmen kunde man følge Malmbyrindningen i Gruberne indtil 500 Meter under Jordoverfladen. Man saa Malmen blive transporteret til »Anrikningsværket« i Nærheden af Gruben. Der bliver Malmen først sifordelt ved Knusning i Kæbeknuser og Kuglemøller, hvor Malmet opslæmmes i Vand. Det ikke jernholdige Materiale bliver paa denne Maade skilt fra, medens det jernholdige holdes tilbage ved Hjælp af magnetiske Separatorer. Tilsidst fjernes det meste af Vandet paa Rysteborde eller i Rysterender, og det jernholdige Pulver med en vis Fugtighedsgrad — den saakaldte »Slig« — transporteres i Lastbiler til Staalværket.

Man saa Malmen blive forvandlet til Raajern i mægtige Højovne, hvis Brændselmateriale er Trækul fra de svenske Skove. Det pulverformede »Slig« kan ikke benyttes direkte i Højovnene. Det maa først forvandles til større Stykker, sintres til en Slags Klinker i »Sintringsværket«, hvor der som Materiale benyttes Slig og Kulstøv, som fordeles jævnt over den perforerede Bund i de saakaldte Sintringspander. Naar det øverste Lag af Trækulspulver antændes, breder Forbrændingen sig hurtigt gennem hele Massen, idet en Sugeløser, der er tilsluttet Bunden af Beholderen, skaffer den fornødne Luft. De dannede porøse Klumper eller Klinker indeholder temmelig ren Malm med en Del af Svovlet bortbrændt.

Man kunde ogsaa følge Behandlingen i Højovnen, der foroven fodres med en passende Blanding af Klinker (Malm), tørret Trækul og Kalksten. Den dannede Slagge tappes først gennem Slaggebunden og granuleres ved hurtig Afkøling i rindende Vand. Det flydende Raajern løber gennem Render til Forme, der giver Jernet den velkendte Form i Barrer eller Rugbrød. De Højovne, man saa i Filmen, giver ca. 10 Tons Jern ved hver Tapping.

Interessantest var Staal fremstillingen ved Hofors-Værket i syv gasfyrede »sure« Martinovne og i to elektriske Lysbueovne. En Martinovn tager f. Eks. 17 Tons Raamateriale, hvoraf mere end Halvdelen er Raajern, medens Resten bestaar af Affaldsjern med kontrolleret Sammensætning.

Naar Materialet er smeltet og har opnaaet passende Temperatur, tilsættes Jernmalm, indtil Staalet har naaet det ønskede Indhold af Kulstof, hvilket kontrolleres ved Hjælp af udtagne Prøver. Naar den ønskede Kulholdighed er naaet, tappes Staalet ud i Kranskeer ved en Temperatur af 1600 Grader. Fra Kranskeen tappes Staalet i Kokillerne.

I det 236 Meter lange Valseværk saa man de støbte Staalblokke forvandles til Stænger, Rør, Baand og Traad. Til Slut overværede man selve Kuglelejevfabrikationen,

hvertil det svenske Staal er det bedst egnede. I Fabrikationen forekommer der næsten ligesaa mange Kontroloperationer som Arbejdsoperationer, og Kontrollen omfatter ikke alene Maal og Overfladebeskaffenhed, men ogsaa Materialekvalitet og Ensartethed.

Filmen viser i store Træk det væsentlige vedrørende Malmens Behandling og Bearbejdning, indtil det færdige Kugle- eller Rulleleje som en færdig Handelsvare gaar ud i Verden for at opfylde de Tusinder af Krav, som den moderne Industri stiller.

Godt Aar for Korsør Havn

Regnskaberne for Korsør Havn foreligger nu, og af dem fremgaar det, at Havnen har klaret sig bedre gennem det forløbne Aar end ventet. Der forestaar imidlertid nu saa mange nødvendige Reparationsarbejder, at indeværende Aar næppe undgaar at give Underskud.

Af Regnskabet fremgik, at de samlede Indtægter havde været 337.641 Kr., heraf Havne- og Broenge 170.867 Kr. og Leje af Bygninger samt Pladsleje 157.247 Kr. Udgifterne andrager 325.696 Kr., heraf medgaar 72.776 Kr. til Forrentning af Gæld og til Administrationsudgifter 92.024 Kr. Efter Afskrivninger 50.694 Kr. og Henlæggelser 30.232 Kr. bliver der et Driftoverskud paa 11.945 Kr. mod budgetteret 7385 Kr.

I sine Bemærkninger til Regnskabet udtalte Havneudvalgets Formand ifølge Sorø Amtstid. blandt andet, at naar Regnskabet ikke viser Underskud, skyldes det, at der er sparet paa Reparationer i saa stor Udstrækning, at det kommende Aar med lignende Indtægter vil medføre Underskud. Havneudvalget kan nemlig ikke fortsat forsvare at undlade nødvendige Reparationer paa Havneværkerne, selv om det bliver kostbart. Slitagen paa Havnen staar ikke i Forhold til Indtægterne, men man maa jo være tilfreds med, at der er Indtægter, hvilket det skorter paa mange Steder. Særlig Havnens store Vandsalg, der var paa 45.700 Kr., havde hjulpet betydeligt til Balance.

Aaret har været unormalt, men Havnens Status er god. De samlede Aktiver andrager ca. 3 Mill. Kr., men herfra gaar Laan til ca. 1,6 Mill. Kr., hvorefter Netto-Formuen bliver 1,3 Mill. Kr.

Stort Flodreguleringsarbejde i Shanghai udføres af dansk Civilingeniør.

Shanghai Municipal Council har besluttet at gennemføre et omfattende Projekt til Regulering af Jangtsekiang Flodens Vandstand. Der skal bygges 5 store Pumpeanlæg i forskellige Dele af Byen, hvorved det bliver muligt at eliminere Flodens Stigning i Løbet af 24 Timer, medens det ellers tager en Uge, inden Oversvømmelser som Følge af voldsomt Regnfald har lagt sig. — Hele dette store Anlæg, som vil virke automatisk — Flydekontakter sætter Pumperne i Gang, naar Vandets Stigning har naaet det farlige Punkt — er projekteret og vil blive ledet af den danske Civilingeniør Aage Corrit, som tidligere har udført Flodreguleringsarbejder, Fundering m. m. forskellige Steder i Kina.

Graeser, Berlin-Friedenau Stubenrauchstr. 69

Ruf: 8842 66 Drahtanschrift: Kromschiff Berlin
Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

MENK

SKIBSVINDUER

gennem

DYHR

C. 8901

Generalforsamling i Dampskibsselskabet »Ærø«
Dampskibsselskabet »Ærø« har holdt ekstraordinær Generalforsamling.

Dir. Schesler redegjorde for de Lovændringer, der skulde foretages, saaledes at Aktiekapitalen kom ned fra 450,000 Kr. til 356,000 Kr. Der blev indbragt forskellige Ændringsforslag, bl. a. at Direktør og Regnskabsfører for Fremtiden ogsaa kunde vælges uden for Bestyrelsen, og at ingen kunde stemme med mere end 20 Stemmer, selv om de var Ejer af flere Aktier.

Generalforsamlingen var imidlertid ikke beslutningsdygtig og det vedtoges at afholde en ekstra Generalforsamling i Slutningen af Maaned.

Aalborg Havn fik Medhold

I Juni Maaned i Fjor afsagde Vestre Landsret en Dom, hvorefter A/S Aalborg Portland Cementfabrik skal anerkende, at Aalborg Havn er ejendomsberettiget til et Areal, der ligger ud imod Limfjorden umiddelbart vest for Kommunegrænsen mellem Aalborg og Nørre Tranders Kommuner og øst for en Linie trukket i Forlængelse af Matr. Nr. 5 av af Aalborg Købstads Markjorders vestlige Grænse og nord for Rørdalsvejen.

Det paagældende Areal er opstaaet ved Tilskyning og Opfyldning, idet Fabriken havde opført nogle Broer og udfyldt det mellemliggende Areal, uden at der blev protesteret fra Aalborg Havns Side. Men Havnen rejste Sagen, idet Ejendomsretten til Arealet siges at være af stor Betydning for en paatænkt Udvidelse af Havnen. Vestre Landsret gav Aalborg Havn Medhold, idet man ikke ansaa det for godtgjort, at Portland Cementfabrikens Raaden over Arealet har fundet Sted indenfor et Tidsrum af 20 Aar, saaledes at der paa dette Grundlag kunde rejses Krav paa Ejendomsret til det omstridte Areal.

Højesteret har nu stadfæstet Vestre Landsrets Dom og paalagt Cementfabriken Sagens Omkostninger.

Dansk Damper op fra Havbunden

For snart et Aar siden sank Damperen »Erindringen«, tilhørende Rederiet H. C. Christensen, Marstal, i den svenske Skærgaard. Det er nu lykkedes at faa Damperen hævet og slæbt i Havn. Efter de Undersøgelser, der forelobig er foretaget, viser det sig, at Skibet ikke har taget den Skade som først antaget. Kaptajn Rasmus Nielsen, Marstal, er afrejst til Sverige for at varetage Rederiets Interesser, og Mandskab er nu gaaet i Gang med at losse Lasten. Det er Hensigten, at Damperen skal repareres paa Stedet.

Motorgalease »Thyra« anses for tabt

Motorgalease »Thyra« af Fredhavn ved Frederikshavn, der strandede ved Hornbæk, maa nu anses for tabt. Skibet staar med Dækket under Vand. Det har faaet en stor Lækage og er blevet slemt medtaget af den kraftige Nordvenstenstorm. En Bjærgningsdamper, der forleden ankom til Strandingsstedet, har maattet opgve Arbejdet.

Søretsdom stadfæstet af Højesteret

Højesteret har afsagt Dom i en Sag mellem Partsrederiet »Nathalia« ved Skibsreder Jørgen Lindager, Kaptajn Jens Hansen og Købmand Aksel Larsen, alle Næstved, og Skibsbygger Th. Olsen, »Lilleø«, Korsør, Skibsfører A. Th. Dichmann, Stege, og Skibsfører A. Jørgensen, København.

Partsrederiet købte i Juli 1939 et ældre Skib, M/S »Nathalia«, af Dichmann og Jørgensen, medens Skibet henlaa til Reparation hos Skibsbygger Olsen. Under Retsagen har Rederiet krævet 1529 Kr. i Erstatning for Udgifter til og Tab ved en af Rederiet i August 1939 foretagen Reparation af Skibet. Sagsøgerne gjorde nemlig gældende, at de Sagsøgte maatte være pligtige til at betale dette Beløb, idet Stødene i Skibsbunden ikke var kalfatret forsvarligt. Sø- og Handelsretten mente ikke, at der kunde paalægges de Sagsøgte noget Ansvar, eller at de havde paataget sig videregaaende Garanti. Retten frifandt dem derfor og paalagde Rederiet Sagens Omkostninger med 300 Kr.

Højesteret stadfæstede denne Dom og paalagde Sagsøgerne at betale Sagens Omkostninger med 300 Kr. til hver af de Sagsøgte.

Svensk 70 Aars Fødselsdag

Skibsreder Carl Norrthon, Höganäs, fylder i Dag — Fredag — 70 Aar.

I 1916 overtog han Stillingen som administrerende Di-

rektor i Rederi-Aktiebolaget »Anglos«, og da dette i 1918 opløstes, blev han Chef for det nystiftede »Höganäs« 1919, en Stilling, han stadig varetager. Talrige Tillidshverv indenfor Skibsfarten har i Aarenes Løb været betroet Skibsreder Norrthon.

Redningsbaade fra hollandsk Damper

En Fisker fra Båstad har bjerget to store Redningsbaade, der laa og drev i Bugten. De var til 6 Par Aarer og har altsaa tilhørt Udrustningen til en større Damper. Navnet paa Baadene var tildels ulæseligt, men det menes, at Baadene er hollandske. Baadene menes at have tilhørt et Skib, der er forlist i de sidste Dages Storme i Kattegat eller Skagerak.

Finsk Forhøjelse af Arbejdslønnen

Fra og med den 19. ds. har »The Association of Finnish Stevedores« for sine Medlemmer vedtaget at forhøje Tariffønnen for vinschmen, Skibsarbejde, Overtid etc. med 8 pCt. Denne Forhøjelse, som kun berører Timearbejdet, giver følgende Timelønninger i de forskellige Havne:

Torneå	18,90 Mk.	Åbo & Distr.	18,90 Mk.
Kemi	18,90 »	Hangö	18,90 »
Uleåborg	17,80 »	Ekenäs	17,80 »
Brahestad	17,80 »	Helsingfors	20,50 »
Yxpilå	17,80 »	Sörnäs	20,50 »
Gamlakarleby ...	17,80 »	Borgå	17,80 »
Jakobstad	17,80 »	Lovisa & Distr. .	17,80 »
Vasa	17,80 »	Pernoviken	17,80 »
Kaskö	17,80 »	Kotka	20,00 »
Kristinestad	17,80 »	Frederikshavn .	18,90 »
Råfsö og		Viborg	20,00 »
Björneborg ...	18,90 »	Trångsund	20,00 »
Mäntyluoto	18,90 »	Makslåhti	20,00 »
Rauma	18,90 »	Koivisto	20,00 »
Nystad	17,80 »		

PERSONALIA

70 Aar

I Onsdags fyldte tidligere Sø-Assuranceekspert i Danzig, Kaptajn *E. Grau*, 70 Aar. Kaptajn Grau var tidligere Fører i D/S »Myren«, men nedsatte sig 1920 som Havari-ekspert i Danzig, hvor han hurtigt gjorde sit Navn kendt blandt de danske Skibsførere. Kaptajn Grau er nu bosiddende i Aarhus.

*

Ligeledes i Onsdags fyldte tidligere Fører i D.F.D.S., Kaptajn *C. L. Holst*, 70 Aar. Kaptajn Holst pensioneredes 1937 efter at have ført flere af Selskabets Skibe.

60 Aar

Redaktøren af »Tidsskriftet for Maskinvæsen«, Skibsmaskinmester i D.S.B. *Henrik Wolff* fylder i Morgen — Lørdag — 60 Aar. Maskinmester Wolff har en meget stor teknisk Indsigt paa det skibs-, maskin- og elektrotekniske Omraade. Indenfor Statsbanerne gør han Tjeneste som Maskininspektør under Generaldirektoratet.

50 Aar

I Morgen — Lørdag — fylder Skibsfører i Aalborg—Hvalpsund Jernbaneselskab, Kaptajn *C. N. Pedersen*, 50 Aar.

40 Aar i samme Rederi

Fører i Dampskibsselskabet »Progress«, Kaptajn *E. A. Brich*, fejrede i Lørdags 40 Aars Dagen for sin Ansættelse i Rederiet Marius Nielsen & Søn. I nævnte Tidsrum har Kaptajn Brich været Fører i 31 Aar.

Fra Maskinmestrenes Kreds

Maskinmester og Driftsleder ved Jacob Holm & Sønners Fabriker *J. F. Köhler*, der nu er 72 Aar, trak sig den 20. Oktober tilbage fra sin Virksomhed.

Maskinmester Köhler tiltraadte sin Stilling den 20. Oktober 1897, og han ønskede at forlade det gamle Firma paa samme Dag, saaledes at han ialt har tilbragt 45 Aar i dets Tjeneste.

I 29 Aar har Maskinmester Köhler været Medlem af Maskinmesterforeningens Bestyrelse og i 23 Aar dens Repræsentant for Havariforsikringskassen.

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—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygge sydfra gennem Broerne 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegiholmen 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 (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-Agiften er midlertidigt forhøjede med 25 pct.

Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anlæber Havnen for at indtage Kul, Indfyngs- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lædning, 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 anlæber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstavang. Lødspege betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lødses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsnng og Lædning. I F r i h a v n e n besørges Løsnng og Lædning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tardokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,000 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer 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 (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 Kornlossesapparater 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 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 Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 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 Lodstavang. 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. m³. — Løsnng og Lædning: Løsnng og Lædning 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 Hyttetude. 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 6,3 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 Lodstavang. 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. 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 Loda 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. m³. Løsnng og Lædning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tardokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 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. Lødses ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 + 2,00 Kr., paa Reden 4,00 Kr., alt pr. m³. Løsnng og Lædning 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. 3 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 besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstavang. 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. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 3½ 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 leb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 3,75 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 33 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmeberørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. uformod. Ingen Lødsafg., naar Loda ikke benyttes; især moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lædn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kahlingsplads, 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 Lodstavang 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. Løsnng- og Lædnngs-køstm. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 22. Oktober 1942.

Nr. 42.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement 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 Kvarterets Begyndelse. Kvarterabonnementer 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. Østersøen.

1431. (T). Sverige S.-Kyst. Kullagrund. Smygehuk SW. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 42/1950. Stockholm 1942.)

En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, *Kullagrund* Lys- og Fløjtetønde, er midlertidigt udlagt paa $55^{\circ} 18',_{40}$ N. $13^{\circ} 16',_{00}$ E., c. 300 m S. for den røde Stage med 3 opadvendte Koste ved *Kullagrund*.

(Kort Nr. 188, 180 og 181.)

1432. Sverige S.-Kyst. Utklippans Fiskerihavn. Nye Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 42/1949. Stockholm 1942.)

Ved *Utklippans* Fiskerihavn er tændt 2 nye Fyr, som følger:

a) Paa S.-lige Molehoved ved Havnens E.-lige Indsejling paa $55^{\circ} 57',_{25}$ N. $15^{\circ} 42',_{55}$ E. et Fyr, *Utklippans hamn östra* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvid Fyrpæl. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 239° til 264° .
2. Hvidt i — - 264° - 269° .
3. Rødt i Pej. fra 269° til 300° .

b) Paa N.-lige Molehoved ved Havnens W.-lige Indsejling paa $55^{\circ} 57',_{25}$ N. $15^{\circ} 42',_{28}$ E. et Fyr, *Utklippans hamn västra* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m . Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvid Fyrpæl. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 59° til 89° .
2. Hvidt i — - 89° - 134° .
3. Rødt i Pej. fra 134° til 162° .

(Kort Nr. 180 og 181.)

1433. (T). Sverige. Gäddan SE. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt.
(U. f. s. Nr. 42/1948. Stockholm 1942.)
En Lys- og Fløjtetønde, der er sort med et hvidt Bælte, og som viser hvidt Et-Blink hver 9^s, er midlertidigt udlagt paa 58° 38',₁₈ N. 17° 37',₂₅ E., 0,5 Sm 142° fra *Gäddans Stage* med 2 Balloner.
(Kort Nr. 182.)
1434. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejlløbet Lindalssundet—Gällnöport. Vragafmærkning udlagt.
(U. f. s. Nr. 42/1979. Stockholm 1942.)
En Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa 59° 24',₇₅ N. 18° 31',₆₀ E., c. 150 m SW. for et sunket Vrag, af hvilket Toppen af Masterne er synlig over Vandet.
1435. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lystønde midlertidigt udlagt.
(U. f. s. Nr. 42/1947. Stockholm 1942.)
En rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa 59° 43',₅₅ N. 19° 06',₇₀ E., ved *Fårholmsrevet* i Sejlløbet *Stora Möja—Granhamsfjärden*.
1436. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmasejlløbet. Undervandskabel udlægges.
(U. f. s. Nr. 42/1946. Stockholm 1942.)
Et Undervandskabel vil snarest blive udlagt fra *Näskubben Fyr* paa c. 59° 52',₆ N. 19° 05',₁ E., E. om *Gävlehästen* til *Simpnäsklub Fyr* paa c. 59° 53',₆ N. 19° 05',₀ E. Man advares imod at ankre i Nærheden af Kablet.
1437. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Fyrskib ombyttet med Reservefyrskib.
(U. f. s. Nr. 42/1945. Stockholm 1942.)
Grepen Fyrskib paa c. 60° 28',₁ N. 18° 17',₆ E. er for Vinteren ombyttet med et Reservefyrskib, paa hvis Sider er malet Ordet *Reserv*. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandret.

(Se Tillæg.)

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

1438. Danmark. Sundet. Bellevue Anlægsbro E. Kapsejladsmærke inddraget.
Den sorte Stage med sort Flag, mærket *S. K. S.*, der var udlagt i c. 6 m Vand paa c. 55° 46',₈ N. 12° 38',₅ E., c. 2750 m 91° fra *Bellevue Anlægsbro*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 21/756 1942.)
1439. Danmark. Sundet. Nordre-Røse Fyr. Vandstandssignaler afgives atter om Natten.
Ved *Nordre-Røse Fyr* paa c. 55° 38',₂ N. 12° 41',₄ E. afgives atter Natsignaler for Vandstand i *Drogden*.
(E. f. S. Nr. 1/66 1942. Danske Lods III, Side 49.)
1440. Danmark. Sundet. Nordre-Røse Fyr. Taagesignal atter normal.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/67 1942 meddeles, at Taagesignalet ved *Nordre-Røse Fyr* paa c. 55° 38',₂ N. 12° 41',₄ E., der var midlertidigt forandret til Entone hver 30^s, nu atter afgives med Fyrets normale Sirene og med normal Karakter, Fire-Toner hvert 1^m.
(E. f. S. Nr. 1/67 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1441. Danmark. Kattegat. Lysegrund ENE. Undervandshindring forgæves eftersøgt. Den i E. f. S. Nr. 37/1298 1942 rapporterede Undervandshindring paa c. $56^{\circ} 19' N.$ $11^{\circ} 52' E.$, c. 2,4 Sm 70° fra *Lysegrund Fyrbaake*, har forgæves været eftersøgt. (E. f. S. Nr. 37/1298 1942.)
1442. Danmark. Kattegat. Læsø Rende. Søndre-Rønner Flak SW. Skibsfartshindring. En Skibsfartshindring, der rager c. 3 m op over Vandet, rapporteres i c. 10 m Vand paa c. $57^{\circ} 09',9 N.$ $10^{\circ} 47',4 E.$, c. 2 Sm S. for *Læsø W.* hvide Stumtønde med 1 nedadvendt Kost.
1443. Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner Baake genopført. *Søndre-Rønner Baake* paa c. $57^{\circ} 10',5 N.$ $10^{\circ} 55',5 E.$ er genopført. (E. f. S. Nr. 1/109 1942.)
1444. Danmark. Limfjorden. Norholm Hage. Sømærke flyttet. *Norholm Hage* midterste hvide Stage med Halmvisk er flyttet c. 100 m NE. efter og udlagt i $4\frac{1}{2}$ m Vand paa $57^{\circ} 03' 51'' N.$ $9^{\circ} 45' 27'' E.$
(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 85. Søm.-Fort. Side 66, Nr. 20.)
1445. Danmark. Limfjorden. Aggersund. Nye Sømærker udlagt. Nedennævnte nye Sømærker er udlagt i *Aggersund*:
1. E. for *Aggersundbroen*.
a) 2 røde Stager med 1 opadvendt Kost paa henholdsvis $57^{\circ} 00' 23'' N.$ $9^{\circ} 18' 33'' E.$ og $57^{\circ} 00' 14'' N.$ $9^{\circ} 18' 09'' E.$, paa S.-Siden af *Norre-Mejlgrund*. Stagerne benævnes *Norre-Mejlgrund*.
b) 2 hvide Stager med 1 Halmvisk paa henholdsvis $57^{\circ} 00' 15'' N.$ $9^{\circ} 18' 44'' E.$ og $57^{\circ} 00' 07'' N.$ $9^{\circ} 18' 22'' E.$, paa N.-Siden af *Galehage*. Stagerne benævnes *Galehage*.
2. W. for *Aggersundbroen*.
NW.-Siden af Svajebassinet W. for *Aggersundbroen* er afmærket med 4 røde Stager uden Topbetegnelse, udlagt paa henholdsvis
 $56^{\circ} 59' 54'' N.$ $9^{\circ} 17' 33'' E.$,
 $56^{\circ} 59' 49'' N.$ $9^{\circ} 17' 26'' E.$,
 $56^{\circ} 59' 43'' N.$ $9^{\circ} 17' 20'' E.$ og
 $56^{\circ} 59' 37'' N.$ $9^{\circ} 17' 17'' E.$
Stagerne benævnes *Aggersundbroen W.*
(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 83. Søm.-Fort. Side 67, Nr. 15, 17 og 17 A.)
1446. Danmark. Limfjorden. Jegindø SE. Jegind Tap. Oplysning om Sømærkes Plads. *Jegind Tap* hvide Stage med 2 Halmviske er udlagt i 6 m Vand paa $56^{\circ} 37' 06'' N.$ $8^{\circ} 39' 48'' E.$
(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 56. Søm.-Fort. Side 62, Nr. 17.)
1447. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller. I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,5 m, i *Svanholm Fyrlinie*: 6,4 m, i *Sælhundeholm Lob*: 3,8 m, i *Gaaseholm Lob*: 1,2 m, i *Svanholm Lob*: 1,2 m og i *Kobberø Lob*: 2,3 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 5,5 m over *Havrevlen* og 6,4 m i *Svanholm Fyrlinie* og 3,8 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:
a. $56^{\circ} 43' (16'') N.$ $8^{\circ} 13' (08'') E.$ — 3,8 m.
b. $56^{\circ} 43' (08'') N.$ $8^{\circ} 13' (23'') E.$ — 4,0 m.
c. $56^{\circ} 42' (36'') N.$ $8^{\circ} 13' (30'') E.$ — 3,8 m.
d. $56^{\circ} 42' (55'') N.$ $8^{\circ} 12' (50'') E.$ — 4,0 m.
(E. f. S. Nr. 37/1291 1942. Kort Nr. 104.)
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1448. Holland. Forbudte Omraader.

(Udenrigsministeriet, den 8. Oktober 1942.)

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.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1449. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 15. Oktober 1942 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. i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. Nord for *Frederikshavn*.
 - a) 57° 28',₀ 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.)
2. 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, 100 og 125.)
4. Ved *Hornbæk*.
 - a) 56° 05',₃ N. 12° 31',₀ E.
 - b) 56° 06',₈ N. 12° 33',₁ E.
 - c) 56° 07',₅ N. 12° 28',₀ E.
 - d) 56° 05',₇ N. 12° 27',₇ E.
 (Kort Nr. 131, 130, 102 og 125.)
5. Ved *Bornholm*, Syd for *Hasle*.
 - a) 55° 11',₃ N. 14° 39',₅ E.
 - b) 55° 11',₃ N. 14° 42',₅ E.
 - c) 55° 08',₂ N. 14° 42',₈ E.
 - d) 55° 08',₂ N. 14° 39',₅ E.
 (Kort Nr. 189 og 188.)
6. Ved *Bornholm*, Nordøst for *Dueodde*.
 - a) 55° 01',₄ N. 15° 07',₄ E.
 - b) 55° 01',₄ N. 15° 11',₀ E.
 - c) 54° 59',₄ N. 15° 11',₀ E.
 - d) 54° 59',₄ N. 15° 05',₂ E.
 (Kort Nr. 189 og 188.)
7. Ved *Bornholm*, Vest for *Dueodde*.
 - a) 54° 59',₇ N. 15° 01',₀ E.
 - b) 54° 56',₂ N. 15° 03',₀ E.
 - c) 54° 56',₄ N. 15° 07',₀ E.
 - d) 54° 59',₂ N. 15° 05',₀ E.
 (Kort Nr. 189 og 188.)
8. Ved *Bornholm*, i *Mølle Bugt*.
 - a) 55° 04',₉ N. 14° 42',₆ E.
 - b) 55° 01',₅ N. 14° 36',₈ E.
 - c) 55° 00',₀ N. 14° 39',₂ E.
 - d) 55° 03',₆ N. 14° 45',₆ E.
 (Kort Nr. 189 og 188.)
9. I *Lille-Bælt*, Øst for *Fredericia*.
 - a) 55° 34',₇ N. 9° 47',₂ E.
 - b) 55° 35',₈ N. 9° 48',₃ E.
 - c) 55° 33',₁ N. 9° 51',₁ E.
 - d) 55° 33',₁ N. 9° 48',₈ E.
 (Kort Nr. 161, 114 og 150.)

§ 2.

Al Udøvelse af Fiskeri samt Opankring er forbudt i et Omraade i *Aabenraa Fjord*, der begrænses af Forbindelseslinierne gennem følgende Punkter:

- a) 55° 02',⁰ N. 9° 30',⁵ E.
- b) 55° 02',⁵ N. 9° 30',⁵ E.
- c) 55° 02',⁵ N. 9° 32',⁵ E.
- d) 55° 03',⁵ N. 9° 32',⁵ E.
- e) 55° 03',⁵ N. 9° 31',⁷ E.

(Kort Nr. 151, 152, 150, og 185.)

§ 3.

Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er indtil videre forbudt inden for et med Bøjer afmærket Omraade ved *Sjællands Nordkyst* Nord for *Melby*, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) 56° 01' 11" N. 11° 57' 40" E.
- b) 56° 03' 40" N. 11° 53' 14" E.
- c) 56° 05' 00" N. 11° 55' 42" E.
- d) 56° 05' 36" N. 11° 58' 00" E.
- e) 56° 05' 42" N. 12° 01' 33" E.
- f) 56° 02' 20" N. 12° 01' 00" E.

§ 4.

Det i § 3 nævnte Omraade vil paa visse Dage blive udvidet med et med sorte Spidstønder afmærket Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) 56° 03' 40" N. 11° 53' 14" E.
- b) 56° 07' 50" N. 11° 49' 37" E.
- c) 56° 10' 00" N. 11° 54' 36" E.
- d) 56° 10' 00" N. 12° 03' 00" E.
- e) 56° 08' 08" N. 12° 07' 04" 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 sættes ved Solopgang, angiver, at Omraadet er spærret den paa-gældende Dag.

(Kort Nr. 130 og 102.)

§ 5.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidigt ophæves Bekendtgørelse Nr. 359 af 27. August 1941 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande, Bekendtgørelserne Nr. 500 af 9. December 1941 og Nr. 397 af 29. September 1942 om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 359 af 27. August 1941 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande og Bekendtgørelse Nr. 295 af 6. Juli 1942 angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i *Lille-Bælt* (*Aabenraa Fjord*).

(E. f. S. Nr. 1/132, 24/889, 27/993, 28/1032, 37/1309, 38/1337 og 40/1400 1942.)

1450. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Odde-sundbroen.

Justitsministeriet har under den 13. Oktober 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 Sejlads samt Fiskeri i Søomraadet indenfor en Afstand af 300 m fra *Oddesundbroen*.

Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel.

§ 2.

Overtrædelse af ovenstaaende Bestemmelse straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel i indtil 2 Aar.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 20. Oktober 1942.

Tillæg.

I. Østersøen.

1451. Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Rønne Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 04',_6$ N. $14^{\circ} 38',_7$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 39/1341 1942.)

1452. Letland. Riga Bugt. Messaragotsem E. Undervandshindring.
En Undervandshindring 7 m under Vandoverfladen, sandsynligvis et Vrag, rapporteres paa c. $57^{\circ} 21',_7$ N. $23^{\circ} 11',_2$ E., c. 2,₅ Sm E. for *Messaragotsem Fyr*.

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

1453. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Nordhavn. Fyr midlertidigt i Uorden.
Fyret paa *Helsingør Nordhavn S.-Moles Hoved* paa c. $56^{\circ} 02',_6$ N. $12^{\circ} 37',_2$ E. er midlertidigt i Uorden.

1454. (T). Danmark. Sundet. Stubben. Sømærke i Uorden.
Stubben røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 42'$ ($47''$) N. $12^{\circ} 37'$ ($21''$) E. har mistet Stage og Topbetegnelse.

1455. Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke genndlagt og flyttet.
Agersø Flak W. hvide Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost, der var forsvundet, er nu udlagt paa $55^{\circ} 12'$ ($18''$) N. $11^{\circ} 06'$ ($36''$) E., c. 250 m SW. for Sømærkets tidligere Plads.
(E. f. S. Nr. 41/1428 1942. Kort Nr. 143, 142, 140, 125 og 180.)

1456. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svelmø E. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/1406 1942 meddeles, at den deri nævnte Undervandshindring, der var rapporteret paa c. $55^{\circ} 02',_1$ N. $10^{\circ} 21',_4$ E., c. 200 m SW. for *Svelmø Laargrund* hvide Stage med Halmvisk, forgæves har været eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 40/1406 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1457. Danmark. Kattegat. Tisvildeleje—Liseleje Skydeomraader. Signaler oprettet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/1337 1942 meddeles, at de i Meddelelsens Punkt 3 nævnte Signaler ved *Hesselo Fyr*, *Spodsbjærg Fyr*, *Nakkehoved Fyr* og *Kronborg Signalstation* nu er oprettet.

(E. f. S. Nr. 38/1337 og 42/1449 1942.)

1458. Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Draget SE. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring, der rager op over Vandet, rapporteres paa c. $56^{\circ} 09'$ N. $10^{\circ} 34',_2$ E., c. $1\frac{1}{2}$ Sm 130° fra Baakerne paa *Draget*. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 100 m E. for Hindringen.

1459. Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. t. S. Skibsfartshindring afmærket.

Den i E. f. S. Nr. 38/1338 1942 nævnte Skibsfartshindring, som ligger sunket paa $56^{\circ} 55'$ ($30''$) N. $10^{\circ} 55'$ ($54''$) E., er afmærket med en elektrisk Lanterne, som viser rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m , anbragt paa selve Hindringen i en Højde af 8 m over Vandet, samt med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 75 m SW. t. W. for Hindringen.

(E. f. S. Nr. 38/1338 1942.)

1460. Danmark. Kattegat. Læsø Rende S. Skibsfartshindrings Plads.

Den i E. f. S. Nr. 40/1409 1942 nævnte Skibsfartshindring, der rager c. $\frac{1}{2}$ m op over Vandet, rapporteres at ligge paa c. $57^{\circ} 01'$ N. $10^{\circ} 44'$ E., c. 12 Sm S. for *Læsø Rende Fyrskib*.

(E. f. S. Nr. 40/1409 1942.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1461. Danmark. Horns Rev. Ringkøbing Dyb. Afmærkning inddraget.

Nedennævnte Afmærkning ved *Ringkøbing Dyb* er inddraget:

a) *Søren Bobbjergs Knob N.* røde Spistønde med 3 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 34'$ ($12''$) N. $8^{\circ} 01'$ ($21''$) E.

b) *Søren Bobbjergs Knob E.* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 32'$ ($44''$) N. $8^{\circ} 00'$ ($20''$) E.

c) *Knollen* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 31'$ ($00''$) N. $8^{\circ} 00'$ ($40''$) E.

d) *Ulven NW.* hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 32'$ ($25''$) N. $8^{\circ} 01'$ ($04''$) E.

e) *Ulven W.* hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 31'$ ($21''$) N. $8^{\circ} 00'$ ($47''$) E.

(Kort Nr. 94 og 93. Danske Lods II, Side 21. Søm.-Fort. Side 17, Nr. 22, 23, 24, 26 og 27.)

1462. Danmark. Horns Rev. Ulven S. Sømærke flyttet.
Ulven S. hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost er flyttet til c. $55^{\circ} 30',_3$ N $8^{\circ} 01',_5$ E., c. 800 m S. for Sømærkets tidligere Plads. Vanddybde c. 10 m.
(Kort Nr. 94 og 93. Danske Lods II, Side 21. Søm.-Fort. Side 17, Nr. 25.)
-

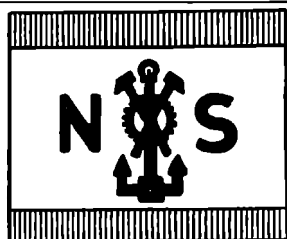
Ekstra-Tillæg.

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

1463. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.
Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 20. Oktober 1942 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 3,8 m i W.-Siden af Renden.
c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 12\frac{1}{4}'$ E.
(E. f. S. Nr. 39/1356 1942.)
-

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 Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Coal Importers, Agents,
Various Consumers
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresser
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Seren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Åsens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	Stevedoring
Horsens	Seren Andersen	Schultz
Kallundborg	Jørgen Schultz	
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	Oldstevedore
København	Holger Jørgensen	
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa. | D/S »Jyden«, Esbjerg. |
| D/S »Active«, Korsør. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi. |
| D/S »Als«. | D/S »Nautica«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Orion«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Haderslev. | D/S »Phoenix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dannebrog«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Draco«. | D/S »Samsø«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Svendborg«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Oluf Svendsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Svitzers Bugserafdeling. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Hafnia«. | Odense. |
| D/S »Heimdall«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Hetland«. | 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 »Øresund«. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 43

FREDAG 30. OKTOBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Paa de oversøiske Markeder er Forholdene uden større Ændringer. I svenske Aviser omtales forskellige Rapporter fra New York ifølge hvilke Krigsforsikringspræmierne i forskellige af de østamerikanske Trades skulde være nedsat. Saavidt man kan skønne, drejer det sig om Krigsforsikringspræmierne for Varer, og at der ligger andre Motiver end rent forsikringsmæssige bagved, idet der samtidig meddeles, at i visse østamerikanske Trades er de Krigsrisikotillæg til Raterne, der hidtil har været betalt bleven betydeligt forøget. Saaledes rapporteres Krigstillegget i Malmfarten fra Argentina og Brasilien til Golfhavnene at være forøget fra 35 pCt. til 55 pCt. for de brasilianske Lastehavnes Vedkommende og fra 35 pCt. til 69 pCt. for de argentinske Havne. Under Hensyn til de vanskelige Efterretningsforhold er det klart, at alle Oplysninger maa lages med en vis Reservation.

Paa de amerikanske Markeder rapporteres stadig Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, ligesom adskillige Skibe er sluttede for Erts fra Sydamerika til U. S. Atlantic og Golf. Raterne for disse Forretninger er uforandrede, men som ovenfor nævnt, har der fundet visse Reguleringer Sted i Krigsrisikotillæggene. Vestindiamarkedet fik tildelt adskillige Sukkerbaade, ligesom der sluttedes Kul saavel fra Hampton Roads som fra New Orleans til Cuba. Raten Hampton Roads/Cuba var uforandret, hvorimod der blev fastsat en ny flat rate for Kul New Orleans/Cuba paa \$ 10.50.

Gennemgangen af de engelske Markeder er snart en ren Ørkenvandring. Der noteres stadig Kul fra Durban til Suez og Salt fra Rødehavet til Calcutta, men i det store og hele synes al Befragtning efterhaanden at være koncentreret i Søfartsministeriet.

Paa de frie Markeder meldes om Afslutning af Hvede fra River Plate til Portugal til \$ 60, ligesom en Ladning Hvede i Sække rapporteres sluttet fra Buenos Aires til Valparaiso til \$ 24.

Paa vore hjemlige Markeder er der stadig jævn Forretning. Kul- og Kokstransporterne fra Tyskland til Danmark har periodevis været noget livligere, men i det store og hele har det været nødvendigt at placere en Del af den danske Tonnage i andre Trades, saasom Erts fra Sverige til Tyskland og Trælast fra Sverige til Tyskland og Holland. Al Befragtning i disse Trades sker naturligvis til de fastsatte Rater. Efterspørgslen efter Tonnage for Salpeter fra Norge til Danmark har været ret livlig. Raterne ligger uforandret omkring Kr. 20 à Kr. 21. For forskellige Masselaster fra Drammen til Næstved og København ligger Raten omkring Kr. 23 à Kr. 24.

KØBENHAVNS HAVNS BUDGET FOR 1943

Budgetforslaget for Københavns Havnevesen har i Dag — Fredag Formiddag — været forelagt paa Havnebestyrelsens Møde.

Det er indlysende, at Budgetforslaget er præget af de mange Vanskeligheder, som Havnen for Tiden har at kæmpe mod. Der er derfor budgetteret et temmelig betydeligt Underskud, men Havnen er dog, takket være tidligere Aars sunde Konsoliderings-Politik, klar til at møde disse Vanskeligheder.

Det Budget, som Havnedirektør *Laub* har forelagt,

balancerer med 8.225.800 Kr. og udviser et Underskud paa 1.326.000 Kr. mod 1.299.400 Kr. paa dette Aars Budget. Efter en Regnskabskalkule opgør man imidlertid Underskudet til 1.399.600 Kr.

De samlede Indtægter for 1943 er budgetteret til 6.899.000 Kr., hvilket omtrent svarer til det Beløb, der blev kalkuleret for indeværende Aar, men dette er nu kalkuleret til 7.127.500 Kr.

Vareafgiften er ansat til 1.080.000 Kr. eller samme Beløb som for 1942. Ogsaa Farløjsafgiften er uforandret, nemlig 400.000 Kr. Lejeindtægter af Arbejdspladser m. m. 33.100 Kr. og Indtægter fra Frihavnen 202.000 Kr. er ogsaa omtrent det samme som for indeværende Aar. Havnen regner som bekendt med Renteindtægter af Kapital i arbejdende Aktiver, og de samlede Renteindtægter er budgetteret med 3.590.700 Kr.

De samlede Driftsudgifter er i Budgetforslaget beregnet til 8.225.800 Kr., hvilket vil sige 69.300 Kr. mere end paa indeværende Aars Budget. Den største Udgiftspost er Havneindretninger, som regnes til 3.433.700 Kr. Udgifter til Ejendomme er opført med 1.776.000 Kr. og til Arbejdspladser m. m. 41.500 Kr. Udgifter til Frihavnsanlægget budgetteres med 1.078.800 Kr. og Renteudgifterne til 1.040.800 Kr. Begge disse Beløb er omtrent som paa Budgettet for 1942. Diverse generelle Udgifter er ansat til 855.000 Kr. efter Fra- drag af Refusioner.

HAVNENES ISAFGIFTER BORTFALDER

Finansudvalget har tiltraadt, at den Isafgift paa 120.000 Kr., som er paalagt Havnene, bortfalder for Finansaaret 1942—43. Denne Bortfaldelse motiveres med, at Havnenes Indtægter er gaaet meget tilbage.

DRONNING ALEXANDRINES MARINEFOND FYLDER 25 AAR

Den 24. Oktober 1917 underskrev Kongen Fundatsen for »Dronning Alexandrines Marinefond«, som derefter traadte i Kraft den 1. November og altsaa nu har været i Virksomhed gennem 25 Aar.

Paa Dronningens Initiativ blev der paa dette Tidspunkt stillet 85.000 Kr. til Raadighed for Oprettelsen af et Understøttelsesfond til Søværnet med det Formaal at yde Hjælp til Personel af Marinen, som under Udøvelse af deres Tjeneste paa Søen maatte paa- drage sig Skade paa Helbred eller Førlighed, eller til deres Efterladte, hvis de selv omkom.

I Fondets Bestemmelser hedder det, at Understøttelsen kan ydes enten en Gang for alle, gennem et vist Tidsrum eller vedvarende, at den for efterladte Børns Vedkommende kan vedvare, indtil Barnet har modtaget fornøden Oplæring til selvstændig Erhverv, og at den for særlig begavede Born kan ydes til videre Uddannelse og Fagstudier.

Den oprindelige Kapital er siden blevet forøget. Saaledes modtog Fondet i Maj Maaned 1919 en Skrivelse fra »Krigsforsikringen for danske Skibe«, hvori det hedder:

— Ved Konvojering af de i Institutet forsikrede Skibe, ved Angivelse af sikrere Ruter, Udlevering af Fartøjer til Hjælp for Navigation, Opsøgning og Ødelæggelse af drivende Miner samt ved Optagelse af de af de krigsførende Nationer udlagte faste Miner, hvorved desværre ikke faa Menneskeliv er gaaet tabt, og paa flere Maader har den danske Marine utvivlsomt bidraget betydeligt til at forøge Sikkerheden under Sejladsen i vore Farvande.

I Erkendelse af den store Tjeneste, der herved er ydet Instituttet, idet dets Risiko er blevet formindsket i samme Grad som Sikkerheden forøget, har Institutlets Bestyrelse vedtaget at bevilge et Beløb paa 200.000 Kroner til »Dronning Alexandrines Marinefond«.

Ialt ejer Dronning Alexandrines Marinefond nu en Formue paa 325.000 Kr., og der uddeles for Tiden ca. 12.500 Kr. aarligt i Understøttelser, der varierer fra 150 til 800 Kroner.

Fondets Bestyrelse bestaar af Chefen for Søværnskommandoen, Viceadmiral *Vedel*, den ældste tjenestegørende Kommandør i Flaaden og Stabsmaskinmesteren. Regnskabsfører og Revisor i Fondet er Ekspeditionssekretær *Norris* fra Marineministeriet og Fuldmægtig *Spore* fra Finansministeriet.

LODSTAKSTERNE FORHØJES

Marineministeriet har udsendt en Bekendtgørelse, hvorefter de af Ministeriet fastsatte Lodstakster forhøjes med 12½ pCt. Undtaget fra denne Forhøjelse er, foruden de særlige Godtgørelser og de midlertidige Tillæg for Risiko, de forhøjede Takster for Esbjerg Lodser og de ved Overenskomst med Sverige fastsatte Takster for visse Lodsninger i Øresund. Samtidig forhøjes Maksimumsgrænsen for Lodsernes Risikotillæg til henholdsvis 6, 8, 10 og 20 Kr.

50 AAR

Skibsreder *Knud Hansen*, C. K. Hansens Rederi, S fyldte i Søndags 50 Aar.

Skibsreder *Knud Hansen* er Søn af afdøde Skibsreder *Robert Hansen*, en Broder til Generalkonsul *Johan Hansen*, og sammen med denne i en Aarrække indtil sin Død Medindehaver af det gamle Firma. Efter endt Skolegang begyndte *Knud Hansen* sin Shipping-Uddannelse herhjemme og fortsatte derefter i en Del Aar sin Uddannelse i ansete Skibsfartsfirmaer i Udlandet. Fra New York vendte han hjem til det fædrene Firma, hvori han blev optaget som Medindehaver i 1922. Skibsreder *Knud Hansen* er Direktør for Aktieselskabet »Københavns Bunkerkul Depot«, Medlem af flere Bestyrelser og Medlem af Sø- og Handelsretten.

DEN SVENSK UDENRIGSSØFART

Den svenske Udenrigshandel viser for September Maaned en betydelig Indskrænkning for Importens Vedkommende, og ogsaa for Eksportens Vedkommende er Tallet dalende. Værdimæssigt er Importen fra August Maaned dalet med 23 Millioner Kr. til 179,8 Mill. Kr. For de første ni Maaneder af Aaret udgør Importens Værdi 1.298,2 Millioner Kr. mod 1.212 Mill. i 1941 og Eksporten 925,9 Millioner mod 981,3 Millioner Kr. i 1941, hvilket giver et Importoverskud paa 372,3 Millioner Kr. mod 230,7 Millioner for samme Periode i Fjor.

Siden August Maaned er der indtraadt en vis Mæthed i Udenrigssøfarten, og Trafikvolumenen var for September langt mindre end for et Aar siden. Det skyldes dog for største Delen Indskrænkningerne i Færgefarten. Fraregner man denne samt anden regulær Lokaltrafik er den egentlige Udenrigssøfart formindsket fra 1.555.000 Tons i August til 1.457.000 Tons i September.

De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken er for samme Maaneder steget fra 41,6 til 42,0 pCt. Den tyske Tonnages Andel var 28,2 mod 26,7 pCt. i August. Iøvrigt har danske, norske, finske og hollandske Skibe besejlet Sverige.

De totale Krigsforlis pr. 15. Oktober udgør, medregnet 9 Fiskerbaade paa 564 BRT., 156 Skibe paa 426.561 BRT. 994 Personer er omkommet ved disse Forlis.

FÆRGEFORBINDELSEN MED MALMØ

I indenfor det svenske Kommerskollegium er man ved at foretage en Udredning om Færgefarten mellem København og Malmø. Kollegiet har bl. a. forespurgt de respektive Handelskamre, om man der mærkede nogen Ulemper, da Ruten blev indstillet. Foreløbig er der kommet Svar fra Handelskamrene i Göteborg, Karlstad og Borås, og af disse Svar fremgaar det, at man i disse Distrikter ikke direkte sporede nogen Ulemper. Men Handelskamrene understregede dog, at det var højst ønskeligt under de nuværende Forhold, at alle Transportveje til Udlandet holdes aabne, saa vidt det var muligt.

FINSKE SØFOLK KAN FORHYRES PAA ALLIEREDE SKIBE

Paa Foranledning af det engelske Sømandsforbund er den engelske Regering gaaet med til, at de i England internerede finske Søfolk, der kan anses for paalidelige, kan paamønstres allierede Skibe og svenske Skibe i Fart udenfor Spærrezonen.

Repræsentanter for samtlige allierede Sømandsorganisationer samt for det svenske Sømandsforbund har truffet principiel Beslutning om Hyre og Krigsrisikoerstatninger for allierede Skibe og svenske Skibe i Fart udenfor Spærrezonen. For Sveriges Vedkommende drejer det sig om 2300 Mand.

MANGE DRIVMINER I SVENSK FARVANDE

Efteraarstormene har presset et meget stort Antal Drivminer op i de svenske Farvande. Paa en Dag blev ikke mindre end 75 Miner uskadeliggjort af den svenske Marines Kystvagter, og i de tre første Uger af Oktober blev ialt 224 Miner ødelagt.

Under Minestrygning blev en Baad fra en af Minestrygerne ved Minens Eksplosion slynget op i Luften. To af Mandskabet blev dræbt og de andre saarede. Denne Ulykke er den første, der er overgaaet den svenske Marine under Minestrygning under denne Krig.

Indtil Midten af Oktober var der i Aar ialt blevet uskadeliggjort over 1700 Miner ved de svenske Kyster.

NORDISK SØFARTSKONFERENCE I STOCKHOLM

I Anledning af, at man i Danmark, Sverige og Finland er beskæftiget med Spørgsmaal i Forbindelse med Søfolkenes Beboelsesforhold om Bord i Skibene har der efter Indbydelse af det svenske Kommerskollegium været afholdt et Møde mellem Repræsentanter for disse tre Lande. Ved dette Møde var Danmark repræsenteret af Kontorchef *Ove Nielsen*, Søfartsministeriet, og Overingeniør *Aage H. Larsen*.

Formaalet med Konferencen var at faa Beboelsesbestemmelserne for Skibe gjort saa ensartet som muligt i de tre Lande, uden at det dog er Hensigten at faa Bestemmelserne helt enslydende. Et Udkast til en ny Forordning for Sveriges Vedkommende er sendt til Udtalelse hos de respektive Sømandsorganisationer.

Hvad Finland angaar udtaler Forvaltningsraad *Beckman*, at de finske Bestemmelser om Søfolks Beboelsesforhold i Skibene er meget mangelfulde.

FRA SVENSK VÆRFTER

Götaverken har afleveret det største Skib, som er bygget i Skandinavien, Tankmotorskibet *Buenos Aires* paa 17.500 Tons Dødvægt til Rederiet »Onassis« i Buenos Aires. Blandt Deltagerne i Prøveturen var Argentinas Minister i Stockholm.

»Buenos Aires« har en Længde af 540', en Bredde af 60' og Dybde 39' 3". Paa Prøveturen naaede Skibet en Gennemsnitsfart paa 14,89 Knob og højeste Fart 15,97 Knob paa et Dybgaende af 17' mod kontraheret Fart 14 Knob paa fuld Last. Hovedmotoren, som er af

Götaverkens nyeste Type, udvikler 7300 ind. Hestekræfter. Generalkonsul Gustaf E. Sandström, Göteborg, som repræsenterede Rederiet, overgav efter Prøveturen 50,000 Kr. til de ved Götaverken ansatte som en Tak fra Rederiet for godt Arbejde.

»Buenos Aires« er det tredje Skib Götaverken har bygget for »Onassis«. I 1938 leveredes Tankmotorskibet »Aristar« paa 15,300 Tons Dødvægt og Aaret efter et lignende Skib »Aristophanes« paa 15,400 Tons.

Fra Eriksberg Værft i Göteborg har der i den forløbne Uget været to Søsætninger. Den første var et Motorskib til Rederiet Svea i Stockholm. Det blev døbt *Fylgia*. Endvidere har der været Søsætning af den nye Jager *Sundsvall*, der er af samme Type som Jageren *Visby*, der for nogen Tid siden blev søsat fra Götaverken.

UDLIGNINGSKASSE FOR FRAGTTAB I DEN ENGELSKE KYSTFART

De engelske Kystrederier har for nylig truffet en vigtig Beslutning. De af Staten regulerede Fragtrater er paa flere Maader præget af Uretfærdighed, idet de ikke tager Hensyn til ekstra Tab, som Rederne kan faa, naar Skibene tvinges til at tilbagelægge lange Omveje paa Grund af Minefare, fjendtlige Aktioner o. s. v. Det samme er Tilfældet, hvis et Skib tvinges til at ligge længe i Havn, eller hvis der kommer Udgifter til Overarbejdstid, fordi Losning og Ladning skal forceres.

Endvidere er Fragtraterne baseret paa Skibspriserne i September 1939. Hvis Rederne anvender nybygget Tonnage, som har kostet betydelig mere, har de ikke Lov til at forhøje Fragten. Derfor har de britiske Kystrederier med Assistance fra *Chamber of Shipping* oprettet en Udligningskasse under Navnet *Coasting Tramp Shipowners' Mutual Association*. Til denne Kasse indbetaler Rederne en Procentdel af den maa nedlige Indtægt paa Fragterne. Kassen udbetaler Tilskud til de Skibe, der har sejlet med Tab.

En Løsning af Spørgsmaalet har været nødvendig for ikke at lamme Redernes Interesse for Nybygninger. Den Forholdsregel, Kystrederierne har truffet, menes at ville danne et Præcedens for den britiske Skibsfart. Det understreges af den Rolle, som *Chamber of Shipping* har spillet ved Kystrederernes Organisationsarbejde.

SÆNKEDE KRIGSRISIKOPRÆMIER

Assurandørerne i London reducerede den 15. Oktober Præmien fra 15 til 12½ pCt. for Laster mellem Australien og Nord-, Central- og Sydamerika via Panamakanalen eller Stillehavet. Den tilsvarende Præmie for New Zealand og Stillehavssøerne er sænket fra 15 til 11½ pCt. Præmien for Last til Stillehavshavene via Stillehavet til eller fra Australien er fremdeles 7½ pCt. Til eller fra New Zealand er Præmien reduceret fra 7 til 6½ pCt.

Endvidere har Søassurandørerne i New York givet to Reduktioner af Præmierne for Kystsofart i Atlanterhavet. Den første Reduktion udgjorde 5 pCt., den anden 16⅔ pCt. for Laster mellem De forenede Stater, Vestindien, Centralamerikas Østkyst og Sydamerikas Nordkyst, 25 pCt. for Laster mellem De forenede Stater og Havne ved Mexico Golfen samt 12½ pCt. mellem De forenede Stater og Indien, Mellemøsten og Australien.

»LIBERTY« SKIBENES FORBRUG OG FORTRIN

Vice-Formanden for De Forenede Staters *Maritime Commission*, Vice-Admiral *Vickery*, har for kort Tid siden fremsat nogle Enkeltheder vedrørende »Liberty« Skibenes Fortrin, idet han sammenligner denne

Skibsklasse med de under sidste Krig byggede Standardskibe. Hans Udtalelser kan sammenfattes i følgende: »Liberty« Skibet *Patrick Hewy* forbruger ca. 194 Fade Olie pr. Dag med en udgaaende Ladning paa 10,800 Tons og en Ladning paa 11,000 Tons for hjemgaaende, hvilket vil sige, at der er forbrugt 0,022 lb. Olie pr. Ton Ladning pr. Sømil. *Edgemount*, der byggedes under sidste Krig hos Skinner & Eddy, bruger 212 Fade Olie pr. Dag, eller 0,037 lb. pr. Ton Ladning pr. Sømil. De to i sin Tid paa Hog Island byggede Skibe paa hver 8,000 Tons forbrugte henholdsvis 187 og 191 Fade Olie pr. Dag, eller henholdsvis 0,033 og 0,044 lb. pr. Ton Ladning pr. Sømil. »Liberty« Skibenes Ydeevne er hidtil kun overtruffet af de nye C-3 Fragtskibstyper paa 11,186 Tons d. w. Disse Skibe forbruger 235 Fade Olie pr. Dag og kun 0,021 lb. pr. Ton Ladning pr. Sømil. Efter Vice-Admiralens Mening er »Liberty« Skibene hurtigere og bedre og forbruger mindre Drivstof end den første Verdenskrigs »ugly ducklings«.

DE ITALIENSKE NYBYGNINGSPLANER

Italien beskæftiger man sig nu med Planer for den italienske Søfart efter Krigen. Dette Problem behandles i den nu foreliggende Aarsberetning fra *Finmare* — *Societa Finanziaria Marittima* i Rom, som er Finansieringsselskab for de fire italienske Rederier Italia, Lloyd Triestino, Adriatica og Tirrenia. I Aarsberetningen hedder det bl. a.:

Italien maa sikre sig en betydelig Handelsflaade efter Krigen. Den maa ogsaa omfatte adskillige Passagerskibe. Denne Udbyggelse kommer til at varetages af *Finmare*, som den italienske Søfarts eneste nationale Søfartsorganisation. I de sidste fem Aar har Selskabet samlet et Fornyelsesfond paa 1,25 Miliarder Lire. hvortil kommer, at Selskabets egen Aktiekapital skal øges ved Midler fra Staten. Kontrolsystemet indenfor Handelsmarinen skal opretholdes, og samtlige Driftsspørgsmaal skal reguleres ensartet. Det italienske Nybygningsprogram kommer til at omfatte flere Serier af Typeskibe, og Nybygningerne skal begyndes umiddelbart efter Krigens Ophør og ganske uafhængigt af Markedssituationen.

For Regnskabsaaret 1941/42 udviser *Finmare* et Nettooverskud paa 53,6 Mill. Lire mod 53,2 Aaret forud. Der udbetales uforandret et Udbytte paa 5½ pCt. Af de kontrollerede Rederier udbetaler Lloyd Triestino og Adriatica uforandret 4 pCt., medens Tirrenia forhøjer Udbyttet fra 3 til 4 pCt. og Italia formindsker det fra 6 til 4 pCt. *Finmare* har en Bankgæld paa 566 Mill. mod 366 Mill. Aaret forud. Et andet af Italiens førende Rederier, *Navigazione Generale Italia*, har for 1941 et Overskud paa kun 0,45 Millioner Lire mod 1,5 Millioner Aaret forud.

ARGENTINAS HANDELSFLAADE

Præsidenten for den argentinske Stats-Handelsflaade, Viceadmiral *Stewart*, er efter flere Maaneders Forhandlinger i De forenede Stater, Columbia og Peru ankommet til Buenos Aires. Selv om der endnu ikke vides noget om Enkelthederne vedrørende Forhandlingerne i Washington, mener Bladene dog, at der er opnaaet principiel Enighed om en Overenskomst, der nu skal godkendes af de to Regeringer. Ifølge denne Overenskomst skal 75 pCt. af hele Stats-Handelsflaaden indsættes i Handelsudvekslingen med De forenede Stater. De øvrige 25 pCt. skal forbeholdes Trafiken paa Chile, Peru, Columbia og Mexico. Trafiken paa De forenede Stater skal fortrinsvis finde Sted paa Atlanterhavsruten. Kun nogle enkelte Skibe skal sejle ad den vestlige Rute og anløbe Los Angeles.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk Styrmand omkommet ved Krigsforlis

Medlemsbladet for Dansk Styrmandsforening meddeler, at Styrmand *Rasmus Skov* er krigsforlist under fremmed Flag.

Styrmand Skov var født i Dømmestrup den 20. Oktober 1901. Han kom til Sø i 1916, og efter at have gennemgaaet sin praktiske Uddannelse i danske Sejlskibe kom han paa Navigationsskolen i Svendborg i 1923. I 1925 fik han sin Styrmands- og Skibsførereksamen, hvorefter han i kort Tid sejlede som Styrmand i Sejlskibe.

I 1926 blev han ansat i A. P. Møllers Rederi, hvor han gjorde Tjeneste, indtil Skibet, hvori han var ansat, blev beslægtet af en fremmed Magt.

Søretsdom

Firmaet Tuxen & Hagemann havde af Rederiet Johs. Thode, Hamburg, fragtet Dampskibet »Hernia« til at føre en Ladning Brunkul paa 900, højst 950 Tons, fra Struer til København. Forinden Certepartiets Oprettelse var der udstedt Meddelelse om, at Vanddybden over Løgstør Grunde var aflaget til 3,8 m. Da Rederiet havde faaet Oplysninger herom, meddelte det, at Skibet højst kunde indtage 700 Tons, hvorfor man henstillede til Tuxen & Hagemann at acceptere dette eller cancellere Certepartiet. Firmaet foreslog, at Rederiet skaffede et mindre Fartøj til at sejle med Restpartiet, men man svarede, at dette ikke var muligt. Foruden Skrivelsen havde Rederiet ligeledes pr. Telegram meddelt Forholdet uden at modtage noget Svar.

Ved Indladningen i Struer var der ikke nedlagt Indsigelse mod, at der var indtaget mindre Ladning end opgivet i Certepartiet.

Efter Udlosningen i København tilbageholdt Firmaet af Fragten 1448,21 Kr. samt Overliggedagspenge 312,25 Kr.

De Sagsøgte, Firmaet Tuxen & Hagemann, paastod sig frifundet mod Betaling af de 312,25 Kr.

Efter det oplyste i Sagen, udtaler Retten, at Sagsøgeren Johs. Thodes Paastand vil være at tage til Følge. Firmaet Tuxen & Hagemann skal inden 15 Dage til Sagsøgeren betale det paastævnedes Beløb 1823,20 Kr. med Renter 5 pCt. fra 22. Juni til Betalingen sker, samt Sagens Omkostninger med 250 Kr.

Kursus for arbejdsløse Navigatører

I Løbet af kort Tid vil der paa Svendborg Navigations-skole blive paabegyndt et Kursus for lediggaaende Navigatører. Kursuset vil bl. a. omfatte Navigation, Søret, Engelsk, Regnskabsføring, Radiotelegrafi og Radiotelefonti m. m.; det vil være gratis for Deltagerne og vil sikkert paa forskellig Maade kunne blive til Nytte.

Tiden vil blive lagt saaledes, at ogsaa Folk fra Omegnen vil kunne deltage.

Der har allerede meldt sig saa mange, at Gennemførelsen er sikret, men da det er ønskeligt, at saa mange som muligt deltager, anmodes saadanne, som endnu maatte ønske at være med, om at melde sig til Navigationsskolen eller til Forstander Rasmussen privat.

Havnevæsenet fundet fri for Ansvar

Dansk Soyakagefabrik A/S har ved Sø- og Handelsretten krævet Københavns Havnevæsen dømt til at betale 14,250 Kr. i Erstatning for Reparation af tre af Fabrikkens Udløberingskraner paa Islands Brygge, der var blevet beskadiget ved, at et nybygget M/S »Vedby« den 24. December 1941 mellem Kl. 16 og 17 som Følge af stærk Kuling kom i Drift fra Havnens Bøjer ud for Fabrikken og tørnede mod Kranerne.

Selskabet vilde gøre Havnevæsenet ansvarlig, da Skibets Fortøjning paa denne Plads var uforvarlig, og fordi Skibet kom i Drift som Følge af, at Kæderne til to af Bøjerne Bundklodser var blevet sprængt.

Havnevæsenet paastod Frifindelse, og Sø- og Handelsretten gav Havnevæsenet Medhold i, at der ikke kunde paalægges dette noget Ansvar for det skete under Henviisning til, at der ikke i Lovgivningen eller iøvrigt findes fornøden Hjemmel til at paalægge Sagsøgte Ansvar ud over, hvad der følger af de almindelige Erstatningsregler. Da Retten iøvrigt ikke fandt, at der kunde rettes nogen Bebrejdelse mod Havnevæsenet, idet Sprængningen af den ene Bøje-Kæde skyldtes en skjult Fejl ved Svejsningen af et Kædeled, og da den anden Bøje-Kæde var behørig prøvet, frifandt Havnevæsenet, medens Soyakagefabrikken domtes til at betale 800 Kr. i Sagsomkostninger.

Maskinmestrenes Uddannelse

I Maskinmestrenes Medlemsblad meddeler Formanden, K. A. Rasmussen, at i Forbindelse med de Drøftelser, der har fundet Sted indenfor Bestyrelsen angaaende Beskæftigelsessspørgsmaalet, Stillingsbetegnelsen, Ændring af Navnet for Eksaminerne samt Spørgsmaalet om Maskinmestrenes teoretiske Uddannelse, har Bestyrelsen nedsat et Udvalg, der navnlig skulde beskæftige sig med det sidste Spørgsmaal. Dette Udvalg er kommet til at bestaa af følgende: Formanden, C. Frandsen, H. P. Larsen og Th. Lund.

Bestyrelsen har endvidere vedtaget ogsaa i Oktober Kvartal at fortsætte Udbetalingen af ekstraordinær Understøttelse til de arbejdsledige Medlemmer. Derefter kan enhver, der har opbrugt den ordinære Understøttelse, bevilges 6 Ugers ekstraordinær Understøttelse. Bestyrelsen har ligeledes vedtaget ogsaa i Oktober Kvartal at udbetale ekstraordinær Understøttelse II i Henhold til de hertil udarbejdede Ansøgningsskemaer.

Underholdningsaftener for Søfolk

I Lighed med de foregaaende Aar vil Søfartens Bibliotek og Søfarts-Klubben genoptage sine Underholdningsaftener i Vintermaanederne for hjemmenværende Søfarende og Besætningerne fra de Skibe, som kommer hertil.

Underholdningsaftenerne vil blive afholdt hver 2. og 4. Torsdag i hver Maaned og vil finde Sted i Søfartsklubben's Lokaler, Peder Skramsgade 23, Stuen.

Programmet for Aftenerne er fastsat til Kl. 20—21: Oplæsning, Foredrag, Filmsforevisning el. lign. Kl. 21—22: Fællessang og Musik.

Søofficer i Reserven.

Uddannelsen til Søofficer i Reserven paabegyndes medio Februar 1943.

For at kunne antages maa den paagældende have dansk Indfødsret og have

- 1) Næringsbevis som dansk Styrmand eller
- 2) bestaaet dansk Skibsførereksamen.

Antagelsen til Søkadetaspirant i Reserven kan ikke finde Sted senere end i det Kalenderaar, i hvilken Ansøgeren fylder 28 Aar.

Ansøgninger skal indsendes senest den 31. Januar 1943 til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse.

Søofficersskolen.

Holmen, København K.



Tlf. Central 16172.

Programmet vil blive varieret i Lighed med sidste Aar. blandt hvis Foredragsholdere vi kan nævne:

Cand. jur. K. Strandgaard, Inspektør for Østgrønland, Kaptajn Ejnar Mikkelsen, Læge Emil Winsløw, Kaptajn C. Heindorn, Professor, Dr. med. Svend Lomholt og Kontorchef i Handelsministeriet Ove Nielsen.

Den første Underholdningsaften finder Sted Torsdag den 29. Okt., hvor Professor, Dr. phil. Ove Paulsen holder Foredrag med Lysbilleder om Havbiologi.

Navigationsskolens Kursus

Københavns Navigationsskoles Kursus paabegyndes Mandag den 2. November. Det er af Vigtighed, at alle, som er indtegnede, møder den første Aften, saaledes at man kan faa et Overblik over, hvor mange Deltagere, der bliver til de forskellige Fag. Finansministeriet er gaaet med til ogsaa at afholde Udgifterne ved Repetitionskursus ved Provinsens Navigationsskoler. De Navigatører, som i Provinsen ønsker at deltage i disse Kursus, skal melde sig direkte til Skolerne.

Skibsførerforeningen

Ved Bestyrelsesvalget paa den kommende Generalforsamling i Februar 1943 afgaar efter Tur 6 færende og 3 ikke-færende Medlemmer af Bestyrelsen.

Den ene af de efter Tur afgaaende færende Bestyrelsesmedlemmer, Kaptajn S. Madsen, Det Danske Petroleum A/S, er som Suppleant indtraadt i Bestyrelsen i Aarets Løb.

Udenfor Tur afgaar færende Medlem af Bestyrelsen Kaptajn A. H. Posselt, som i Aarets Løb er overført til Ikke-færende. Kaptajn Posselt er villig til at modtage Genvalg som ikke-færende Medlem af Bestyrelsen i Stedet for Kaptajn J. Møllerup, som ikke ønsker at modtage Genvalg.

Af de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer modtager følgende Genvalg:

Færende Skibsførere:

Kaptajn C. H. Andersen, De Danske Sukkerfabrikker, 1. Viceformand.

- Carl Knudsen, Det Østasiatiske Kompagni.
- E. Lerche-Jørgensen, D/S. Vesterhavet.
- S. Madsen, Det Danske Petroleum A/S.
- H. G. Nordhoek, Grønlands Styrrelse.

Ikke-færende Skibsførere:

Kaptajn H. P. Hagelberg, Foreningens Formand.

- H. K. Christensen, tidl. Ø. K., Søassuranceekspert.
- A. H. Posselt, tidl. D. F. D. S.

Nyt Skibsværft paa Ålandsøerne

Ligesom under forrige Verdenskrig er de ålandske Rederier interesseret i at skaffe Tonnage for den Fredsperiode, som en Gang maa komme. Skibsreder Algot Johansson, Mariehamn, har saaledes besluttet at bygge et nyt Skibsværft. I Løbet af Vinteren gennemføres Planen, og man regner ifølge »Hufvudstadsbladet« med at kunne lægge Kølen til den første Nybygning til Foraaret. Det bliver et Skib paa 700 Tons Dødvægt og efterfølges af andre Nybygninger.

Store Gaver fra Søfartsraad Erikson

Søfartsraad Gustaf Erikson i Mariehamn, som nylig fyldte 70 Aar, har i denne Anledning skænket store Gaver til forskellige Formaal til en samlet Værdi af 2,850,000 Mark. Der er saaledes givet 1 Million Mark til en Fond, bærende Ægteparret Hilda og Gustaf Eriksons Navn. Fondens Indtægter skal særlig i Form af Understøttelser uddeles til ålandske Sømænds Enker og uforsørgede Børn.

Til Minde om sin forrige Sommer afdøde Søn har Søfartsraad Erikson skænket en halv Million Mark til en Fond, hvis Rentemidler naerlig i Form af Understøttelser skal tilfalde afdøde ålandske Styrmands Enker og uforsørgede Børn. Åbo Akademis Handelshøjskole har faaet en halv Million Mark, Ålands Lyceum 200,000 Mark til en Stipendiefond, Ålands Kulturfond 100,000 Mark, og Ålands Søfartsmuseums Bygningsfond 250,000 Mark.

Ny Leder af Norges Sømændsforbund

Til ny Leder af Norges Sømændsforbund er udpeget Holm Sindal. Han er samtidig udnævnt til Leder af Sømændenes Centralforbund.

Portugals Handelsflaade

Ved Krigens Begyndelse var den portugisiske Handelsflaade forholdsvis lille. Dens Trafik indskrænkedes til den

regelmæssige Besejling af Afrika og Portugals Øer i Atlanterhavet samt nogle Havne i Nordeuropa. Hertil kom nogle enkelte Fragter mellem forskellige udenlandske Havne. Den portugisiske Fiskerflaade besøgte Marokkos Kystfarvande og sejlede til New Foundland og Grønland.

Portugals Handelsflaade udgjorde ved Krigens Begyndelse ikke mere end 268,000 Tons, omtrent en Trediedel af den spanske Flaade, sikkert alt for lidt for et Land med saa udstrakte Besiddelser i Atlanterhavet og i Afrika.

Ved Krigens Udbrud ophørte en Mængde Skibe at anløbe portugisiske Havne, og derved opstod betydelige Vanskeligheder. De portugisiske Skibe maatte nu ogsaa overlage den Del af Transporterne, som tidligere blev besørget af udenlandske Skibe. Den portugisiske Skibsbygning har, saa godt det har kunnet lade sig gøre, søgt at udvide Flaaden. Der er i de sidste 4 Aar, dels i Portugal og dels i Udlandet for portugisisk Regning, bygget 24 Skibe paa tilsammen 20,458 Tons. 7 af Skibene er bygget i Lissabon, 3 i Algarve, 6 i Aveiro og 6 i Holland. Med Undtagelse af en enkelt Dampner er det allesammen Motorskibe.

Siden Krigens Udbrud har den portugisiske Handelsflaade mistet 19,772 Tons ved Sænkninger. Der er indkøbt en tidligere jugoslavisk Dampner, »Luango«, paa 7,056 Tons. Det første portugisiske Tankskib, det 7,000 Tons store »Sam Bras«, der for nogen Tid siden løb af Stahelen i Lissabon, vil blive sat i Fart i Løbet af kort Tid, og denne, ligesom enkelte andre portugisiske Skibe, vil komme til at gøre Tjeneste i Amerikafarten.

Den argentinske-brasilianske Skibsfart

Repræsentanter for den argentinske Handelsflaade er ankommet til Rio de Janeiro for at føre Forhandlinger om en ugentlig Passagerfart mellem Rio de Janeiro og Buenos Aires. Der skal paa denne Rute anvendes mindre argentinske Skibe, der kan gennemløbe Ruten paa 6 Dage, og som kan medføre 30 Passagerer og en Del Fragtgods. Hidtil har denne Trafik været opretholdt af Rederier i U.S.A., som hertil har anvendt brasilianske Skibe.

Australien faar Skibsfartsminister

Den australske Regering har oprettet et særligt Skibsfartsministerium under Ledelse af Minister Bensley. Ministeriet skal særlig tage sig af Godsforsendelsen fra de australske Havne og føre Kontrol med Rederierne samt klassificere Godsforsendelserne. Som en af Aarsagerne til det nye Ministeriums Oprettelse nævnes det, at Godstransporterne hidtil er foregaaet for langsomt.

PERSONALIA

50 Aar

Fører i Ove Skous Rederi, Kaptajn P. N. C. Jacobsen, fylder paa Torsdag 50 Aar. Kaptajn Jacobsen var sidst Fører af S/S »Rikke«, der krigsforliste i de danske Farvande, men senere blev bjærgel og nu er under Reparation.

60 Aar

To veltjente Redningsmænd kunde i Mandags fejre deres Fødselsdag. Baadmand Chr. Christensen ved Vejrs Redningsstation og Baadmand P. Leonhardt Larsen ved Gedser Redningsstation blev begge 60 Aar.

Fyr- og Vagervæsenet

Der er meddelt Maskinmester af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet H. V. Jensen efter Ansøgning Afsked i Naade af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste fra Udgangen af December Maaned d. A. at regne paa Grund af Alder og med Pension efter Tjenestemandsløven.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2

SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

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

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.

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION**Aalborg Værft A/S**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

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 » »

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.

HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

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.



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang ill. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 29. Oktober 1942.

Nr. 43.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Helaarsabonnement 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. Kvartalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Modtællelse 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 retvinklede, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1464. Danmark. Bornholm S.-Kyst. Arnager SW. t. S. Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. $55^{\circ} 01' N.$ $14^{\circ} 44',_6 E.$, c. $2\frac{1}{2}$ Sm SW.t.S for *Arnager Havn*. Vraget er afmærket med en grøn Spidstønde, mærket *Vrag* og forsynet med W.-Topbetegnelse.

1465. Sverige. Kalmarsund. Skäggenäs. Kabel udlagt. Ankring forbudt.

(U. f. s. Nr. 43/2027. Stockholm 1942.)

Et Stærkstrømskabel er udlagt fra den indre Del af *Revsudden* paa *Skäggenäs* paa $56^{\circ} 46',_{40} N.$ $16^{\circ} 28',_{55} E.$ til Pladsen for det fremtidige Fyr *Silläsen* paa $56^{\circ} 45',_{81} N.$ $16^{\circ} 29',_{03} E.$ Kablets Leje er c. 50 m S. for Ledefyrinien *Skäggenäs kraftkabel övre* og *nedre Fyr* overet.

Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 100 m fra Kablet.
(E. f. S. Nr. 22/788 1942.)

1466. (T). Sverige. Kråkelund SSE. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 43/2026. Stockholm 1942.)

En Lys- og Fløjtetønde, sortmalet med et hvidt Bælte, og som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s , er udlagt paa c. $57^{\circ} 22',_5 N.$ $16^{\circ} 46',_7 E.$, c. $0,8$ Sm ESE. for Grunden *Knallarna*.

(Kort Nr. 181 og 182.)

1467. (T). Sverige. Vålgrund SE. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 43/2025. Stockholm 1942.)

En sort- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa c. $58^{\circ} 34',_8 N.$ $17^{\circ} 25',_3 E.$, c. $0,9$ Sm SE. for *Vålgrund Stage* med Kost og Ballon.

(Kort Nr. 182.)

1468. Sverige. Hävringsö. Lys- og Fløjtetønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 43/2024. Stockholm 1942.)

Den paa Fyrskibet *Hävringsö* Plads paa c. $58^{\circ} 33',3$ N. $17^{\circ} 30',6$ E. midlertidigt udlagte sort- og rødmaledede Lys- og Fløjtetønde, der viste hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 27^s , er inddraget.

(E. f. S. Nr. 1/23 og 22/790 1942.)

1469. Sverige. Öregrundsgrepen. Lejlighedsvist Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 43/1981. Stockholm 1942.)

Paa Skæret *Gräsbådans* NW.-Pynt paa $60^{\circ} 28',94$ N. $18^{\circ} 22',00$ E., c. 3 Sm S. for *Örskär* Fyr er tændt et nyt Fyr, *Gräsbådans* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: $6,7$ m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Lanterne paa hvidt Stativ. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i N.-lige Pejlinger. 3. Hvidt i Pejl. fra 74° til 79° .2. Grønt i Pejl. fra 45° til 74° . 4. Rødt i — - 79° - 99° .

Fyret holdes tændt efter Behov til Vejledning for Lodsbaadene.

1470. Sverige. Bottniske Bugt. Söderhamn. Rönnskärs Lodsstation. Lejlighedsvis Ledefyr tændt.

(U. f. s. Nr. 43/1980. Stockholm 1942.)

Ved *Rönnskärs* Lodsstation udenfor *Söderhamn* er tændt to Ledefyr, *Lilljungfruns lotshamn övre* og *nedre* Fyr. Forfyrets Plads: $61^{\circ} 14',90$ N. $17^{\circ} 17',92$ E. Fyrene viser hvidt Hurtig-Blink, 90 Blink hvert 1^m. Flammens Højde henholdsvis $5,6$ m og 3 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyrene, der er overet i Pejling 358° , holdes tændt efter Behov til Vejledning for Lodsbaadene.

1471. Finland. Finske Bugt. Lappvik—Ekenäs. Nyt Sejlløb afmærket. Sejlløb nedlagt.

(U. f. s. Nr. 28/551. Helsingfors 1942.)

Fra det 9 m dybe Sejlløb E. om *Syndalsholm* til *Lappvik* er opmaalt et nyt Sejlløb E. om *Syndalsholm* til *Ekenäs*. Det nye Sejlløb fører i $7,3$ m Vand E. om *Syndalsholm* mellem *Ekö* og *Hermansö*, S. om *Järnö* og W. om *Björnholm* til NW. for *Odensö*, herfra i $6,1$ m Vand til et Punkt E. for *Leksvall* paa $59^{\circ} 57' 37''$ N. $23^{\circ} 23' 45''$ E. og herfra i $4,6$ m Vand til *Ekenäs* Havn. Sejlløbet er afmærket med Ledebaaker og Stager, som følger:

A. L e d e b a a k e r.

1. *Hamnskär övre* paa $59^{\circ} 53' 40''$ N. $23^{\circ} 17' 45''$ E. Rød Firkant med en hvid Trekant i Midten med nedadvendt Spids.*Hermansö nedre* paa $59^{\circ} 53' 33''$ N. $23^{\circ} 17' 31''$ E. Hvid Stenvarde.*Hamnskär övre* og *Hermansö nedre* er overet i Pejling c. 45° .2. *Skogby övre* paa $59^{\circ} 54' 35''$ N. $23^{\circ} 18' 03''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt.*Notholm nedre* paa $59^{\circ} 54' 22''$ N. $23^{\circ} 17' 50''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. En Del af Klippen under Baaken er hvidmalet.Baakerne er overet i Pejling c. 24° .3. *Ekö övre* paa $59^{\circ} 53' 54''$ N. $23^{\circ} 16' 50''$ E. Hvid Firkant med et rødt, smalt, lodret Midterfelt.*Ekö nedre* paa $59^{\circ} 53' 56''$ N. $23^{\circ} 17' 00''$ E. Hvid Firkant med et rødt, smalt, lodret Midterfelt.Baakerne er overet i Pejling c. 259° .4. *Hamnskär övre* paa $59^{\circ} 53' 43''$ N. $23^{\circ} 17' 49''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt.*Hamnholm nedre* paa $59^{\circ} 53' 48''$ N. $23^{\circ} 17' 58''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt.Baakerne er overet i Pejling c. 235° .5. *Krokholm övre* paa $59^{\circ} 53' 46''$ N. $23^{\circ} 19' 31''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. En Del af Klippen under Baaken er hvidmalet.*Lill Krokholm nedre* paa $59^{\circ} 53' 56''$ N. $23^{\circ} 19' 32''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. En Del af Klippen under Baaken er hvidmalet.Baakerne er overet i Pejling c. 184° .

6. *Järnö övre* paa $59^{\circ} 54' 30''$ N. $23^{\circ} 18' 40''$ E. Hvid Firkant med et rødt, smalt lodret Midterfelt.

Algrund nedre paa $59^{\circ} 54' 46''$ N. $23^{\circ} 19' 16''$ E. Hvid Firkant med et rødt, smalt, lodret Midterfelt.

Baakerne er overet i Pejling c. 225° .

7. *Gullö västra övre* paa $59^{\circ} 56' 07''$ N. $23^{\circ} 22' 47''$ E.

Gullö västra nedre paa $59^{\circ} 56' 06''$ N. $23^{\circ} 22' 44''$ E.

Baakerne er overet i Pejling c. 75° .

8. *Gullö övre* paa $59^{\circ} 56' 17''$ N. $23^{\circ} 22' 50''$ E. Hvid Firkant med rød Trekant med nedadvendt Spids i Midten.

Gullö nedre paa $59^{\circ} 56' 18''$ N. $23^{\circ} 22' 51''$ E. Hvid Firkant med rød Trekant med opadvendt Spids i Midten.

Baakerne er overet i Pejling c. 199° .

B. Nye Sømærker.

a) En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 52' 20''$ N. $23^{\circ} 15' 50''$ E.

b) En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 53' 55''$ N. $23^{\circ} 17' 31''$ E.

c) En hvid Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost paa $59^{\circ} 53' 57''$ N. $23^{\circ} 17' 37''$ E.

d) En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 54' 32''$ N. $23^{\circ} 19' 23''$ E.

e) En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 55' 08''$ N. $23^{\circ} 19' 04''$ E.

f) En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $59^{\circ} 55' 21''$ N. $23^{\circ} 19' 46''$ E.

g) En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 55' 33''$ N. $23^{\circ} 21' 00''$ E.

C. Sømærker flyttet.

1. De hvide og røde Stager med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa:

$59^{\circ} 53' 18''$ N. $23^{\circ} 16' 36''$ E.,

$59^{\circ} 54' 47''$ N. $23^{\circ} 19' 33''$ E.,

$59^{\circ} 57' 37''$ N. $23^{\circ} 23' 30''$ E. og

$59^{\circ} 57' 45''$ N. $23^{\circ} 23' 47''$ E.

er flyttet til henholdsvis

$59^{\circ} 53' 20''$ N. $23^{\circ} 16' 39''$ E.,

$59^{\circ} 54' 48''$ N. $23^{\circ} 19' 37''$ E.,

$59^{\circ} 57' 30''$ N. $23^{\circ} 23' 37''$ E. og

$59^{\circ} 57' 43''$ N. $23^{\circ} 23' 45''$ E.

2. Den hvide Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost paa $59^{\circ} 58' 30''$ N. $23^{\circ} 24' 47''$ E. er flyttet til $59^{\circ} 58' 26''$ N. $23^{\circ} 24' 38''$ E.

3. Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $59^{\circ} 58' 32''$ N. $23^{\circ} 24' 42''$ E. er flyttet til $59^{\circ} 58' 28''$ N. $23^{\circ} 24' 34''$ E.

D. Inddragne Sømærker.

Nedennævnte Sømærker er inddraget:

1. Den sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 52' 53''$ N. $23^{\circ} 16' 39''$ E.

2. Den hvide og røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 53' 13''$ N. $23^{\circ} 16' 25''$ E.

E. Sejlløb nedlagt.

Det 5,5 m dybe Sejlløb mellem *Hermansö* og *Hamnholm* er nedlagt, hvorfor yderligere følgende Sømærker er inddraget:

1. Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $59^{\circ} 53' 42''$ N. $23^{\circ} 17' 58''$ E.

2. Den sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 53' 49''$ N. $23^{\circ} 18' 25''$ E.

3. Den hvide og røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 53' 55''$ N. $23^{\circ} 18' 15''$ E.

4. Den hvide Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost paa $59^{\circ} 53' 58''$ N. $23^{\circ} 18' 44''$ E.

1472. Tyskland. Memel. Seetief. Undervandskabel udlagt.

(N. f. S. Nr. 42/2209. Berlin 1942.)

Et Undervandskabel er udlagt mellem Punkterne c. $55^{\circ} 42',_8$ N. $21^{\circ} 07',_5$ E., ved *Preussenkai*, og $55^{\circ} 42',_4$ N. $21^{\circ} 07',_0$ E., ved *Sandkrug*. Det er forbudt at ankre i Nærheden af Kablet.

1473. Tyskland. Brüsterort. Fast Skydeomraade. Grænser forandret.

(N. f. S. Nr. 42/2210. Berlin 1942.)

Skydeomraadet ved *Brüsterort* begrænses nu af en Linie gennem Punkterne:

- | | |
|--|--|
| a) $54^{\circ} 53',_8$ N. $19^{\circ} 56',_2$ E. | f) $55^{\circ} 10',_5$ N. $20^{\circ} 00',_0$ E. |
| b) $54^{\circ} 45',_4$ N. $19^{\circ} 41',_5$ E. | g) $55^{\circ} 08',_0$ N. $20^{\circ} 15',_0$ E. |
| c) $54^{\circ} 50',_0$ N. $19^{\circ} 35',_0$ E. | h) $54^{\circ} 59',_7$ N. $20^{\circ} 22',_0$ E. |
| d) $55^{\circ} 00',_0$ N. $19^{\circ} 35',_0$ E. | i) $54^{\circ} 57',_5$ N. $20^{\circ} 00',_0$ E. |
| e) $55^{\circ} 08',_0$ N. $19^{\circ} 45',_0$ E. | |

samt af Kystlinien mellem Punkterne i og a.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1474. Danmark. Sundet. Helsingør Nordhavn. Fyr atter i Orden.**

Fyret paa *Helsingør Nordhavn* S.-Moles Hoved paa c. $56^{\circ} 02',_8$ N. $12^{\circ} 37',_2$ E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 42/1453 1942.)

1475. Danmark. Sundet. Sletten Havn. Bølgebryder opført.

Fra den S.-lige Mole i *Sletten* Havn paa c. $55^{\circ} 57',_2$ N. $12^{\circ} 32',_5$ E., c. 65 m fra Havnens SW.-lige Hjørne, er i NNE.-lig Retning opført en c. 25 m lang Bølgebryder af Sten.

(Kort Nr. 131. Havnelods, Side 193 og 194.)

1476. Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke inddraget.

Den sorte Stage med 1 sort Flag paa $55^{\circ} 47'$ ($17''$) N. $12^{\circ} 36'$ ($09''$) E., c. 100 m E. for *Taarbæk* Havn, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 20/710 1942.)

1477. Danmark. Sundet. Stubben. Sømærke atter i Orden.

Stubben røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 42'$ ($47''$) N. $12^{\circ} 37'$ ($21''$) E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 42/1454 1942.)

1478. Danmark. Store-Bælt. Taars Fyr NW. Undervandshindring rapporteret.

Et Skib med et Dybgaende af $2',_8$ m rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa Pladsen c. $54^{\circ} 55'$ N. $10^{\circ} 58'$ E., c. $\frac{3}{4}$ Sm 317° fra *Taars* Fyr.

1479. Danmark. Lille-Bælt. Aarø S. Skibsfartshindring.

En Skibsfartshindring, der naar op over Vandet, rapporteres paa c. $55^{\circ} 13',_8$ N. $9^{\circ} 45',_4$ E., c. $\frac{1}{2}$ Sm NE. for *Aarø Sand S.* rød- og hvidstribede Spidstønde med 1 Ballon.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1480. Norge. Skagerrak. Kjøkeysundet. Kjøkeyskjæret Fyr forandret og tændt.**

(K. f. F. Nr. 10. Oslo 1942.)

Kjøkeyskjæret Fyr paa c. $59^{\circ} 08',_3$ N. $10^{\circ} 56',_7$ E. er forandret fra at vise grønt, fast Lys til at vise grønt Lys med En-Formørkelser. Fyret er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 37/1304 1942.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1481. Norge. Lofoten. Kanstadfjord. Rinsøy N.-Pynt. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 19/427. Oslo 1942.)

Et nyt Fyr, *Rinsøy Fyr*, er tændt paa $68^{\circ} 22' 38''$ N. $15^{\circ} 46' 07''$ E. i *Kanstadfjord*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejł. fra 81° til 91° . | 6. Grønt i Pejł. fra 231° til $275^{\circ},5$. |
| 2. Rødt i — - 91° - 122° . | 7. Rødt i — - $275^{\circ},5$ - 287° . |
| 3. Grønt i — - 122° - 196° . | 8. Hvidt i — - 287° - 331° . |
| 4. Rødt i — - 196° - 288° . | 9. Rødt i — - 331° - $355^{\circ},5$. |
| 5. Hvidt i — - 288° - 231° . | |

Brændetid: 7. August—29. April.

1482. Norge. Ofoten. Ofotenfjorden. Hamnholmen. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 19/428. Oslo 1942.)

Et nyt Fyr, *Hamnholmen Fyr*, er tændt paa $68^{\circ} 21' 48''$ N. $16^{\circ} 16' 36''$ E. i *Ofotenfjorden*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde $5,5$ m. Synsvidde: $7,5$ Sm for hvidt, $4,8$ Sm for rødt og $3,7$ Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Rødt i Pejł. fra 345° til 356° . | 3. Hvidt i Pejł. fra 87° til 165° . |
| 2. Grønt i — - 356° - 87° . | 4. Rødt i — - 165° - 188° . |

Brændetid: 7. August—29. April.

1483. Norge. Ofoten. E fjorden. Forneset. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 19/429. Oslo 1942.)

Et nyt Fyr, *Forneset Fyr*, er tændt paa $68^{\circ} 18' 51''$ N. $16^{\circ} 22' 44''$ E. i *E fjorden*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: $3,5$ m. Synsvidde: $7,4$ Sm for hvidt, $4,8$ Sm for rødt og $3,7$ Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Rødt i Pejł. fra 106° til $112^{\circ},5$. | 4. Rødt i Pejł. fra 128° til 291° . |
| 2. Hvidt i — - $112^{\circ},5$ - 117° . | 5. Hvidt i — - 291° - 297° . |
| 3. Grønt i — - $117^{\circ},5$ - 128° . | 6. Grønt i — - 297° - 300° . |

Brændetid: 7. August—29. April.

1484. Norge. Sør-Helgeland. Vegafjorden. Halholmen Fyr WSW. Grund rapporteret.

(E. f. S. Nr. 19/426. Oslo 1942.)

Et Skib med c. 7 m Dybgaaende rapporterer at have rørt Grunden paa c. $65^{\circ} 32',3$ N. $12^{\circ} 04',5$ E., c. 1000 m 72° fra *Halholmen Fyr*.

1485. Norge. Ramsøysund. Ramsøyodden. Nyt Fyr tændt.

(K. f. F. Nr. 10. Oslo 1942.)

Et nyt Fyr, *Ramsøyodden Fyr*, er tændt paa c. $64^{\circ} 19',9$ N. $10^{\circ} 27',1$ E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5^s .

1486. Norge. Møre og Romsdal. Gorsen N. Ljøvikbukta. Oplysning om Grunde.

(E. f. S. Nr. 19/425. Oslo 1942.)

I *Ljøvikbukta* er fundet 2 Grunde med $2,2$ m og $1,5$ m, henholdsvis 85 m 108° og 80 m 154° fra *Jelskjær N.-Spids* paa c. $62^{\circ} 50',7$ N. $6^{\circ} 51',7$ E.

(E. f. S. Nr. 36/1258 1942.)

1487. Norge. Rogaland. Karmøy W. Sandve indre Havn. Nyt Fyr.

(E. f. S. Nr. 19/424. Oslo 1942.)

Paa $59^{\circ} 10' 30''$ N. $5^{\circ} 11' 38''$ E., paa N.-lige Molehoved ved Indløbet til *Sandve indre Havn* er anbragt en elektrisk Lanterne paa Jernstang. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: $5,2$ Sm. Lanteren, der skal vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , vil indtil videre ikke blive tændt.

1488. Norge. Stavangerfjorden. Tjuvholm Fyr. Oplysning om Fyrvinkler.

(K. f. F. Nr. 10. Oslo 1942.)

Tjuvholm Fyr paa c. $58^{\circ} 58',9$ N. $5^{\circ} 43',5$ E. lyser nu, som følger:

1. Fra Pejling 114° til Pejling $148^{\circ},5$.
2. — — 312° — — 352° .

1489. Norge. Stavangerfjorden. Grasholmen Fyr. Oplysning om Fyrvinkler.

(K. f. F. Nr. 10. Oslo 1942.)

Grasholmen Fyr paa c. $58^{\circ} 58',5$ N. $5^{\circ} 45',1$ E. lyser nu, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Rødt i Pejl. fra 212° til 242° . | 5. Rødt i Pejl. fra 285° til 354° . |
| 2. Hvidt i — - 242° - 269° . | 6. Hvidt i — - 354° - 91° . |
| 3. Grønt i — - 269° - 282° . | 7. Rødt i — - 91° - 99° . |
| 4. Hvidt i — - 282° - 285° . | |

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1490. Island S.-Kyst. Thridrangar. Nyt Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 42/2240. Berlin 1942.)

Et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s , er tændt paa *Thridrangar* paa $63^{\circ} 29' 20''$ N. $20^{\circ} 30' 58''$ W. Flammens Højde: 36 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Taarn med graamalet Lanterne. Fyret lyser mellem Pejlingerne 206° og 188° .

(Kort Nr. 32, 33, 31, 26, 21 og 3. Islandske Lods, Side 188. Fyr. Fort. Nr. 1022 A.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1491. Sverige. Stockholms Skærgaard—Soen ved Simrishamn. Lodstjeneste atter normal. Midlertidige Lodsfarvande ophævet.

(U. f. S. Nr. 43/1982. Stockholm 1942.)

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/1087 1942 meddeles, at Tjenesten ved *Landsort* Lodsstation er genoptaget i sædvanligt Omfang. Den midlertidigt oprettede Lodstjeneste fra et Fyrskib N. for *Östra Röko* samt Ombytningspladsen for Lods SE. for *Tilljandersknallts* Lystønde er ophævet.

2. De i E. f. S. Nr. 30/1087 1942, Punkt 2, anførte midlertidige Lodsfarvande er ophævet.

(E. f. S. Nr. 30/1087 og 31/1096 1942.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller
Bogs Nr.*Tyskland:*

- T. II. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1942.
(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1492. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Oplysning om Dybde i Indsejling.

I den E.-lige Del af Indsejlingen til *Rødby Havn* paa c. $54^{\circ} 39'$ N. $11^{\circ} 21'$ E. er Dybden normal, 4 m, medens der i Indsejlingens W.-lige Del paa Grund af Tilsanding midlertidigt er under normal Vanddybde.

(E. f. S. Nr. 1/6 1942.)

1493. (P). Danmark. Bornholm. Dueodde N. Fyr forandres.

Dueodde N. Fyr paa c. $55^{\circ} 00',_1$ N. $15^{\circ} 04',_6$ E. vil Medio November 1942 blive elektrificeret. Fyret vil efter Forandringen vise hvidt og rødt vekslende, fast Lys med Blink, hvidt, fast Lys 16^s , Mørke $6,5^s$, rødt Blink 1^s , Mørke $6,5^s$. Lysevnen forøges samtidigt fra 19 Sm til 20 Sm.

(Fyr-Fort. Nr. 845.)

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

1494. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Lynnetteløb uddybes. Advarsel.

Lynnetteløb paa c. $55^{\circ} 41',_9$ N. $12^{\circ} 37',_2$ E. er under Uddybning. Saalænge Uddybningsmaskinerne arbejder her, maa der udvises Forsigtighed ved Besejlingen af Løbet, da de ved Løbet udlagte Sømærker i den Tid ikke kan forventes at være paa Plads.

1495. Danmark. Sundet. København. Sydhavn. Areal opfyldt. Pæle nedrammet.

En Del af Vandarealet paa c. $55^{\circ} 38',_8$ N. $12^{\circ} 33',_2$ E., N. for Slusedæmningen W. for Slusen til *Kalveboderne* og S. for Løbet til *Teglværkshavn*, er blevet opfyldt. Udfor N.-Siden af Opfyldningen paa Skraaningen mod Løbet til *Teglværkshavn* er i 5 m Vand nedrammet nogle Pæle til Anlæg for en Uddybningsmaskine.

(Kort Nr. 134 og 133. Havnelods, Side 125.)

1496. Danmark. Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønde og Kabel inddraget.

De i E. f. S. Nr. 1/83 1942 nævnte 2 Spidstønder paa $55^{\circ} 16'$ ($56''$) N. $10^{\circ} 49'$ ($56''$) E., c. 400 m SE. for *Slipshavn* Fyr, samt det fra *Slipshavn* til den N.-ligste Spidstønde udlagte Kabel er atter inddraget.

(E. f. S. Nr. 1/83 1942.)

1497. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord Anduvning. Slipshavn. Spidstønder og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

Til Afmærkning af nogle Instrumenter er udfor *Slipshavn* udlagt 7 rød- og hvidmalede Bøjer paa følgende omtrentlige Pladser:

I. c. $55^{\circ} 17',_3$ N. $10^{\circ} 49',_4$ E. — 2 Bøjer.

II. c. $55^{\circ} 17',_1$ N. $10^{\circ} 49',_4$ E. — 2 Bøjer.

III. c. $55^{\circ} 16',_7$ N. $10^{\circ} 49',_5$ E. — 3 Bøjer.

Fra Bøjerne er udlagt Kabler til Statsbanernes Signallhus ved *Slipshavn* Fyr.

Ankring samt enhver Art af Fiskeri ved og i Nærheden af disse Kabler er forbudt.

1498. Danmark. Store-Bælt. Vresen E. Skibsfartshindring rapporteret.

En Skibsfartshindring rapporteres i c. 15 m Vand paa Pladsen c. $55^{\circ} 10',_7$ N. $10^{\circ} 57',_7$ E., c. 2 Sm 141° fra *Vresen Puller* røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1499. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib NNW. Skibsfartshindring afmærket.

En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt paa c. $56^{\circ} 11',_1$ N. $12^{\circ} 17',_4$ E., c. 0,8 Sm 345° fra *Gilleleje Flak N.* Fyrskib, NE. for en Skibsfartshindring, der rager c. 4 m op over Vandet.

1500. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas Anduvning. Sømærke bortdrevet.

Kolby Kaas hvide Stage med Halmvisk paa c. $55^{\circ} 47',_9$ N. $10^{\circ} 31',_8$ E., ved Landgrunden N. for Havnen, er bortdrevet.

1501. Danmark. Kattegat. Anholt NW. Skibsfartshindring rapporteret.
En Skibsfartshindring rapporteres paa c. $56^{\circ} 50',_2$ N. $11^{\circ} 09',_0$ E., c. 14 Sm 301° fra *Anholt Havn* Fyr.
1502. Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Taagesignal atter i Orden.
Skagen Havn Taagesignal med Nautofon, der afgives fra Forhavns SW.-lige Molehoved paa c. $57^{\circ} 42',_0$ N. $10^{\circ} 35',_7$ E., er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 41/1423 1942.)
1503. Danmark. Limfjorden. Mors E. Skibsfartshindring fjernet.
Den i E. f. S. Nr. 41/1430 1942 rapporterede Skibsfartshindring paa c. $56^{\circ} 51',_2$ N. $8^{\circ} 54',_5$ E., c. 0,₈ Sm SE for *Buksorodde*, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 41/1430 1942.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1504. Danmark. Sommertid ophører.
Den ved Kongelig Anordning af 10. December 1941 fastsatte særlige Tidsregning i Aaret 1942 ophører Mandag den 2. November 1942 Kl. 0300.
Uret stilles paa dette Tidspunkt 1 Time tilbage (til Kl. 0200). Den da forløbne Time betegnes i Tidsangivelser som Kl. 02 — — A, den kommende Time som Kl. 02 — — B.
1505. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidig Forhøjelse af Lodstaksterne m. m.
Marineministeriet har under den 27. Oktober 1942 udstedt følgende Bekendtgørelse:
Med Henhold til § 1 i Lov om Lodsvæsenet af 17. April 1916 og efter Samraad med Handelsministeriet bestemmes følgende:

§ 1.

De af Marineministeriet fastsatte Lodstakster forhøjes med $12\frac{1}{2}$ pCt.

§ 2.

Undtaget fra Forhøjelsen er — foruden de særlige Godtgørelser og de midlertidige Tillæg for Risiko af 28. Oktober 1940 og for Benyttelse af Lodsartøj af 16. December 1941:

- 1) De ved Bekendtgørelse af 16. Januar 1940 med $33\frac{1}{3}$ pCt. forhøjede Takster for *Esbjerg* Lodseri.
- 2) De ved Overenskomst med *Sverige* fastsatte Takster for visse Lodsninger i *Øresund*.

§ 3.

De ved Ministeriets Bekendtgørelse af 28. Oktober 1940 fastsatte Maksimumsgrænser for Lodsernes Risikotillæg pr. Lodsning forhøjes til henholdsvis 6, 8, 10 og 20 Kr.

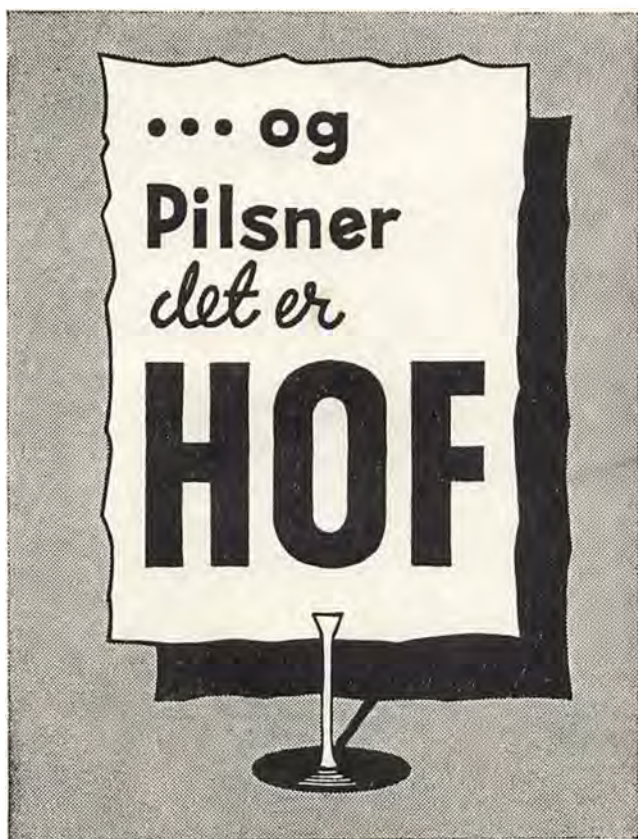
§ 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. November 1942.

1506. (T). Danmark. Tilføjelse til Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i danske Farvande (E. f. S. Nr. 41/1425 1942):
Kattegat.
Østre-Flak Fyrskib. c. $56^{\circ} 58',_4$ N. $10^{\circ} 53',_7$ E.
Læsø Rende Fyrskib. c. $57^{\circ} 12',_8$ N. $10^{\circ} 41',_7$ E.
(E. f. S. Nr. 41/1425 1942.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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

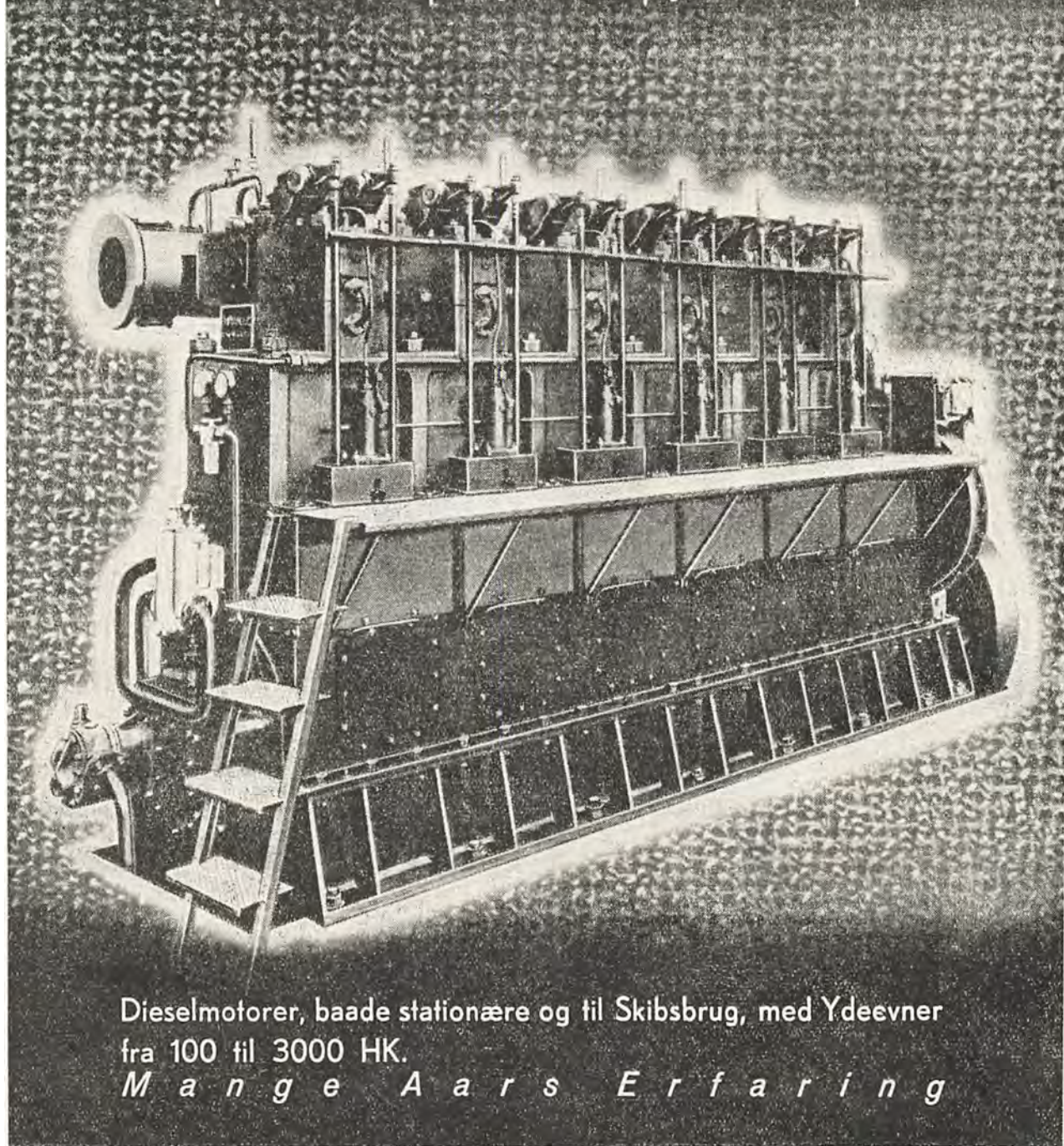
3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

WUMAG

Dieselmotorer | Dampmaskiner | Dampmaskiner | Hydraul. Presser | Kølemaskiner



Dieselmotorer, baade stationære og til Skibsbrug, med Ydeevner
fra 100 til 3000 HK.

M a n g e A a r s E r f a r i n g

**WAGGON- UND MASCHINENBAU
AKTIENGESELLSCHAFT · GÖRLITZ
ABT. MASCHINENBAU · GEGRÜNDET 1853**

Repræsentant i Danmark:

SV. DYHR, Ingeniørfirma · Øresundsvej 140, København S · Telefon Central 8901 · Telegram-Adr.: Kaydyhr

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 44

FREDAG 6. NOVEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERTNING

For det store Publikum er Søkrigen ikke Forsidestof paa samme Maade, som de store Landoperationer, men, at de Krigsførende selv betragter den som en meget betydningsfuld Faktor for Krigens endelige Udfald, synes med al Tydelighed at fremgaa af den stadige Række af Betragtninger der fremkommer herom fra begge de stridende Parter. Den tyske Rigspresseschef offentliggjorde saaledes for nogle Dage siden i de tyske Aviser en Artikel herom og nævnte, at der fra Krigens Begyndelse til Udgangen af September i Aar er blevet sænket ialt ca. 24 Mill. BRT. af en samlet Tonnage paa ca. 42 Mill. BRT., der var til de Allieredes Disposition, og som Kompensation for dette voldsomme Tab havde de Allierede kun været i Stand til at skaffe sig ca. 7 Mill. BRT. ved Nybygninger. I Lyset af disse Tal er det naturligt, at Tyskerne betragter Søkrigens videre Udvikling med betydelig Optimisme.

Ogsaa den engelske Indenrigsminister, *Herbert Morrison*, har behandlet Krigen til Søs i en Tale i den forløbne Uge. Han paapegede Situationens Alvor, især ud fra den Betragtning, at det engelsk-amerikanske Krigspotential voksede for hver Dag, der gik, og at Skibe, Skibe og atter Skibe derfor vilde være nødvendige for at de Allieredes Styrke kunde komme til fuld Udfoldelse. Iøvrigt nævnte Mr. Morrison den stærke Udbygning der havde fundet Sted indenfor den engelske Konvojtjeneste og fremførte som Exempel paa dennes Effektivitet, at kun eet af hver 200 Skibe, der havde sejlet i Konvoj, var sænket.

Paa de oversøiske Markeder er Forholdene stadig uden større Ændringer. Amerikanerne har givet Licens for adskillige Kulladninger fra Hampton Roads til Sydamerika paa Basis af Maritime Commissions sidst fastsatte Rater og Tillæg, ligesom der er sluttet forskellige Skibe med Returlast af Hørfro fra River Plate til New York til \$20 og til Golfen til \$18 plus for begge Destinationers vedkommende et Tillæg paa 35 pCt. Paa New Yorker Børsen er der iøvrigt stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Forindien og Sydafrika til Northern Range. Fra førstnævnte Afskibningsplads rapporteres ingen Afslutninger, hvorimod en enkelt Baad sluttedes fra Sydafrika til Baltimore til den fastsatte Rate, \$10,50 plus 30 pCt. Der rapporteres endvidere livlig Efterspørgsel efter Tonnage saavel i Vestindiamarkedet, som for Canada og New Foundland Trade.

De engelske Ordre er stadig Gengangere, som Kul fra Durban til Suezområdet og Salt fra Rodehavet til Calcutta. Raterne er uforandrede.

Paa de frie Markeder rapporteres sluttet en enkelt Baad med Korn fra River Plate til Lissabon til \$60, ligesom en Ladning Hvede i Sække rapporteres sluttet Bahia Blanca/Callao til \$24.

Paa vore hjemlige Markeder er Beskæftigelsesmulighederne stadig tilfredsstillende. Der er sluttet enkelte Baade for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, ligesom der er gjort en ret betydelig Forretning i Salpeter fra Skiensfjorden til forskellige danske Havne. Kul- og Koksraterne ligger jo faste, hvorimod Raten for Salpeter viser nogen Stigning og nu ligger omkring Kr. 22. Iøvrigt er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Erts og Trælast fra

Østersøen til Tyskland, ligesom den tyske Kystfart er uforandret livlig. For Sukker fra Danmark til Østnorge indikeres Nkr. 21.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

I sidste Halvdel af Oktober Maaned er der bl. a. registreret følgende Ændringer til det danske Skibsregister:

De danske Statsbaner er Ejer af nybygget Dampskib (Isbryder) Holger Danske af Korsør, OYNS, Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 2477 og 966 Tons. Anm. 1/10 1942, reg. s. M.

M/S Bintang af København, OXEC, er udslettet som forlist. Anm. 5/9 1942, reg. 21/10 s. A.

S/S Mathilde Mærsk af Aalborg, OZRC, er udslettet som afhændet til Udlandet. Anm. 22/10 1942, reg. s. D.

Navitas A/S, København, er Ejer af nybygget M/S Navitas af København, OZMQ, Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 2273 og 1164 Tons. Selskabets Bestyrelse bestaar af: Landsretssagførererne Carl Ejlers og Lars Hermod Skråntskov Larsen Lannung, begge af København, Godsejer Arnold Euge Reimann, Stensbygaard, Direktør Verner Frederik Læssøe Smidt, Charlottenlund, og Direktør Knud Solgen Sthyr, Rungsted. Selskabets Direktør er Kontorchef Hjalmar Niels Ibsen, København. Anm. 24/10 1942, reg. 29. s. M.

M/S Danmark af København, OZUB, er udslettet som forlist. Anm. 10/10 1942, reg. 30 s. M.

OVER 4000 SKIBE

GENNEM FALSTERBOKANALEN

4252 Skibe har passeret Falsterbokanalen fra 1. Oktober i Fjor, da Kanalen aabnedes for Trafik, til den 25. Oktober. Chefen for Vej- og Vandbygningsstyrelsens sydlige Distrikt, Civilingenior H. H. Norvason har overfor Bladet »Arbejdet« udtalt, at Kanalen har vist sig at være særdeles værdifuld i den forløbne haarde Vinter. Søfarten mellem Østersøen og Øresund kunde i Foraaret aabnes en Maaned tidligere end sædvanligt, takket være Muligheden for Trafik gennem Falsterbokanalen. Kanalen havde den 1. Januar en Dybde af 6,7 m.

Man har nu fisket Sten op i store Mængder og efter at dette Arbejde er tilendebragt, har Kanalen fra den 1. Oktober fuld Dybde, d. v. s. ca. 7,2 m, hvilket er det samme som Flinterenden. Meget store Skibe kan nu passere Kanalen. Det er sket, at 15.000 Tons Skibe fuldt lastede har passeret Kanalen. Hele Anlægget kan nu betragtes som færdigt. En stor Arbejdsstyrke er beskæftiget med Oprydningsarbejdet, men det varer ikke længe, før dette er afsluttet.

ISEN BEGYNDER

I følge Meddelelse fra Stockholm er den første Isberetning for i Aar nu kommet. Der rapporteres Is i Farvandet til Luleå gennem Tjuvholmssundet, hvor der er Grødis eller nydannet Is.

HAVNEDIREKTØREN MODSTANDER AFYDERLIGERE AFGIFTSFORHØJELSE

Da Havnedirektør *Laub* forelagde Havnens Budget for Københavns Havnebestyrelse, holdt han en udførlig Tale, hvori han belyste de forskellige Sider af Regnskabet, som har været offentliggjort i *Dansk Søfarts Tidende*.

Af Havnedirektørens Tale fremgik det bl. a., at der af Beskæftigelsesarbejder, der rækker ud over Udgangen af indeværende Aar, er Fiskerhavnen Syd for Slusen og Lodsbygningen i Frihavnen tilbage. Med Hensyn til det førstnævnte af disse Arbejder har den herskende Cementmangel medført, at der nu sandsynligvis maa foretages visse Ændringer i Konstruktionen af Havnens Kajer, hvilket dog næppe vil medføre nogen Ændring i Bekostningen ved Arbejdet, medens Lodsbygningen paa Grund af den samme Materiale-mangel foreløbig har maattet sættes i Stop.

Man maa i den kommende Tid, sagde Havnedirektøren, regne med, at de nuværende Vanskeligheder vil blive stærkt forøget ved yderligere Materialebesværligheder, allerede Cementmangelen er en meget alvorlig Foreteelse, som, hvis den vedvarer, kan komme til at bevirke, at alle nye Anlægsarbejder i Havnen gaar i Staa, saaledes at man er henvist til blot at søge de Reparationsarbejder udført, som under ingen Omstændigheder taaler nogen Udsættelse.

De nævnte betydelige Nødhjælpsarbejder har naturligtvis beskæftiget et stort Antal Arbejdere. Gennemsnitligt har Antallet af henviste Arbejdere i 1942 andraget 298 Mand pr. Dag. Maksimum naaedes i Maj Maaned med 461 Mand og Minimum i Marts Maaned med 110 Mand. Hertil kommer Havnevæsenets egen Arbejdsstyrke, der gennemsnitligt har andraget 177 Mand pr. Dag.

I Slutningen af sin Tale kom Havnedirektøren ind paa Takstspørgsmaalet og sagde herom:

— De daarlige Aar, vi har haft nu siden 1939, frister jo unægtelig til en Forhøjelse af vore Takster for derigennem at forbedre vore Indtægter, og en Forhøjelse paa 25 pCt. af disse fandt ogsaa Sted pr. 1. Jan. 1941, en Forhøjelse, der dog er mindre end de Forhøjelser, der har fundet Sted i vore Nabolande. Jeg er imidlertid fuldt ud klar over den Betydning, det har for Erhvervene og dermed for Samfundet som Helhed, at vi ikke skrider til yderligere Forhøjelse af vore Takster, og jeg vil gerne udtale, at vi herfra bør holde igen med Forhøjelser saa længe, som det overhovedet er muligt, og kun forhøje Taksterne, naar det er absolut nødvendigt. I denne Forbindelse vil jeg dog nævne, at da Skibsfarten hele Verden over var ude for daarlige Tider omkring 1931, noget, der iøvrigt ogsaa dengang indvirkede paa Havnens Indtjeningsevne, blev det i Oktober 1931 vedtaget som en midlertidig Foranstaltning, at oplagte Skibe, hjemmehørende i København, skulde ligge afgiftsfrit, en Vedtagelse, som derpaa i 1934, paa et Tidspunkt, da Forholdene for Skibsfarten bedrede sig, og Oplæggerne atter kom ud at sejle, fik varig Gyldighed i Erkendelsen af den Lettelse, det for Fremtiden vil være for Skibsfartserhvervet her i Byen. Jeg har ladet foretage en Opgørelse over, hvad denne Indrømmelse fra Havnens Side har kostet os i disse Aar. For 1941 vilde Afgiften for Oplæggere her i Havnen, saafremt Overliggeafgiften ikke var blevet ophævet, have beløbet sig til 224.000 Kr., og for 1. Halvdel af indeværende Aar er Beløbet 143.000 Kr., Beløb, som i disse Tider vilde have hjulpet svært paa Havnens meget ringe Indtægter, men som nu kommer Skibsfarten til gode.

UDMÆRKELSE TIL DR. HUGO HAMMAR

Ved Ingeniør-Videnskabs Akademiets Aarsmøde i Stockholm for nylig blev Akademiets store Guldmedaille overrakt til Götaverkens tidligere Direktør, Dr. Hugo Hammar.

Den store Udmærkelse er for Dr. Hammars teknisk-videnskabelige Fortjenester i Forbindelse med hans industrielle Livsværk til Højnelse af svensk Skibsbygning. Dr. Hammar var i Aarene 1896—1938 i ledende Stilling knyttet til Skibsværftindustrien, deraf fra 1910—1938 som Chef for Götaverken, og han var her førende i Arbejdet ikke alene for Götaverkens

store Fremgang, men tillige for hele den svenske Skibsbygnings Udvikling.

SVENSKA LLOYD BEGÆRER KONCESSION FOR LUFTFART PAA LONDON

Rederi A/B Svenska Lloyd har til Hensigt, saasnart Krigsforholdene tillader det, at begynde Lufttrafik mellem Göteborg og London.

Rederiets Ledelse udtaler, at den Passagertrafik, som det har til Opgave at opretholde, i en nær Fremtid maa tilpasses efter den tekniske Udviklings Krav og derfor delvis lægges om fra Sø- til Lufttrafik. Det har derfor for Rederiet ikke blot været naturligt, men ogsaa nødvendigt for dets Fremtid, at Lufttrafikken besørges af Selskabet selv. Af praktiske Grunde har det imidlertid været formaalstjenligt, at Lufttrafikken underlægges en særlig organisatorisk Enhed. Derfor grundlagdes allerede i Fjor Svenska Aero Lloyd A/B, hvis Aktier alle er paa Rederiets Hænder.

Man har anset det for ønskeligt at kunne tage Hensyn til de tekniske Erfaringer paa Luftfartsområdet, der drages af denne Krig. Af denne Grund — og ogsaa fordi det er vanskeligt under Krigen at skaffe Flyvemateriel — har det trukket ud med Opbygningen af Aero Lloyd.

Nu mener Rederiet imidlertid, at Tiden er inde til at skabe den Grundvold, der er nødvendig, for at Lufttrafikken kan sættes i Gang, saa snart Forholdene tillader det.

Svenska Lloyd har nu ansøgt den svenske Regering om Tilladelse til, at Aero Lloyd driver regelmæssig Lufttrafik mellem Göteborg og London. Hvis Koncessionen bliver givet, er det Hensigten, at Aero Lloyd skal beflyve Strækningen med en Dobbelttur hver Hverdag. Flyvetiden regnes til tre Timer.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Det i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* omtalte Motorskib *Fylgia*, som er blevet søsat fra Eriksberg Værft og som bygges til Svea-Bolaget, er et shelterdækbygget Lastmotorskib paa 3,300 Tons d.w. Det er af samme Type, som de to sidste Nybygninger *Fenris* og *Froste* til Rederiet. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 318 Fod, Bredde 44 Fod 6 Tommer og Dybde maalt til Shelterdækket 27 Fod 3 Tommer. Maskineriet bestaar af en enkeltvirkende to-Takts Dieselmotor af B. & W.-Typen, som udvikler 3,000 indicerede Hestekræfter og giver Skibet en Fart af 14,5 Knob paa fuld Last.

*

Götaverken har nu afleveret Jageren *Mode* til den svenske Marine. Det nye Skib er det første af den nye Kystjagertype. Skibet er paa 720 Deplacementtons.

*

Lindholmens Værft har til Skibsreder Anders Smith i Stockholm leveret Damperen *Rosa Smith*. Den er bygget med aabent Shelterdæk og har en Lasteevne paa 3.200 Tons og en Dybgang paa 18 Fod 6 Tommer. Hovedmaskineriet er en Triple-Dampmaskine af Lindholmens egen Tilvirkning. Maskinen udvikler normalt 1,550 indicerede HK., der giver Skibet en Fart af 13,4 Knob.

*

Kalmar Værft har søsat sin anden Nybygning i Aar. Motorsejleren *Hansy* paa 550 Tons d.w. til Rederiet Skansholmen i Västervik. *Hansy* har en Længde paa 42,6 Meter og en Dybde paa 4,2 Meter. Sejlarealet er 400 Kvadratmeter, og Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en Atlas Diesel paa 350 HK.

*

DEN SVENSKKE LEJDETRAFIK

Det er ikke ubetydelige Kvantum vigtige Varer, som Sverige faar tilført gennem Lejdeskibs-Trafiken. Transatlantic's Kvartalsskrift »Transbladet« oplyser saaledes i sit sidste Numer, at der ialt er losset ca. 550.000 Tons fra de i Lejdeskibs-Trafiken indkommen-

de Skibe, medens der samtidig fra Göteborg er udført ca. 275,000 Tons, hvoraf 242,000 Tons Træmasse, Papir og Trævarer samt ca. 33,000 Tons forskellige højtforædlede svenske Industriprodukter.

Siden Paabegyndelsen af denne Lejde-Trafik ved Aarsskiftet 1940—41 er afsendt 83 Skibe og ankommet 80 Skibe.

Helt uden Ulykker har denne Trafik ikke været. Begyndelsen gjordes med Grängesbergbolagets »Murjek», som forsvandt paa Rejse fra Brasilien til Göteborg med Mand og Mus, og over hvis Skæbne man stadig ikke har faaet Klarhed. Næste Tab var Trelleborg-Tankskibet »Castor», samt Mexico-Liniens »Kexholm», der ligeledes sænkedes paa Rejse til Sverige.

Efter at Lejdeskibs-Trafiken blev genoptaget i Juli 1941, efter 4 Maaneders Afbrydelse, foregik Trafiken uden Tab i næsten et Aar. I Juli i Aar minesprængtes imidlertid to hjemgaaende Skibe »Uddeholm» og »Argentina» og endelig ødelagdes Svenska Ostasiatiske Kompaniets »Ningpo» i Honkong, da Japanerne stormede denne By. Heller ikke den udgaaende Lejde-Trafik har været helt fri for Tab. I April 1941 forliste saaledes Johnson-Liniens Motorskib »Venezuela» med Mand og Mus.

ENGELSKE UDBYTTET

The Cunard Steamship Co. har meddelt, at hele den sidste resterende Udbyttebetaling af Selskabets 6 pCt. 2. Præferenceaktier for de sidste 11 Aar

vil finde Sted den 9. November. Det drejer sig om en Udbetaling af i alt 330,000 Lstr. efter Fradrag af Indkomstskat.

Selskabets 2. Præferenceaktier er i Tilslutning til Meddelelsen fra Rederiet forbiggaaende steget stærkt paa Londons Børs. De blev handlet helt op til 152 sh., men daledede derefter til 148. Ogsaa Kursen paa Selskabets Stamaktier gik i Vejret og naaede op paa 21 sh. 9 d med en Slutkurs paa 21 sh. 7 d, hvad der er en Forøgelse paa 1 sh 10¹/₂ d i Sammenligning med den foregaaende Notering. Cunards Stamaktier har sidste Gang faaet Udbytte udbetalt i 1929. Man haaber i City-Kredse, at Selskabet nu igen kan begynde at udbetale Udbytte regelmæssigt.

The Mountstuart Dry Docks i Cardiff har sluttet sit sidste Regnskabsaar med et Nettooverskud paa 58,546 Lstr. mod 65,551 Lstr. i Fjor. Der udbetales ligesom Aaret forud et Udbytte paa 6 pCt.

Parsons Marine Steam Turbine slutter sit Regnskabsaar pr. 30. Juni med et Nettooverskud paa 57,305 Lstr. mod 53,066 Lstr. i Fjor, efter at der er foretaget Henlæggelser og Afskrivninger og afholdt Skatter. Der udbetales en Restdividende paa 6 pCt., hvorved hele Aarsudbyttet udgør 10 pCt.

The Prince Line, der for den ganske overvejende Dels Vedkommende er beskæftiget i Rutefart, har det sidste Regnskabsaar haft et Nettooverskud paa 192,110 Lstr. mod 196,430 Lstr. i Fjor.

Kystfarten paa Thailand

Kystfarten paa Thailand har altid betydet meget for Landet, og for en halv Snes Aar siden var et ikke ringe Antal fremmede Skibe beskæftiget i denne Fart. I de senere Aar, efter at Thailand i 1935 begyndte Iværksættelsen af eget Byggeprogram, har der dog været en Nedgang heri, saa at den fremmede Tonnage i 1940 var gaaet ned med ca. 65 pCt. eller med ca. 248,000 BRT. Der er nu ved Thailands Værfter bygget en næsten tilsvarende Kysttonnage, som helt bestaar af moderne Skibe, der besørger saa godt som hele Fragtfarten fra Havn til Havn langs Landets temmelig udstrakte Kystlinie.

Fremmede Kystdampere befordrer nu kun et ringe Antal Passagerer paa Kystruterne. De Ladninger, der nu transporteres af fremmede Skibe, er praktisk talt begrænset til Kul, Sand, Sten, Skifer og Træ. Fødemiddeltransporten er fuldstændig overtaget af Thailands egen Kystfart. Disse Transporter er steget med rundt regnet 36 pCt. i Aarene 1936—1940, hvilket viser, at Kystfarten har udviklet sig betydeligt.

De fleste af Landets Fragt- og Passagerdampere er bygget i Japan, dog er en ringe Del (især smaa Tankskibe til Transport af Olie og Brændselolie) bygget i U. S. A. i Aarene 1936—39. Skibene er paa mellem 900 og 1400 BRT — en Type man har fundet bedst egnet til at opfylde Kystfartens særlige Krav.

I 1940 naaede Tallet paa befordrede Passagerer, ifølge Oplysninger fra Havnemyndighederne i Bangkok, op paa 491,475, og fra samme Side angives det, at den i Kystfarten transporterede Varemængde beløb sig til 5,690,000 Tons samme Aar, idet de 2 Mill. Tons udgjorde Afskibninger til Nabolandene Burma og Cochinchina. Ialt er der nu 17 Rederier og to Koncerner under Regeringens Kontrol, der driver Kystskibsfart. For at opnaa et intimere Samarbejde har flere af de smaa Rederier sluttet sig sammen til større Selskaber.

Imidlertid er nogle af de større Skibe, der oprindeligt var bestemt til Kystfart, indsat i Fart paa indokinesiske Havne. Her var Manglen paa moderne Kystskibe blevet følelig, efter at de store franske

Skibe var trukket væk, da Krigen brød ud i September 1939, og der var nu ogsaa Behov for Tonnage til den direkte Handel paa sydkinesiske Havne.

Tonnagemangelen var især følelig paa Te-, Ris- og Silkemarkederne. Landets egne Kystdampere blev nu sat ind i disse Farter, og i Dag besørger de 22 pCt. af Landets samlede Ud- og Indførsel, og hermed markeres saa Overgangen til Thailands oversøiske Skibsfart.

Indtil 1938 havde Thailand kun nogle faa moderne Skibe i oversøisk Fart. Indtil 1936 besørgedes Trafiken paa Udlandet hovedsagelig af udenlandske Skibe, og senere overtog japanske Skibe denne Fart. Passagerfarten var i Stigning, idet den siden 1936 var gaaet op med ca. 85 pCt. og Fragtfarten var steget med ca. 115 pCt. Denne Opgang gav Stødet til, at Thailand begyndte at anskaffe sig flere Skibe til oversøisk Fart. Allerede i 1937 købte man to amerikanske Turbine-dampere paa henholdsvis 11,400 og 7,500 BRT, og i 1938 blev et engelsk Trampskib overtaget af en Thailand-Reder. Paa denne Tid sluttedes de første Regeringskontrakter om Bygning af ca. 125.000 BRT Skibe til de Ruter, der var under Regeringskontrol. Disse Ruter aabnedes i henholdsvis Januar og November 1940, og de disponerer over de fleste moderne Skibe i Thailands nye Handelsflaade.

Alt ialt er der seks Rederier i Thailand, der driver oversøisk Fart under eget Flag, og især paa Sydamerika har Farten været temmelig regelmæssig. Fragt- og Passagerfarten til England indstilledes allerede den 6. Marts 1941.

Thailands Betydning i det fjerne Østens Skibsfart vokser Dag for Dag. I denne Forbindelse kan nævnes, at der i Marts 1941 afholdtes en Konference mellem Thailand og japanske Redere, hvor det besluttedes at arbejde i Fællesskab paa Grundlæggelse og Drift af de nye Linier. Paa denne Konference besluttedes det yderligere at afholde aarlige Møder til Regulering af Tariffer og Rater i Fragt- og Passagerfarten, Kystfart saavel som oversøisk Fart.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ca. 60 Marstal-Sømænd omkommet

Søndag Formiddag blev der i Marstal Kirke afholdt en gribende Mindehøjtidelighed for omkomne Marstal-Søfolk i Løbet af det sidste Aar.

Sognepræsten Pastor *Krarup-Hansen* talte, og Navnene paa 20 Søfolk blev læst op. Det er den anden Mindegudstjeneste, der har været i Marstal Kirke siden Krigen. For nogen Tid siden blev Navnene paa nogle og tredive omkomne Marstallere læst op.

I alt mener man, at ca. 60 Sømænd fra den lille Skipperby er omkommet paa Soen siden Krigen Begyndelse.

Dødsfald

En af Vestkystens kendte gamle Redningsmænd, *Peder Gregersen*, Ferring, er død, 85 Aar gammel.

Peder Gregersen, der blev ansat ved Ferring Redningsstation i April 1895, hørte til de raske og modige Redningsmænds Rækker, og han har deltaget i Redning af mange Menesker, hvorfor han ogsaa blev hædret med Belønningsmedaillen i Sølv. Han fik Afsked i 1921 paa Grund af Alder og Svagelighed.

Dansk Maskinmester omkommet i fremmed Fart

Forst nu er der kommet Meddelelse om, at Maskinmester *Martin Albert Jønnild* er omkommet i første Halvdel af 1941. Skibet, han gik ned med, kender man ikke Navn og Nationalitet paa.

Maskinmester *Jønnild* blev 47 Aar gammel og var fra *Astrup* i Hjørring Amt. Han lærte Faget i Vraa, tog den alm. Maskinmestereksamen i 1921 og fik, efter at have arbejdet ved forskellige stationære Virksomheder, Ansættelse i D. F. D. S., hvor han sejlede henved 7 Aar, til han i 1927 udnævntes til Maskinmester i Selskabet.

Postfærge solgt

Post- og Telegrafvæsenet har solgt Færgeren »Aggersund«, der nu er blevet overflødig, til Privatmand for et Beløb af ca. 30,000 Kr. »Aggersund«, der er bygget ved Københavns Flydedok i 1902, maaler 39 Brutto og 26 Netto Register Tons og er udstyret med en Compound-Maskine paa 116 HK.

Færgeren er allerede til Salg igen, idet Køberen holder den i Markedet for en Pris af 50—60,000 Kr.

Motorskib indkøbt fra Sverige

Som Kompensation for Bugserbaaden »Hero«, der for nogle Maaneder siden blev solgt til Sverige, er nu ankommet en Motorsejler »Kajsa« til Danmark.

»Hero«, der tilhørte Hobro og Mariager sælles Havnevesen, blev solgt til Karlstad Havnevesen, og Udførselstilladelsen blev givet, mod at der blev leveret et Fragt-Motorskib til Danmark. »Hero«, som blev bygget 1901 i Göteborg, har en Dampmaskine paa 150 HK.

Motorsejleren »Kajsa«, der tilhørte J. E. Norden i Stockholm, skal leveres til Skibsreder L. Dichmann i Stege. Skibet er bygget 1918 i Oscarhamn, og det laster 150 Tons d.w. Motoren er en Sefle Raanolimotor paa 100 HK.

Skibssalg

Aktieselskabet »Vejle Dampbaade« ved F. Lauenborg-Christensen har solgt Passagerdamperen »Vejle« til Kapitajn L. J. Nielsen, Bogo.

Dampskibet »Vejle«, der er bygget 1910 paa Eriksberg-Værftet i Göteborg, har hidtil været benyttet til Passagerfart paa Vejle Fjord og om Sommeren i Turistfart. Det har for nylig haft Hovedeftersyn og er i fuldstændig Stand. »Vejle« har en Længde af 65 Fod og kan medføre 65 Tons Ladning, og den har en Maskine paa 100 HK.

Købesummen er 20.000 Kr.

Den nye Ejer af »Vejle« vil anvende Skibet i Fart mellem Bandholm og Øerne i Smaalandsøhavet og om Sommeren tillige i Turistfart.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau

Stubenrauchstr. 69

a d. Kaiserallee

Ruf: 8842 64

Drahtanschrift: Kromschiff Berlin

Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

Retssag om Damperen »Rise«

Ved Retten i Rudkøbing er indbragt en Sag, som Skibsreder Th. Larsen, Hellerup, har anlagt mod Skibsfører C. P. Jensen, Rudkøbing. Skibsrederen købte i Fjor den minc-sprængte Damper »Rise« af Jensen, efter at denne havde ladet Skibet istandsætte og omdanne til Motorskib. Prisen var 137.500 Kr. Imidlertid hævder Rederen, at der var forskellige Mangler, og at Tidsfristen for Aflevering af Skibet var overskredet, hvorfor han krævede Skibsfører Jensen dømt til at betale en Erstatning paa 8500 Kr. Skibsføreren paastaar sig pure frifundet.

Aalborg Havns Udvidelse

Aalborg Byraad har ved 1. Behandling vedtaget at give Kasse- og Regnskabsudvalget Bemyndigelse til at optage et Laan paa to Millioner Kroner til Arbejder ved Aalborg Havn.

Jørgen Holm & Co.

Firmaet *Jørgen Holm & Co.* er ophørt med at være Generalagenter for Hamburg Amerika Linien og samtidig er Befragtnings- og Klareringsfirmaet flyttet til *Peder Skramsgade 7.*

Bestilling som Skibsmægler

Skibsmægler *Finn Poulsen* har faaet Bestilling som Skibsmægler i Korsør, hvor han viderefører sin Faders, afdøde Skibsmægler *Poulsens*, Forretning.

Udvidelse af Aktiekapitalen

Rederiet »Fionia« i Odense, der blev stiftet i Sommer og købte 3-mst. Motorskonnert »Furø«, som blev omdøbt til »Kirsten Rask«, har nu udvidet Aktiekapitalen fra 180,000 Kr. til 200,000 Kr.

Dyreborg Fiskerihavn

Sidste Efteraar led Dyreborg Fiskerihavn betydelig Skade under den voldsomme Storm, som satte Havnen fuldstændig under Vand. Til Udbedring af denne Skade anmodede man for nogen Tid siden Arbejds- og Socialministeriet om Bidrag, men Ministeriet afslog at yde Tilskud, under Henvisning til, at Havnen flere Gange har faaet Tilskud. Fiskerne har imidlertid ikke tabt Humøret. De har nu selv besluttet at reparere Havnen, og en af de nærmeste Dage gaar de i Gang med Arbejdet.

B. & W. tabte ved Landsretten

Landsretssagfører K. S. Oppenhjem, København, havde ved Landsretten krævet Akts. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri dømt til at være pligtig til mod Aflevering af Taloner til for 305,000 Kr. Præferenceaktier i Selskabet, at betale 1016 Kr. 66 Øre til Dækning af Restudbyttet af Aktierne for 1940.

B. & W. og Handelsministeriet, der var indtraadt som Biintervenient i Sagen, paastod Frifindelse, med den Motivering, at Lovene om Udbyttebegrænsning ogsaa maa omfatte Selskaber med forskellige Aktiegrupper.

Landsretssagfører Oppenhjem lik ved Landsretten Medhold i, at Præferenceaktierne i hvert Fald nu ved Aktiernes Indløsning maa have Krav paa at faa udbetalt det krævede Beløb, da det modsatte vilde medføre en ganske ugrundet Gevinst for Selskabets øvrige Aktionærer, som ikke kan antages tilpligtet i Lovene om Udbyttebegrænsning.

Akts. Burmeister & Wain blev derfor dømt til at betale det krævede Beløb og 300 Kr. i Sagsomkostninger. En af Dommerne afgav Dissens for Frifindelse.

HORN

MAALEAPPARATER

gennem

DYHR

C. 8901

Sømandsmissionens Møder

Ogsaa i Aar afholder Sømandsmissionen i København sine specielle Tirsdags-Sammenkomster for Søfolk, dels hyresøgende og dels fra Skibene. Det er den 7. Sæson, idet Møderne begyndte i 1936.

Sammenkomsterne afholdes paa Sømandshjemmet »Bethel«, Nyhavn 24, København K.

Tirsdag den 10. November taler Kontorchefen i Handelsministeriets Søfartsafdeling *Ove Nielsen* om forskellige Søfartsproblemer, derefter Kaffebord og Afslutning ved Sømandspræst *Eilschou-Holm*.

Tirsdag den 24. November taler Direktør, Dr. phil. *H. Blegvad* om sine Undersøgelser i den persiske Havbugt. Der vises en Film og farveoptagne Lysbilleder fra Turen. Derefter Kaffebord og Afslutning.

Tirsdag den 15. December taler Biskop *F. C. Bruun-Rasmussen* over Emnet »Ind under Jul«. Derefter Kaffebord. Der er gratis Adgang mod Forevisning af Søfartsbog eller Pas.

Rederiet A. P. Møller og D. F. D. S. afholder Udgifterne.

Den spanske Skibsbygning

Ved Sociedad de Construcción Naval bygges for Tiden 15 Handelsskibe med et samlet Displacement paa 50.000 Tons, nemlig seks Skibe paa hver 2200 Tons d.w. med Dieselmotorer paa 1000 HK, to Frugtskibe paa 2550 Tons med en Maskinkraft paa 1800 HK, to Frugtskibe paa 3500 Tons paa 900 HK Maskinkraft, et kombineret Frugt- og Passagerskib, som bygges for Compania Aznar i Bilbao, paa 9000 Tons med en Dieselmotor paa 7300 BHK, yderligere tre Frugtskibe paa 2550 Tons med en Maskinkraft paa 1800 HK og endelig for et Selskab i Valencia et Frugtskib paa 2500 Tons med en Maskinkraft paa 1800 HK.

Foruden Skibsbygning giver Virksomheden sig ogsaa i udstrakt Grad af med Bygning af Maskiner til andre Industriegrene.

For nogen Tid siden søsattes fra Construcción Naval i Sestao Tankskibet »Gerona« for Compania Espanola de Petróleos. Skibet er paa 11.000 Tons d.w., 10.000 Tons Displacement. Længden er 139 Meter og Bredden 18 Meter. Dette Skibe er i Virkeligheden Tankskibet »Telemar«, som for et Aarstid siden abandoneredes, delvis paa Grund af Brandskade.

Hvalkogeriet sænket

Fra Norge meddeles, at Hvalkogeriet *Vestfold*, der havde en Bruttotonnage paa 14,547, er blevet sænket, medens det sejlede i Konvoj paa Nordatlanten.

Forfærdelige Døgn efter Røde Kors-Skibs Forlis

Indenlandsk Sømandsmissions Blad »Redningsbaaden« bringer, citeret fra et finsk Blad, en dramatisk Skildring fra det svenske Røde Kors-Skib *Stureborgs* Forlis. Beretningen hidrører fra den eneste Overlevende, den portugisiske Sømand *Antonio Amaral*. Den lyder:

— Vi var fire Dagsrejser fra Piræus i Grækenland. Kaptajnen var svensk, med 15 andre Svenskere, 3 Portugisere, 1 Ægypter og 1 schweizisk Røde Kors Embedsmand ombord. Klokkeren var 9, en klar, solrig Morgen — skyfri. Jeg sov, da Braget kom. Jeg snappede mit Redningsbælte og forsøgte at komme op ad en Lejder, da Vandet kastede mig tilbage. Jeg sank med Fartøjet. Det var, som om flere Aar var gaaet, inden jeg kom op. Der fandtes intet Fartøj — bare en Flaade med Kaptajnen, en anden Portugiser og syv Svenskere. De hjalp mig op paa Flaaden. De sagde, at vi var 170 Sømil fra Haifa og burde kunde naa dertil. Solen blev varmere. Vi var tørstige efter at have været i det salte Vand, men Kaptajnen sagde, at vi kun havde 18 Liter Vand. Vi maatte søbe en Spiseskefuld tre Gange om Dagen. Der fandtes Konserverbøf, Bønner og Kiks; en Gang om Dagen spiste vi. Hver Mand fik en Haandfuld. Om Natten skubbede vi os sammen for at holde os varme.

19. Juni. Den første dør — Kokken. Vi fandt ham død i Morgengryet. Ni er tilbage. Vi har opsvulmede Tunger og revnede Læber. Vi ruller ham i Søen og gør Korsets Tegn, medens Kaptajnen læser en Bøn.

20. Juni. Vi ser en Flyvemaskine — men den er forlængst borte, og vi er for svage til at kunne vinke. Flyveren ser os ikke. Overmaskinmesteren dør. Vi ruller ham i Havet og gør Korsets Tegn, medens Kaptajnen læser en Bøn.

21. Juni. Tre til er døde denne Morgen — kun fem er tilbage. Vi har godt med Mad nu, men det gør saa ondt i Munden, at vi ikke kan spise.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.		

22. Juni. Kaptajnen siger, at han ser Land, men jeg kan ikke se det — jeg tror, at han drømmer. To til dør. Der er kun tre tilbage — Kaptajnen, min Ven, Alfredo Martinez og jeg.

23. Juni. Bliver det aldrig Dag? Den kommer — men intet Land findes i Sigte. — Heller intet andet. Kaptajnen taber Modet — han ligger bare og siger ingenting. Alfredo er underlig — han har drukket Saltvand.

24. Juni. Alfredo er død. Nu er der kun Kaptajnen og mig tilbage. Kaptajnen hjælper mig at rulle Alfredo i Havet. Han læser en Bøn, saa vender han sig til mig og siger: »Nu kan det være det samme — lad os dø!«

25. Juni. Vi bare driver. Kaptajnen ligger dér — han rører sig ikke — taler ikke — bare jamrer sig nu og da.

27. Juni. Kaptajnen rører sig ikke. Han er død. Mine Hænder er saarede. Det gør ondt, da jeg ruller ham ud i Havet. Jeg tænker paa Ordene til »Ave Maria«, men kan ikke udtale dem. Natten er forfærdelig kold.

28. Juni. Daggry — og Kending af Land. Jeg gnider Øjnene. Jeg kan ikke tro, at det er Land — at jeg har klarer det. To Arabere vader ud — og bærer mig bort fra Flaaden. Jeg kan ikke gaa paa mine saarede Fødder, saa de bærer mig helt til Politistationen nær Gaza. All hvad jeg kan sige er: Hvilken Dag er det?«

PERSONALIA

»Politikens« Søfartsredaktion

Redaktør *Frøde Stenbæk* er traadt tilbage fra »Politikens« Søfartsredaktion for helt at hellige sig Arbejdet i Handelsredaktionen, og Bladets Søfartsstof er derefter overtaget af Redaktør *Finn Hoffmann*.

60 Aar

Paa Torsdag — den 12. November — fylder Skibsfører i D. F. D. S., Kaptajn *H. Jarltorp*, 60 Aar. Kaptajn Jarltorp fører for Tiden Damperen »Brasilien«.

50 Aar

Skibsfører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn *Morten Jensen*, fylder paa Søndag — den 8. November — 50 Aar. Kaptajn Morten Jensen, der sidst var Fører af Damperen *Jelva*, er for Tiden hjemme paa Ferie paa Fanø.

Lods-Jubilæum

Lods *Jørgen Jørgensen*, Dyrborg, havde i Mandags været Lods i 35 Aar. Han var kun 24½ Aar, da han blev ansat, og han var den Gang Danmarks yngste Lods. Han er meget populær i Søfarts-Kredse, og hans Dygtighed er anerkendt. Faa kender som han det sydfynske Øhav.

40 Aars Jubilæum

Paa Søndag — den 8. November — er det 40 Aar siden, at Viceformanden for de søfarende Maskinmestre, Maskinmester *Olaf Pedersen*, mønstrede om Bord som 2. Mester i Damperen *Bretland*, tilhørende Det Danske Kulkompagni. Mester Pedersen har i de 40 Aar været en brugt og betroet Mand i Det Danske Kulkompagni, hvilket bevises ved, at han har været Tilsynsførende ved alle Kompagniets Nybygninger af Skibe i ovennævnte Tidrum og sejlet med dem alle som Garantimester. Den sidste Nybygning »Julius Madsen«, blev afleveret fra Helsingør Skibsværft saa sent som i forrige Maaned, og Oluf Pedersen er for Tiden Maskinchef her ombord. Foruden den meget krævende Tjeneste, den forcerede Kul fart har fordret, har Mester Pedersen faaet Tid til at gøre et fortjenstfuld Arbejde for sine Standsfæller som Medlem af Maskinmesterforeningens Bestyrelse fra 1911, deraf som Viceformand for Søfarende siden 1925.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. 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

KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene«

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

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

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

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

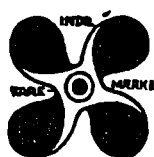
REDERI, OG HANDELSSELSKABET

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**.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 5. November 1942.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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 med Ret til at faa tilsendt de sidon 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 sidon det pagældende 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 Synsvide* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søn.

I. Østersøn.

1507. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvall Indsejling. Draghällan Fyr ombygget og forandret.

(U. f. s. Nr. 44/2030. Stockholm 1942.)

Draghällan Fyr paa c. 62° 21' N. 17° 27' E. viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 12^s, hvidt Et-Blink hver 4^s. og hvidt To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 12,8 m. Hvidt Fyrtaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt Lys med En-Formørkelser i Pejl. fra	48°	til	93°	(uforstærket).
2. Grønt	—	—	93°	- 137° (uforstærket).
3. Grønt	—	—	137°	- 141°,5.
4. Hvidt	—	—	141°,5	- 147°,5.
5. Rødt	—	—	147°,5	- 157°.
6. Rødt	—	—	157°	- 171° (uforstærket).
7. Grønt	—	—	236°	- 246°.
8. Hvidt	—	—	246°	- 251°,5.
9. Hvidt To-Blink	—	—	251°,5	- 286°.
10. Hvidt Lys med En-Formørkelser	i	—	286°	- 301°,5.
11. Hvidt Et-Blink	i	—	301°,5	- 316°.

(E. f. S. Nr. 30/1072 1942.)

(Se Tillæg.)

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

1508. (P). Sverige. Sundet. Mölle Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 44/2040. Stockholm 1942.)

Den 15. November 1942 forandres Mölle Fyr paa c. 56° 17' N. 12° 30' E. til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 90° til 107°. 4. Hvidt i Pej. fra 132° til 335°.
 2. Hvidt i — - 107° - 116°. 5. Grønt i — - 335° - 356°.
 3. Rødt i — - 116° - 132°. 6. Hvidt i — - 356° - 90°.
 (E. f. S. Nr. 27/1000 1942. Danske Lods III, Side 13. Kort Nr. 131, 130 og 100.)

1509. (T). Sverige. Sundet. Farvandet mellem Lillgrundsrännan og Flinterännan. Afmærkningen forandret.

(U. f. s. Nr. 44/2039. Stockholm 1942.)

I. Nedenævnte midlertidigt udlagte Sømærker er inddraget:

1. Den sort- og hvidmalede Stage uden Topbetegnelse paa 55° 31',⁹⁰ N. 12° 49',¹¹⁸ E.
2. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 31',⁹⁰ N. 12° 49',³⁰ E.
3. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 32',¹¹⁰ N. 12° 49',⁴³ E.
4. Den sorte Stage med 1 Ballon paa 55° 32',⁵⁷ N. 12° 49',⁴¹ E.

II. En rød Stage med 2 opadvendte Koste er udlagt paa 55° 31',⁵⁸ E. 12° 49',³⁸ E.
 (E. f. S. Nr. 22/812 1942, Pkt. 12—15. Kort Nr. 132, 130 og 125.)

1510. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Varpetønde atter paa Plads.
 Varpetønden paa 54° 59' (50") N. 11° 53' (33") E., som var drevet SW. over, er nu atter udlagt paa Plads W. for *Masnedsundbroen*.
 (E. f. S. Nr. 32/1137 1942.)

1511. Danmark. Smaalandsfarvandet. Helleholm Fyr ESE. Oplysning om Vrag Plads.

Det i E. f. S. Nr. 39/1371 1942 rapporterede Vrag ligger sunket i 12,5 m Vand paa Pladsen 55° 10' 13" N. 11° 17' 24" E., c. 2,8 Sm 109° fra *Helleholm Fyr*.
 (E. f. S. Nr. 39/1371 1942.)

1512. Danmark. Store-Bølt. Vresen E. Vrag rapporteret.

E. f. S. Nr. 43/1498 1942 annulleres og erstattes med:

Et Vrag rapporteres at være sunket i c. 15 m Vand paa Pladsen c. 55° 13',⁷ N. 10° 57',⁷ E., c. 2 Sm 141° fra *Vresen Puller* røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste.
 (E. f. S. Nr. 43/1498 1942.)

1513. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 30. Oktober 1942 fandtes Dybden i Baakelinien at være 2,6 m.
 (E. f. S. Nr. 39/1376 1942.)

1514. Lille-Bølt. Flensborg Fjord. Magnetiske Forstyrrelser rapporteret.

Et Skib rapporterer at have observeret magnetiske Forstyrrelser under Sejlads i *Flensborg Fjord* paa Strækningen mellem Pladserne: c. 54° 50' N. 9° 49',¹⁸ E., c. 1½ Sm SSW. for *Middelgrund*, og c. 54° 49',⁴ N. 9° 44',⁵ E., c. ¾ Sm S. for *Borreshoved*.
 (Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1515. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib NNW. Vrag afmærket med Lanterne.

Det i E. f. S. Nr. 43/1499 1942 rapporterede Vrag, der ligger sunket paa c. 56° 11',¹ N. 12° 17',⁴ E., c. 0,8 Sm 345° fra *Gilleleje Flak N. Fyrskib*, og som var afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt NE. for Vraget, er nu yderligere blevet afmærket med en elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, og som er anbragt paa Toppen af den over Vandet ragende Mast.
 (E. f. S. Nr. 43/1499 1942.)

1516. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 27. Oktober 1942 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.
 (E. f. S. Nr. 40/1396 1942.)

- 1517. Danmark. Isefjord Indløb. Fyr tændt paa Kabelbaaker.**
Kabelbaakerne paa c. $55^{\circ} 57',6$ N. $11^{\circ} 51',3$ E., c. 500 m S. for *Hundested* Havn, som afmærker det S.-ligste af de 2 Telefonkabler fra *Hundested* til *Skanseshage*, er blevet belyst, som følger:
a) Paa Bagbaaken er tændt 1 rødt Lys over 1 hvidt Lys.
b) Paa Forbaaken er tændt 1 rødt Lys.
(E. f. S. Nr. 52/1695 1941. Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 159. Fyr-Fort. Nr. 289 A, a og b.)
- 1518. Danmark. Kattegat. Skagen Havn SSE. Vrag rapporteret.**
Et sunket Vrag rapporteres paa c. $57^{\circ} 37\frac{1}{2}'$ N. $10^{\circ} 41'$ E., c. 6 Sm SSE. for *Skagen* Havn.
- 1519. Sverige. Skagerrak. Sejllobet Havstensfjord—Uddevalla. Fyrbelysning og Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 44/2079. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Forandringer ved Fyrbelysningen og Afmærkningen ved Indsejlingen til *Uddevalla* Havn er blevet udført.
- Nye Fyr tændt.
 - Paa Kajen ved *Uddevalla* er tændt et Fyr, *Uddevalla nedre* Fyr, paa $58^{\circ} 21',05$ N. $11^{\circ} 55',05$ E., som viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 4^s. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 13 Sm. Graagrøn Fyrbaake.
 - Paa NW.-lige Del af *Kålgårdsberget* er tændt et Fyr, *Uddevalla övre* Fyr, paa $58^{\circ} 21',32$ N. $11^{\circ} 56',55$ E., som viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 4^s. Flammens Højde: 31 m. Synsvidde: 14 Sm. Graagrønt Fyrhus.
Fyrene *Uddevalla övre* og *nedre*, som er synkroniserede, og hvis indbyrdes Afstand er 960 m, er overet i Pejling 60° og leder imellem Havnen og *Vrängelycka*, men ikke forbi Pynten ved *Stången*. Ledelinien gaar nær til yderste Hjørne af *Badö* Kaj paa den ene Side og til Pynten af *Lövåsberget* paa den anden Side. Paa disse Steder er opført facadebelyste Varder.
 - Paa Pynten ved *Stången* paa $58^{\circ} 19',12$ N. $11^{\circ} 49',22$ E. er tændt et Fyr, *Stången* Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 7 Sm. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser mellem Pejlingerne 3° og 255° .
 - Fyr forandret.
 - Sunningen norra* Fyr paa $58^{\circ} 19',68$ N. $11^{\circ} 50',93$ E. er blevet ombygget og flyttet 5 m mod Nord. Fyret viser efter Ombygningen hvidt og rødt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt Lys. Hvidt Fyrhus paa Duc d'Albe. Fyret lyser, som følger:
 - Hvidt i Pejl. fra 225° til 73° .
 - Rødt i Pejl. fra 73° til 95° .
 - Sunningen södra* Fyr paa $58^{\circ} 19',65$ N. $11^{\circ} 50',97$ E. er blevet ombygget og flyttet 5 m mod Syd. Fyret viser efter Ombygningen hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 7 Sm. Hvidt Fyrhus paa Duc d'Albe. Fyret lyser mellem Pejlingerne 45° og 272° .
 - Fyr nedlagt.
Lövåsberget Fyr paa $58^{\circ} 20',92$ N. $11^{\circ} 55',22$ E. er blevet nedlagt.
 - Nye Sømærker udlagt.
Følgende Sømærker er udlagt og forsynet med Refleksprismer:
 - En Stage med Kost i *Sunningesundet* paa $58^{\circ} 19',68$ N. $11^{\circ} 50',94$ E., ved Sejlrendens N.-lige Kant, tværs af *Sunningen norra* Fyr.
 - En Stage uden Topbetegnelse i *Sunningesundet* paa $58^{\circ} 19',65$ N. $11^{\circ} 50',96$ E., ved Sejlrendens S.-lige Kant, tværs af *Sunningen södra* Fyr.
 - En Stage uden Topbetegnelse paa $58^{\circ} 20',68$ N. $11^{\circ} 54',55$ E., ved Sejlrendens S.-lige Kant paa NW.-Siden af en $7,2$ m Grund ud for *Västra Svenskholmen*.
(E. f. S. Nr. 35/1243 1942.)
- 1520. Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW. Skydeøvelser.**
(U. f. s. Nr. 44/2080. Stockholm 1942.)
Den 4., 5., 6. og 7. November 1942, hver Dag Kl. 1000—1700, afholdes Skarp-skydning med Kanon over Havet i SW.-lig og NW.-lig Retning, dels fra Pladsen c. $58^{\circ} 43',6$ N. $11^{\circ} 11',5$ E., W. for *Långeby* (c. $2,5$ Sm NW. for *Grebbestad*), og dels fra Pladsen c. $58^{\circ} 43',2$ N. $11^{\circ} 13',7$ E., ved *Skickaröd* (c. $1,6$ Sm NW. for *Grebbestad*).

Naar der skydes, vil der være hejst et rødt Flag ved Skydepladsen. Fareomraadet under Skydningerne er en Sektor med Spidsen i *Skickaröd*, og som begrænses mod N. af en Linie over *Båtskär* (Retning 306° fra *Skickaröd*) og mod Syd af en Linie over *N. Gåsön* (Retning 214° fra *Skickaröd*). Sektorens Radius: 6 Sm. Det er tilladt at passere Fareomraadet, hvorimod stilleliggende Ophold her er forbudt.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1521. Norge. Senja. Finnsnesrenna. Vrag afmærket.

(N. f. S. Nr. 43/2332. Berlin 1942.)

Det i E. f. S. Nr. 19/662 1942 nævnte Vrag paa $69^\circ 14' 04''$ N. $17^\circ 57' 52''$ E., c. 200 m S. for *Finnsnesskjær* og *Løkhelleholm* Lystønder, er afmærket med 2 røde Lanterner, anbragt paa Vraget lodret for hinanden.

(E. f. S. Nr. 19/662 1942.)

1522. Danmark. Horns Rev. Ulven S. Oplysning om Sømærkes Plads.

Den i E. f. S. Nr. 42/1462 1942 nævnte hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost, *Ulven S.*, er udlagt i 10,0 m Vand paa $55^\circ 30' 25''$ N. $8^\circ 01' 37''$ E., c. 800 m S. for det W.-ligste af Grunden *Ulven*.

(E. f. S. Nr. 42/1462 1942. Kort Nr. 94 og 93. Danske Lods II, Side 21. Søm.-Fort. Side 17, Nr. 25.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1523. Danmark. Reglement for Ordens Overholdelse i Masnedøværkets Havn.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under den 30. Oktober 1942 udfærdiget følgende Reglement for *Masnedøværkets Havn* paa c. $54^\circ 59',8$ N. $11^\circ 53',7$ E.:

Masnedøværkets Havn ejes af *Sydostsjællands Elektricitets Aktieselskab* og man ikke uden Selskabets Tilladelse benyttes af andre Fartøjer end de, der bringer Varer til eller fra Selskabet.

Sejladsen til Havnen foregaar fra Vest ad det uddybede Løb over Barren ved *Ore Fyr* eller fra Øst ad det uddybede Løb over *Masnedo Flak*, for hvilke Sejløb de i Bekendtgørelse af 29. Juli 1927 fra Ministeriet for Industri, Handel og Søfart anførte Bestemmelser med senere Ændringer er gældende.

Havnen er beliggende umiddelbart Vest for Vej- og Jernbanebroen over *Masned-sund*, for hvilken der gælder de i Bekendtgørelse af 19. Juni 1940 fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart anførte Bestemmelser angaaende Sejlads gennem Broen.

I Henhold til Lov af 30. Januar 1875 om Udfærdigelse af reglementariske Bestemmelser for Benyttelsen af Havne m. m. fastsættes herved følgende:

For Overholdelse af Orden i *Masnedøværkets Havn* gælder det i Ministeriet for offentlige Arbejders Cirkulære af 19. November 1931 omhandlede „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“, dog med de Undtagelser, der følger af, at de i de fornævnte Bekendtgørelser af 29. Juli 1927 og 19. Juni 1940 anførte Bestemmelser er gældende.

Nærværende Reglement træder i Kraft den 1. Januar 1943.

1524. Tyskland. Oplysning om Sommertid.

(N. f. S. Nr. 43/2319. Berlin 1942.)

1. Sommertid ophørte i *Tyskland* den 2. November 1942 Kl. 0300, idet Uret da stilledes 1 Time tilbage til Kl. 0200.

2. Den 29. Marts 1943 Kl. 0200 indføres i *Tyskland* atter Sommertid, idet Uret da stilles 1 Time frem til Kl. 0300.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1942

- 1/2 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/3 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebælsbroen* og *Storstømsbroen*.

I. Østersøen.

1942

- 8/396 *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.
43/1492 *Danmark*. *Lolland S.-Kyst. Rødby Havn*. Oplysning om Dybde i Indsejling.
26/941 *Danmark*. *Kroghage Dyb. Gedser Rev.* Sømærker midlertidigt inddraget.
25/804 *Danmark*. *Falster. Gedser Fyr*. Lysevne forøges.
1/8 *Danmark*. *Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
14/494 *Danmark*. *Møn. Klinholm Havn*. Fyr ødelagt af Isen.
1/9 *Danmark*. *Møn S.-Kyst. Klinholm Havn*. Dybde aftaget.
12/465 *Danmark*. *Møn Fyr*. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
27/971 *Danmark*. *Fakse Havn*. Dybde aftaget.
22/823 *Danmark*. *Bornholm. Hammerhavnen*. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
32/1151 *Danmark*. *Bornholm. Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
43/1493 *Danmark*. *Bornholm. Dueodde N. Fyr* forandres.
1/11 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
26/953 *Sverige*. *Karlskrona W.-lige Indsejling*. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
35/1226 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sejladshindringer.
37/1276 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.
1/13 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige Indløb*. Skibsfartshindringer udlagt.
1/14 *Sverige*. *Karlskrona Red*. Torpedoindskydningsbaner.
1/15 *Sverige*. *Kalmar sund*. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/16 *Sverige*. *Öland E.* Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.
1/17 *Sverige*. *Öland E.* Miner udlagt.
1/19 *Sverige*. *Arholm og Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
1/20 *Sverige E.-Kyst*. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
16/546 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
16/547 *Sverige*. *Oxelösund. Marsviken*. Bombekastningsøvelser.
1/21 } *Sverige*. *Gotland N.-Kyst. Färösund*. Miner udlagt. Advarsel.
3/213 }
1/22 *Sverige*. *Gotland. Färösund*. Forbud mod Ankring.
34/1190 *Sverige*. *Hävrings—Kräkelund*. Miner udlagt.
39/1342 *Sverige*. *Sejlløbet Arkö—Häradsjär. Barösund*. Lodsartøj udlagt.
1/23 *Sverige*. *Utlängan—Landsort. Hävrings*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
24/865 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Oxelösund*. Forbud mod Ankring.
27/999 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär*. Forbudte Løb.
1/24 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
29/1057 *Sverige*. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved *Viksten*. Ankringsforbud midlertidigt delvis hævet.
30/1070 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard. Härarfjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.
34/1191 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/25 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
1/26 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard. Vazholm Fæstningsomraade*. Miner udlagt.
22/798 *Sverige*. *Södra Kvarnen*. Mineoparring. Advarsel.

- 1942
 39/1345 *Sverige. Öregrunds Skærgaard. Vädö kanal. Fyr forandres.*
 1/28 *Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.*
 25/901 *Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Anduvning. Skydeøvelser.*
 25/902 *Sverige. Bottniske Bugt. Kalix Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.*
 1/30 *Finland. Sejlanvisning.*
 1/31 *Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladforskrifter.*
 1/32 *Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.*
 1/33 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.*
 1/34 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.*
 1/35 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladforskrifter.*
 1/36 *Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.*
 1/37 } *Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/38 }
 1/39 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.*
 1/40 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.*
 1/41 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladforskrift.*
 1/42 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.*
 1/43 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 31/1100 *Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladforskrift.*
 11/448 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.*
 14/495 *Tyskland. Nest. Skydeøvelser.*
 1/46 *Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.*
 1/47 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/48 *Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/49 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.*
 1/50 *Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/51 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.*
 1/52 *Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*
 1/53 *Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/54 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*
 1/55 *Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.*

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

- 1942
 1/68 *Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.*
 20/707 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlægges.*
 36/1249 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder iværksat. Advarsel.*
 28/1034 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*
 1/58 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/60 *Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejløb forandret.*
 1/61 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
 4/318 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn Fyr midlertidigt slukket.*
 22/809 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.*
 1/62 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Lyspram udlagt. Grænser for Losseplads forandret.*
 1/63 } *Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.*
 3/233 }
 1/64 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
 43/1494 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Lynnetløb uddybes. Advarsel.*
 1/69 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
 44/1508 *Sverige. Sundet. Mølle Fyr forandres.*
 1/71 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
 21/758 }
 25/907 } *Sverige. Sundet. Sømærker udlagt ved Sejlruiter. Sejladforskrifter.*
 26/964 }
 29/1066 }
 31/1102 }
 20/712 *Sverige. Sundet N.-lige Del. Afmærkning forandret.*
 1/72 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
 1/73 *Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsartøj midlertidigt udlagt.*
 39/1355 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
 21/776 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
 41/1417 *Sverige. Sundet. Klagshamn övre og nedre Fyr forandres.*
 41/1418 *Sverige. Sundet. Falsterbokanalen. Klagshamn. Signallanterner forandres.*
 34/1198 *Sverige. Sundet. Hällviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duo d'Albe midlertidigt opført.*

- 1942
 44/1529 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vandstandsbræt forsvundet.*
 1/74 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærke flyttet.*
 16/576 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.*
 39/1356 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 36/1251 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund. Fyrbelysning forandres.*
 25/908 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Borgsted Fyr forandres.*
 25/810 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bøge Havn. Færgeleje under Bygning.*
 25/911 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Fyr. Lysevne forøges.*
 25/912 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Færgeleje under Bygning.*
 27/973 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*
 1/77 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/78 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/80 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Agerø Havn. Dybde aftaget.*
 20/714 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Gedehave. Ledefyr midlertidigt slukket.*
 1/82 Danmark. *Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
 38/1318 Danmark. *Store-Bælt. Knudshoved E. Losseplads afmærket.*
 43/1497 Danmark. *Store-Bælt. Nyborg Fjord Anduvning. Slipshavn. Spidstønder og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 34/1203 Danmark. *Store-Bælt. Vengeancegrund N. Oplysning om Sømærkes Plads.*
 1/84 Danmark. *Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærker midlertidigt inddraget.*
 29/1042 Danmark. *Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.*
 30/1093 Danmark. *Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*
 44/1513 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
 27/975 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Æroskøbing Havn. Oplysning om Dybde.*
 1/89 Danmark. *Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder midlertidigt inddraget. Sømærker udlagt.*
 36/1273 Danmark. *Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ. Bro og Duo d'Alber midlertidigt opført.*
 1/86 Danmark. *Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.*
 27/976 Danmark. *Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.*
 1/90 Danmark. *Lille-Bælt. Assens—Aarosund. Sømærker midlertidigt inddraget.*
 1/91 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
 1/87 } Danmark. *Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
 37/1285 }
 23/859 Danmark. *Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1942
 38/1337 Danmark. *Kattegat. Tisvildeleje—Liseleje. Skarpskydningsøvelser. Spærrede Omraader. Signaler oprettes.*
 25/915 Danmark. *Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.*
 44/1516 Danmark. *Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.*
 39/1357 Danmark. *Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.*
 37/1287 Danmark. *Isefjord W.-lige Indløb. Sømærker midlertidigt inddraget.*
 1/95 Danmark. *Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.*
 35/1239 Danmark. *Kattegat. Yderflak. Hastens Grund. Sømærker genudlægges indtil videre ikke.*
 21/778 Danmark. *Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.*
 30/1082 Danmark. *Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Oprensningsarbejder paabegyndt.*
 43/1500 Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas Anduvning. Sømærke bortdrevet.*
 1/97 Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.*
 21/780 Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.*
 20/724 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.*
 1/99 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til N.E.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.*
 1/100 Danmark. *Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 18/644 Danmark. *Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Spidstønde.*
 15/539 Danmark. *Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.*
 27/982 Danmark. *Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.*
 24/893 Danmark. *Kattegat N.-lige Del. Lystønder genudlægges midlertidigt ikke.*
 2/193 Danmark. *Kattegat. Hals Barre. Dybde aftaget.*
 1/106 Danmark. *Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.*
 1/107 Danmark. *Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.*
 32/1145 Danmark. *Kattegat. Læsø NW.-Rev Fyrbaake ødelagt. Vraglystønde udlagt.*
 27/984 Danmark. *Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.*

- 1942
 1/113 *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.*
 1/112 *Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.*
 1/110 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.*
 1/111 *Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 16/574 *Danmark. Limfjorden. Nibe. Dybde aftaget.*
 1/114 *Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.*
 1/115 *Danmark. Limfjorden. Logstør Grunde. Gravede Rende. Tilsanding.*
 25/918 *Danmark. Limfjorden. Venø Fiskerihavn. Oplysning om Dybde, Istandsættelsesarbejder og Uddybning.*
 27/986 *Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.*
 27/987 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.*
 27/988 *Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.*
 12/462 *Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.*
 15/514 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Læmole ødelagt af Is. Advarsel.*
 1/117 *Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.*
 42/1447 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*
 1/119 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.*
 41/1424 *Sverige. Skagerrak. Sotenkanalen. Oplysning om Aabning af Bro.*
 44/1520 *Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW. Skydeøvelser.*
 1/120 *Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Loda- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.*
 1/121 *Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942
 5/348 *Norge. Færlige Omraader. Advarsel.*
 1/122 } *Norge. Vest-Finnmark. Færlige Omraader. Advarsel.*
 4/310 }
 8/411 *Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.*
 5/349 *Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.*
 4/311 *Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.*
 25/921 *Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 19/663 *Norge. Lofoten. Svolvær. Alarmtilstand.*
 27/990 *Norge. Folla. Spærret Omraade.*
 20/731 *Norge. Fugløyfjord Anduvning. Mineomraade.*
 19/665 *Norge. Follafjord Anduvning. Mineomraade.*
 31/1114 *Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden og Lökkaren. Spærrede Omraader.*
 13/487 *Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.*
 1/123 *Norge. Trondheimsfjorden. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.*
 8/412 *Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.*
 20/732 *Norge. Giskøund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.*
 10/438 *Norge. Stadlandet. Mineomraade.*
 19/666 *Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.*
 19/667 *Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.*
 20/733 } *Norge. Bergen Havn. Afspærring. Advarsel.*
 38/1328 }
 24/886 *Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.*
 5/350 *Norge. Selbjørnfjord. Færligt Omraade.*
 39/1361 *Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 21/764 *Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.*
 27/992 *Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.*
 24/888 *Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.*
 28/1030 *Danmark. Rømsø E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet. Oplysning om Dæmning.*
 22/819 *Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.*
 42/1448 *Holland. Forbudte Omraader.*
 1/126 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1942 *Danmark.*
 1/127 *Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.*
 1/128 *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.*
 1/129 *Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.*
 1/130 *Nødmeldinger fra Skibe.*
 1/131 *Stednavne rettes i de danske Søkort.*

- 1942
- 41/1425 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i danske
 43/1506 } Farvande.
 44/1532 }
- 42/1449 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.
- 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets S.-lige Del*.
 1/136 *Limfjorden*. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
 1/138 *Kattegat*. *Skagerrak*. Advarsel for Fiskere.
 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende *Vejbro* over *Aggersund*.
- 20/736 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.
- 20/743 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads under den under Bygning værende *Vejbro* over *Ulvsund* mellem *Kalvehave* og *Koster*.
- 23/841 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra dansk Havn til *Sverige*.
 26/952 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 42/1450 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen*.
- Norge.*
- 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Ministerygere.
 38/1329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.
 8/414 *Hordaland*. *Bergen* Havn. Klargøring af Lanterne.
 8/415 *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
- Sverige.*
- 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.
 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.
 1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.
 39/1366 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. *Stockholms Skærgaard*. Forbudte Omraader.
- 1/147 } Midlertidige Lodsfarvande.
 21/785 }
- 1/148 *Göteborg*, *Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.
- 30/1089 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/149 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 1/151 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 30/1088 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/152 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 38/1330 *Falsterbokanalen*. Oplysning om Togtider ved *Höllviksbroen*.
 20/744 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 26/969 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 32/1149 *Östra militärområdet*. Forbud mod at fotografere m. m.
- Tyskland.*
- 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 27/995 Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/155 Afstandesignal. Advarsel.
 27/994 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/157 Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 30/1086 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
- 25/935 *Skagerrak*. *Nordsøen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

- N Nr. 97 Östersjön, Stenshuvud—Trelleborg. Med Specialkort over Trelleborg, Ystad, Simrishamn og Rønne.
 N Nr. 334 Östersjön, Malmö—Stettin. Med Specialkort over Sassnitz, Stettin, Stralsund og Warnemünde—Rostock.
 † Nr. 35 Östersjön och Hamrarna.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1525. Danmark. Marstal Bugt. Bagenkop NNW. Undervandshindring.
 En Undervandshindring, hvorover Dybden er 5,6 m, rapporteres paa c. 54° 46',8 N. 10° 39',2 E., c. 1,8 Sm 339° fra *Bagenkop* Havn og c. 0,3 Sm fra Kysten af *Langeland*.
 1526. (P). Danmark. Fakse Bugt. Feddet Bagfyr. Lysevne forøges.
 Feddet Bagfyr paa c. 55° 10',3 N. 12° 06',4 E. vil c. 15. November 1942 blive elektrificeret, hvorved Fyrets Lysevne forøges fra c. 12 Sm til c. 15 Sm. Iøvrigt forbliver Fyret uforandret.
 (Fyr.-Fort. Nr. 816 a.)

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

1527. Danmark. Sundet. Kronborg Fyr N. Vrag rapporteret.
 Et sunket Vrag, hvoraf Masten rager 0,3 m op over Vandet, rapporteres i 10 m Vand paa c. 56° 02',7 N. 12° 37',6 E., c. 0,3 Sm 5° fra *Kronborg* Fyr. En Stage med en klar Lanterne er midlertidigt udlagt c. 100 m N. for Vraget.
 1528. Danmark. Sundet. Københavns Havn S. Kalveboderne. Sømærke inddraget.
 Stagen med hvidt Tværtræ, *Knækket*, paa 55° 37' (52") N. 12° 32' (17") E., ved E.-Enden af *Søndre-Lob*, er inddraget.
 (Kort Nr. 133, 132 og 130. Søm.-Fort, Side 42, Nr. 9.)
 1529. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrøm. Vandstandsbræt forsvundet.
 Vandstandsbrættet ved S.-Siden af Indløbet til *Bogestrøm* paa 55° 07' (21") N. 12° 15' (06") E. er midlertidigt forsvundet.
 1530. Danmark. Store-Bælt. Sprogø NE. Magnetisk Forstyrrelse.
 Paa Pladsen c. 55° 20',7 N. 11° 01',4 E., c. 200 m W. for *Sprogø E.-Rev* røde Spids-tønde med 2 opadvendte Koste, er observeret magnetisk Forstyrrelse. Stedet er afmærket med en Bøje.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1531. Danmark. Kattegat. Anholt NW. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 43/1501 1942 nævnte Vrag, hvoraf intet rager op over Vandet, og som ligger paa c. $56^{\circ} 50',_4$ N. $11^{\circ} 10',_0$ E., c. $13,5$ Sm 303° fra *Anholt Havn Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink, udlagt henholdsvis 75 m og 150 m NE. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 43/1501 1942.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1532. Danmark. Rettelse til Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i danske Farvande (E. f. S. Nr. 41/1425 1942).

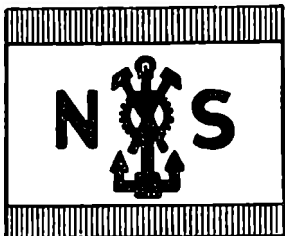
Kattegat. Isefjord.

Nedennævnte Sømærker er atter udlagt paa Plads:

1. *Store-Sand NW*. hvide Stage med Halmvisk paa c. $55^{\circ} 57',_5$ N. $11^{\circ} 48',_8$ E.
 2. *Store-Sand W*. hvide Stage med 2 Halmviske paa c. $55^{\circ} 57',_1$ N. $11^{\circ} 48',_5$ E.
 3. *Tærskelen W*. røde Stage med 1 opadvendt Kost paa c. $55^{\circ} 57',_2$ N. $11^{\circ} 48',_3$ E.
- (E. f. S. Nr. 41/1425 1942.)
-

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.

... 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

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langeliniekajen 0,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 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-Registrertonnagen + 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 Skibsfornödenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjede med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutebartøjer 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 Skibsfornödenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspegne betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende 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 besorges 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. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (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 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fyrturserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Grandysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-trærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojitetonder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Udenbys 20 Øre, Udenbys 26 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspegne 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. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besorges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger 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., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træsksbyggeri. 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 frl. 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. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skihavert: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træsksbyggerier 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 Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er frl. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunds. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr. paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsvarft: 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 besesles 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. m³, 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. Træsksbyggeri 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. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. ufornød. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ivotrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besorges hovedsaagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolballingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,6 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 16 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (so Lods). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 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. Træsksbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 45

FREDAG 13. NOVEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Kampen om Forsyningslinierne over Søen er traadt ind i en ny Fase ved den angelsaksiske Aktion imod Marokko og fransk Nordafrika. Uden anden Base end Malta paa den for et almindeligt Trampskib ca. 6 Dage lange Rejse fra Gibraltar til Alexandria har det været en meget vanskelig Opgave for de Allierede at føre deres Konvojer gennem Middelhavet, og disse har derfor hovedsagelig været henvist til Søvejen rundt om Cape. Hvad dette betyder med Hensyn til den Tonnagemængde, der skal til, ikke alene til at føre Forsyninger og Forstærkninger til de Allieredes Hære i det nære Østen, men ogsaa for Transporten af Raastoffer fra Indien, som er en betydningsfuld Raastofkilde for de Allierede, viser et eneste Blik paa Kortet. Hvis imidlertid de Allieredes nu igangsatte Akitioner i Libyen og i den øvrige Del af det nordafrikanske Kystomraade skulde krones med Held, saaledes at hele Kyststrækningen fra Casablanca til Alexandria kom under allieret Kontrol, er det indlysende, at dette vilde være en meget værdifuld sostrategisk Gevinst for de Allierede, der derved vilde komme i Besiddelse af en Række førsteklasses Søbaser under hvis Beskyttelse en nogenlunde sikret Sejlads igennem Middelhavet kunde finde Sted.

Søkrigen fortsættes iøvrigt med uformindsket Kraft. Tyskerne melder igen om store Sænkingsresultater, og selv om de Allierede med Hensyn til Nybygningsproduktionen ikke ligger paa den lade Side, f. Eks. meddeler svenske Aviser fra New York, at i Staterne færdigbyggedes i Oktober 81 Skibe paa ca. 900.000 Tons, saa er der dog næppe Tvivl om, at Transportsituationen stadig er et alvorligt Problem for Angelsakserne. De sidste Meldinger om de amerikansk-kontrollerede Markeder gaar bl. a. ud paa, at Befragtningsforretningerne har været meget stille i den sidste Uge, da Maritime Commission praktisk talt har suspenderet al Tildeling af Tonnage, idet et nyt Prioritetssystem for de forskellige Varegrupper er under Udarbejdelse, hvorfor Ordrene paa de forskellige Markeder har hobet sig op. Ratemæssigt set har Ændringerne kun været faa. Kulraten fra Hampton Roads til Antofagosta er fastsat til \$8.80 plus 81 pCt. og ligeledes har der fundet en mindre Forhøjelse Sted i Krigstillæggene fra San Francisco til Indien og den persiske Bugt, idet disse nu er fastsat til 65 pCt. henholdsvis 60 pCt.

De engelske Markeder noterer uforandret Kul fra Durban til forskellige Havne i Suezomraadet og det østlige Middelhav. Raterne er uforandrede.

Paa de frie Markeder noteres uforandret \$60 for Hvede fra River Plate til Lissabon, ligesom der noteres adskillige Ordre fra River Plate til Chile og Peru og fra Chile til Eire.

I vore hjemlige Farvande findes der stadig tilstrækkelig Beskæftigelse for den disponible Tonnage. Kul og Koks fra Tyskland var en Overgang noget livligere, ligesom der stadig noteres adskillige Salpeterlaster fra Skiensfjorden til danske Havne. Raten herfor ligger nu paa Kr. 23, maaske en Smule mere. Iøvrigt er der livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Erst fra Sverige til Tyskland, ligesom der i Sæsonens elvte Time stadig kan placeres adskillige Skibe for Trælast fra Sverige til forskellige tyske og hollandske Destinationer.

FRAGTNÆVNET

Handelsministeriet har udnævnt Forretningsfører *H. Peter Grube*, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, til Medlem af Fragtnævnet i Stedet for Skibsreder *A. H. Petersen*, der samtidig er fritaget for Hvervet som Medlem af Nævnet.

VOR UDENRIGSHANDEL SNÆRES IND

Statistisk Departement har udsendt sin maanedlige Oversigt over Danmarks Udenrigshandel for September Maaned og dermed for de første tre Kvartaler af 1942.

Tallene for selve September Maaned viser en Importværdi paa 102,5 Millioner, sammenlignet med 101,7 Mill. i September i Fjor, og en Eksportværdi paa 71,7 Millioner Kr. mod i September i Fjor 103,8 Millioner Kr. September i Aar viser saaledes et Importoverskud paa 30,8 Millioner Kr. mod for tilsvarende Maaned i Fjor et Eksportoverskud paa 2,1 Million Kr. At denne meget væsentlige Forskydning i overvejende Grad staar i Forbindelse med, at vor Landbrugsproduktion — og dermed vor Eksport paa dette Felt — viser stor Nedgang, fremgaar af de specielle Produktionsoplysninger, der nu foreligger.

For de forløbne 3 Kvartaler i Aar har den samlede Importværdi været paa 895,3 Mill. Kr., Eksportværdien paa 769 Mill. Kr., altsaa et Importoverskud paa 126,3 Mill. Kr. For den tilsvarende Periode i Fjor var Importværdien ca. 1005 Mill. Kr., Eksportværdien ca. 966 Mill. Kr., saaledes at der da var et Importoverskud paa ca. 39 Mill. Kr.

Det vil ved en Sammenligning mellem disse Tal ses, at den forløbne Del af Aaret i Aar har bragt Nedgang i Værdierne for baade Import og Eksport. Eller med andre Ord, at vor Udenrigshandel er snæret efterhaanden mere og mere ind. Men at samtidig Linien i Udenrigshandelen, et Importoverskud, er den samme som i Fjor. Og endelig, at Importoverskudet for de 3 Kvartaler er kun relativt lidt mindre i Aar end i Fjor.

Af Hensyn til Landets Forsyninger er det naturligvis af den største Betydning, at Importen har kunnet opretholdes saa godt, som Tallene giver Udtryk for — at man bl. a. fra Industriens Side havde ønsket væsentligt større Tilførsler paa mange Felter, er en Sag for sig.

For Eksportens Vedkommende gør der sig desværre i Aar en ret stærkt faldende Kurve gældende. Værdien af September-Eksporten er som nævnt kun 72 Mill. Kr., og September staar derefter lavest i Kalenderaaret 1942 med Undtagelse af Maanederne Januar og Februar, hvor bl. a. Isvanskelighederne selv sagt øvede deres betydningsfulde Indvirken.

SØFARTENS KAAR EFTER KRIGEN

I sit sidst udkomne Numer behandler *Svensk Sjøfartstidning* i en Artikel de Vilkaar, Skibsfarten vil møde, naar Krigen engang er endt. Bladet skriver, at en haard Konkurrence — haardere end efter sidste Verdenskrig — kan ventes, naar Freden kommer.

Hvorledes den økonomiske Udvikling vil forme sig, ved man intet om, men i alle Lande har Statsmagten faaet et fastere Tag, og man kan gaa ud fra, at den ikke godvilligt slipper sit Greb om Næringslivet. Det hedder ganske vist saa smukt, at den enkeltes Initiativ skal mødes med alle Lettelser for at kunne gøre

sig gældende, men Erfaringer giver Anledning til nogen Tvivl.

Staternes Indstilling til Søfarten, skriver Bladet, gav efter sidste Krig Anledning til en udstrakt Subventionspolitik, og man kan befrygte, at denne Statsindgriben kan blive endnu mere omfattende. Diskussioner om dette Emne i Udlandet tyder paa en saadan Udvikling.

Man maa ogsaa tage i Betragtning, at Bygningen af nye Skibe, særlig i Amerika, er forceret frem til et Omfang som aldrig før. Dette Byggeprogram kommer utvivlsomt til at fortsætte i samme Tempo, saa længe Højkonjunkturerne for Søfarten vedvarer. Og denne Højkonjunktur varer nøjagtig saa længe, som der findes tilstrækkelige Transportmængder til at beskæftige Handelstonnagen. Den Dag Verdenshandelen af naturlige Aarsager slapper af efter flere Aars Kraftanstrengelser, kommer Prøvelsens Tid for Skibsfarten. Da skal det vise sig, skriver det svenske Blad, om der ligger nogen Alvor bag Talen om økonomisk Frihed til Lands og til Søs, eller om Staten vil fortsætte sin næringskvælende Tvangspolitik.

Udviklingen i det nittende Aarhundrede viste, at Handel og Søfart aldrig blomstrer paa en naturligere Maade end i Næringsfrihedens Tegn. Den enkelte kan træffe sin Disposition og tage sin Risiko paa en Maade, som en statsstyret eller statsunderstøttet Rederiledelse aldrig har Mulighed for.

Artiklen slutter:

— Hvis vor Handelsflaade efter Krigen skal kunne opfylde sin Mission at ophjælpe Handelsbalancen og være en Støtte for Eksportindustrien, maa vor Søfart kunne drives i Frihed og paa den mest økonomiske Maade, saa den kan hævde sig i Konkurrencen. Det gælder først og fremmest om, at den ikke af Statsmagten paalægges Byrder, som formindsker dens Konkurrencekraft.

DE SVENSKES PLANER OM STORSTILET LUFTRAFIK

Det er ikke alene — som meddelt i *Dansk Søfarts Tidende* — Svenska Lloyd, der arbejder med Luftfartsprojekter, der skal føres ud i Livet, naar Krigen er til Ende. Ogsaa Svenska Amerika Linien beskæftiger sig nu med lignende Planer.

Det er Hensigten, at Svenska Lloyd fra Göteborg vil drive Luftfart paa London, medens Svenska Amerika Linien hovedsagelig vil arbejde med den transatlantiske Luftfart til New York. At disse Linier skal udgaa fra Göteborg — eller fra samme Havn som Rutetrafiken til Søs — er naturligt.

I de angelsaksiske Lande har der i den sidste Tid været fort omfattende Diskussioner om den fremtidige Konkurrence mellem Luftfart og Søfart. Dette har foranlediget den i Holland udkommende tyske Avis *Europa Kabel* til en Del Refleksioner om den kommende Konkurrence. Allerede under sidste Krig, skriver Bladet, undergik Luftfarten en hidtil uanet Udvikelse, som muliggjorde dens Udnyttelse efter Krigen i Fredens Tjeneste til Befordring af Passagerer og den værdifuldere Last. I denne Epoke opstod der dog ingen nævneværdig Konkurrence mellem de to Trafikgrene, idet Luftfarten hovedsagelig var indskrænket til Landtrafikken. Under denne Krig skrider Udviklingen imidlertid frem med saadanne Stormskridt, at selv de længste Ocean-Ruter ikke vil betyde nogen Hindring for Luftfarten. Hvis Luftfarten ogsaa erobrer de lange Transocean-Ruter, kan Skibsfarten selvsagt ikke undgaa at blive berørt.

Det fremhæves imidlertid, at man ikke maa overvurdere Lufttrafikens Betydning. I den første Tid maa det staa fast, at Luftfarten sejler agterud i Konkurrencen, naar det drejer sig om Massetransporter. Det er kun Passagerbefordringen, samt Befordringen af Rejsegods og værdifuld Last, hvor Tiden spiller saa stor Rolle, der kan faa Betydning for Luftfarten.

Hvad Passagerfarten angaar, kan man tilmed gaa ud fra, at Skibsfarten vil beholde Majoriteten af Turister, medens kun en Minoritet af Passagerer benytter Luftfarten.

Hvad Massetransporter angaar, er det udelukket, at Flyvemaskiner skulde kunne blive nogen alvorlig Konkurrence for Skibene. Til Transport af 1 Million Tons Varer skulde der — efter den tyske Beregning — kræves 100 Skibe paa hver 10.000 Tons med en Besætning paa 8.000 Mand, hvoraf 500 skulde være Befalingsmænd. Lufttransport af den samme Godsmængde vilde kræve 66.666 Flyvemaskiner med hver 15 Tons Lastkapacitet og en Totalbesætning paa 266.664 Mand, hvoraf mindst 100.000 skal være uddannede Piloter. Selv om man regner med, at Flyvetiden udgør en Tiendedel af den Tid, der kræves for Søtransporterne, bliver Resultatet saa afgjort i Søfartens Favør, ikke mindst naar man tænker paa det store Materialeslid, der finder Sted i Luftfarten.

UBAADENE I ØSTERSØEN

Paa Grund af den forøgede Trusel af russiske Ubaade paa Ruten Åbo-Stockholm — det er oplyst, at fire russiske Ubaade for nylig er sænket i Farvandet omkring Ålandsøerne — har den svenske Marine effektiviseret sin Eskorteringstjeneste. Nogen svensk Eskorteringstjeneste i egentlig Forstand er der dog ikke Tale om, da svenske Krigsskibe efter den internationale Søret i Krigstid ikke kan eskortere Skibe i internationalt Farvand, men da Finlandsskibene sejler med et stort Antal finske Børn, har man af rent humanitære Grunde anset det for ønskeligt, at svenske Orlogsskibe i det Omfang, det er muligt, assisterer, hvis et Skib skulde blive torpederet i dette Farvand.

SVERIGE ANSER ALLE FARVANDE UDENFOR TERRITORIALGRÆNSEN FOR KRIGSFARVANDE

Det svenske Kommerskollegium har i en Kundgørelse forordnet, at alle Farvande med Undtagelse af de svenske Territorialfarvande skal anses for Farvande, der falder ind under en Kundgørelse om særlig Udrustning af Skibe i Krigstilfælde eller under Krigsfare.

STOCKHOLMS NYE HAVNEDIREKTØR

Stockholms Havnebestyrelse har udnævnt Stadsdirektør Erik G. V. Nyström, Gävle, til Havnedirektør i Stockholm. Den nye Havnedirektør tiltræder Stillingen den 1. December.

Nyström er 50 Aar gammel, og efter i 1914 at have taget juridisk Embedseksamen i Uppsala traadte han ind i det svenske Udenrigsministerium. Fra 1918 var han i tre Aar knyttet til Diplomati i London, Washington, Chicago og New York. Efter Hjemkomsten slog han sig ned som Advokat i Stockholm, indtil han i 1926 rykkede over i den kommunale Tjeneste, og i de seneste Aar har han været Stadsdirektør i Gävle.

TRÆSKIBE SOM FINSK EKSPORT-ARTIKEL

Tidsskriftet »Svensk Botten« tager til Orde for Oprettelse af 3—4 større Værfter i Syd- og Vestfinland til Bygning af Træskibe til Indenrigsfart og til Sejlads paa Indsøerne. Tidsskriftet giver Udtryk for den Mening, at der efter Fredsslutningen bliver en stærkt forøget Trafik paa de europæiske Kanaler og Floder, og at denne vil foregaa ved Hjælp af Træskibe paa op til 1000 BRT. Ved at udnytte de karelske Skove kan Finland bygge disse Skibe for udenlandsk Regning.

2584 AMERIKANSKE SØFOLK OMKOMMET

Det amerikanske Marineministerium har udsendt Den Meddelelse om, at den amerikanske Handelsflaade siden 29. September 1941 har mistet ialt 2584 amerikanske Sømænd som Følge af fjendtlig Aktion.

Den offentliggjorte Liste omfatter Navnene paa 442 dræbte og 2142 savnede, der ligeledes maa anses for omkommet. Denne Liste omfatter ikke amerikanske Sømand, som har mistet Livet om Bord i Skibe, som sejlede under fremmed Flag.

SØFARTSOVERENSKOMST MELLEM U. S. A. OG ARGENTINA

I nogen Tid har der været ført Forhandlinger mellem U.S.A. og Argentina om den gensidige Skibsfart, og man er nu naaet til et Resultat, der gaar ud paa, at den argentinske Handelsflaade udelukkende bliver sat ind i Handelstrafikken mellem U.S.A. og Argentina. Som Følge af den argentinske Flaades Omfang vil den aarlige Transport i hver Retning kunde udgøre 480.000 Tons, hvad der er en forholdsvis ringe Procent af Argentinas hidtidige Udenrigshandel.

Langfarerens Nattevagter

Forfatteren *Knud Andersen*, der nu har lagt op som Havnefoged i Vedbæk, har paany ristet de gamle Sejlskibes Mænd en Minderune. Paa Nordiske Landes Bogforlag i Fredericia har han udsendt Bogen »Langfarerens Nattevagter«, hvori han hylder sine Kammerater fra de fjerne Langfarer med de store Sejlere.

Den danske Litteratur er fattig paa Skildringer fra denne nu svundne Epoke — en Epoke, der aldrig vil vende tilbage igen, men *Knud Andersen* forstaar at gøre den

levende for Læserne. Friskt, vemodigt og lidt sentimentalt fortæller han om Kammeraterne fra hine Aar, da Shanty'erne blev sunget i Kap Horn-Stormene, i Ækvators stille Bælter eller i den brølende Nordallant.

Læseren præsenteres for en Vrimmel af Søfolk, et Skrabsammen af alle Nationer, og man faar et levende Indtryk af Hav, Vejr, Skibe og først af alt af Søfolk i Nova Scotia-Mændene, i Kinafarerne eller i Nord- og Østersøfarten. Der er Selvpolelsens Kraft over hans Skildringer, og Rammen om Bogen er bygget fikst op. Paa sit ensomme Kontor, hvor han føler sig saa fremmed overfor sine Omgivelser som »en Stormsval« i et Biograf-teater« faar han i tre hinanden følgende Nætter Besøg af de gamle Fæller fra Skibene, og et helt Fyrværkeri af Oplevelser tænder sine Sole i det dunkle Kontor. Hans Fællen er Mænd, der har mødt Døden ude i Bølgerne, i et fjernt Land eller har sejlet sig selv til Grunde.

Med dyb Vemod mindes *Knud Andersen* i sin Bog de fjerne Ungdomsdage paa »the seven seas«. Han føler saa dybt for sine Kammerater og for Livet om Bord i de gamle Træskibe, at han formaar at gribe Læserne og at bibringe dem den ganske egne Saltvandsstemning.

Bogen vil slaa som en Mindevarde over Alverdens Søfolk af den gamle Skole — de Mænd, der for med Nova Scotia-Sejlerne, Hamburg-Barkerne og London-Fuldrig-gerne over alle Have — Mænd af Jern i Træskibe.

Den nydelige lille Bog er nu kommet i Boghandelen og koster kun 3,50 Kr.

Den store Havnekommission.

Da et Folketingsudvalg for nogen Tid siden behandlede Lovforslaget om Udvidelser af Havnene i Frederikshavn og Skagen, gav Ministeren for offentlige Arbejder Tilsagn om Nedsættelse af en Kommission, der skal behandle Forholdet mellem Statshavnene paa den ene Side og de købstadkommunale Havne samt andre danske Havne paa den anden Side. Dette Udvalg er nu i den forløbne Uge blevet nedsat.

I første Række vil Udvalget komme til at beskæftige sig med det Spørgsmaal, om Statshavnene under den nuværende Ordning byder paa en saadan konkurrencemæssig Fordel i Forhold til de øvrige Havne, at der kan være Anledning til i disse Havnes Interesser at træffe reguleringer Foranstaltninger.

Paa Trafikministeriets Foranledning har Ministerriernes Pressebureau udsendt en Redegørelse for Kommissionen og dens Opgaver. Det hedder heri:

— Da en Udbygning af Havnene til en større Kapacitet, end de kan udnytte, er uheldig derved, at Transporterne og i sidste Instans Varepriserne belastes med uforholdsmæssig store Udgifter til Anlæggenes Forrentning, Afskrivning og Vedligeholdelse, finder Ministeriet det ønskeligt, at Kommissionen under Hensyn til de senere Aars betydelige Havneudvidelser, tillige undersøger Spørgsmaalet om, hvorvidt det af Hensyn til Befolkningens Interesse i, at Trafikbehovet afvikles paa bedste og billigste Maade, findes rimeligt, at Adgangen til Havnenes fortsatte Udbygning begrænses eller udelukkes, eventuelt at nogle af de bestaaende Havne lukkes.

I denne Forbindelse er det værd at bemærke, at Kommissionen skal beskæftige sig med Spørgsmaalet om det belielige i at søge gennemført en Samling af Eksporten og Importen — specielt til og fra oversøiske Pladser — paa enkelte danske Havne. I Forbindelse hermed skal Kommissionen overveje Spørgsmaalet om en Nedsættelse af de nugældende Havneafgifter for disse store Transporter.

Ifølge den officielle Meddelelse kan der altsaa blive Tale om en hel eller delvis Lukning af forskellige danske Havne, der er af mindre Betydning, saaledes

at de bedst beliggende Havne kommer til at klare den væsentlige Trafik.

Det uhensigtsmæssige Havnebyggeri, der er Tale om, har ikke mindst haft sin Aarsag i Takstpolitikken, idet der ikke har været nogen Mulighed for den godt beliggende Havn til at udkonkurrere den mindre godt beliggende Havn. Dette har igen haft til Følge, at der adskillige Steder er foretaget ganske uøkonomiske Byggerier.

Endvidere skal Kommissionen ogsaa tage Stilling til, om Antallet og Størrelsen af de eksisterende Fiskerihavne eller Anlæg for Fiskefartøjer kan anses for passende, og hvilke Steder man bør skride til Ny-anlæg eller Udbygninger med størst Udbytte som Støttesteder for Fiskeriet. Ministeriet har henstillet til Kommissionen i dens Betænkning at gøre nærmere Rede for de Undersøgelser og Overvejelser, der finder Sted fra Kommissionens Side, og eventuelt fremsætte Forslag til de Foranstaltninger, som skønnes ønskelige.

Til Formand for Kommissionen er udpeget fhv. Minister, Landstingsmand *J. P. Stensballe*, og Kommissionens øvrige Medlemmer er Folketingsmand *Frederik Andersen*, Landstingsmand *J. Villemoes* og Folkelingsmændene *E. Boeck-Hansen*, *P. Clausager* og *Oluf Pedersen*, Kontorchef *H. C. Andersen*, Finansministeriet, Kontorchef *P. R. Grønvold*, Toldvæsenet, Kontorchef *P. Villadsen*, Handelsministeriet, Kontorchef *Ove Nielsen*, Kontorchef *Egede Larsen*, Indenrigsministeriet, Fiskeridirektør *C. Trolle Thomsen*, Kontorchef *E. Kolb*, 2. Hovedrevisorat, Vandbygningsdirektør *E. Hertz*, Direktør *C. J. Berring*, Industriraadet, Direktør *L. O. Normann*, Søfartsraadet, Landstingsmand *H. Hauch*, Grosserer *Alfr. S. Halland*, Konsul *Wilh. Smith*, Næstved, fhv. Landstingsmand *M. C. Jensen*, Landstingsmand, Fisker *Severin Hansen*, Dansk Fiskeriforening, Folketingsmand, Togfører *M. Larsen*, Direktør *V. Johansen*, Skive, Overretssagfører *N. C. Lissau*, Havnedirektør, Kommandørkaptajn *F. V. H. Laub*, Direktør, Konsul *Kai Blicher*, Aarhus, Kontorchef *Sv. Garde* og Ekspeditionssekretær *G. E. Teisen*.

Til at varetage Kommissionens Sekretærforretninger er beskikket Fuldmægtig *C. Eigtved*, Trafikministeriet.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Højesteret omstøder Sø- og Handelsretsdom

Højesteret har omstødt Sø- og Handelsrettens Dom i den Sag, der af Firmaet Harald Kjær & Co. var anlagt mod Dansk Krigsforsikring for Varer.

Harald Kjær befragtede i 1939 den tremastede Skonnert »Lideborg« af Mariehamn til at sejle en Ladning Splitved fra en flnsk Havn til Middelfart. Ladningen blev indtaget den 19. September, og 5 Dage senere naaede man Mariehamn, hvor Besætningen gik i Land, fordi den nægtede at tage med Sejlskib gennem Mincfeltet. Ladningen blev omløst i Dampere »Irene«, og Omkostningerne derved var 12.402 Kroner. Der var tegnet Krigsforsikring for Lasten hos Dansk Søkrigsforsikring for Varer, og Harald Kjær & Co. mente, at Ekstraudgifterne ved Omløsningen dækkedes af Krigsforsikringen, som man krævede dømt til at betale det nævnte Beløb.

Ved Sø- og Handelsretten blev Krigsforsikringen frifundet, men Højesteret omstødte forleden denne Dom og pålagde Krigsforsikringen at betale 12.402 Kr. samt Sagens Omkostninger for begge Retter med 1000 Kroner.

Fisker-Mindeparken ved Harboøre

Fiskermindeparken ved Harboøre er nu saa nær færdig, at den indvies ved en Højtidelighed paa Søndag. Mindeparken dækker et større Areal af Harboøre ny Kirkegaard. I Midten er en Mur i godt Mandshøjde og ca. 20 m lang, og her staar det store Monument i grønlandsk Marmor. Monumentet er udført af Billedhugger Thorvald Westergaard, Lemvig. Det smukke Motiv forestiller en Fiskermoder, der siger Farvel til sin Søn. Paa Muren er indsat 84 Marmorplader, og 40 bærer Navnene paa forulykkede Harboørefiskere.

Svendborg Havn har lille Overskud

Svendborg Havns Regnskab for Aaret 1941-42 foreligger nu. Det viser, at Havnen — trods Nedgang i Besejlingen — har klaret sig saa godt, at man kan møde med et lille Overskud.

Medens Regnskabet for 1940-41 sluttede med et Under-skud paa 33,628 Kr., udviste Regnskabet for 1941-42 et Overskud paa 4350 Kr. eller en lille Forbedring i Forhold til Budgettet, der havde regnet med et Overskud paa 1447 Kr. Overskudet fremkommer gennem Merindtægter paa 11,795 Kr. og Besparelser 9459 Kr., ialt 21,254 Kr., hvorfra gaar Mindreindtægter paa 14,453 Kr. og Overskridelser paa 3898 Kr., sammenlagt 18,351 Kr., saaledes at der til det egentlige Driftsoverskud paa 1447 Kr. kan lægges 2903 Kr.

Af en Oversigt over de vigtigste Afvigelser mellem Budget og Regnskab fremgaar det, at Havne- og Bro-pengene, der var budgetteret til 175,000 Kr., har givet 15,000 Kr. mindre, nemlig 160,781 Kr. Til Sammenligning med forrige Aar kan nævnes, at Havne- og Bro-pengene da indgik med 167,000 Kr., saaledes at der kun har været en mindre Tilbagegang. Leje af Bygninger samt Pladsleje har givet 63,473 Kr. eller ca. 3000 Kr. mere end be-regnet, og Indtægterne af Havnens Kapital er ca. 6000 Kr. højere end beregnet.

En Grundstødning ved Ystad

I Sø- og Handelsretten har der været afholdt Søforklaring i Anledning af Motorgaleasen Riborgs Grundstødning ved Ystad den 23. Oktober. Kaptajn Victor Bording, Rønne, forklarede, at Skibet paa Grund af Uvejret søgte ind til Ystad og blussede efter Lods, men der kom ingen.

Skibet gik saa ved egen Hjælp indenfor Dækmolen, men stødte her paa Grund. Det tog Vand og lagde sig den næste Morgen paa Siden. Skroget man anses som Vrag. Ladningen, der bestod af Sten og Klinker, kan muligvis bjær-ges.

Ny Baad til Toldvæsenet

Finansudvalget har tiltraadt en Bevilling paa 83.500 Kr. til en ny Patrouillebaad med en Bur-Wain Dieselmotor til Toldvæsenet.

Ny Navigationsskole for Sejlsportsfolk

En ny Navigationsskole er traadt i Virksomhed i Thisted. Det er Byens Sejlklub, der har taget Initiativet dertil med det Formaal at faa lært ældre og yngre Sejlsports-mænd Faget grundigt. Man haaber at kunne faa Skolen ind under den nye Aftenskolelov og dennes Tilskud, og Østre Skole har stillet Lokaler til Disposition. Der har meldt sig over en Snøs Deltagere, og man regner med endnu flere. Skolens Leder er Kaptajn Oscar Skaarup, og Undervisningen varer hele Vinteren.

Dansk Motorsejler skifter Ejer

Kaptajn P. C. Krull Petersen, Bandholm, har solgt Galease »Sophie« til Vognmand Axel Mortensen, Esbjerg. Købesummen er Kr. 42.000. Skibet er bygget af Eg 1900, og er paa 51 Brutto og 37 Netto Reg. Tons. Det er forsynet med en Motor paa 66 HK.

Sejlende Redningsstation

Branden paa Drejø viste, at det kan være nødvendigt for Falck at raade over en Baad, der med det samme kan rykke ud. Falck i Svendborg har derfor anskaffet en stor Baad, den første Brand- og Redningsbaad herhjemme. Den er forsynet med Pumper og alt det Sprojtetilbehør, som der skal til. Desuden er der fire Ambulancchaarer med Madrasser, Tæpper og Puder, Medicin og Forbinds-stoffer, Kasse med Katastrofe- og andet Redningsværktøj.

Jubilæum i Sømandsmissionen

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne fejrer i denne Uge sit 75 Aars Jubilæum.

I 1868 udsendtes den første danske Præst til Hull, og siden 1871 har Byen haft en dansk Kirke, der i Maj 1941 blev ødelagt under et Luftangreb. I 1869 fik man Station i London og et Par Aar efter indviedes den lille beskedne Kirke i West India Dock. Arbejdet i Newcastle begyndte i 1872, og ogsaa her indviedes en Kirke faa Aar efter. I 1875 paabegyndtes Arbejdet i Hamborg, men først efter sidste Verdenskrig fik Sømandsmissionen eget Hus i Byen. I Aarene fra 1902 og indtil Verdenskrigen havde man Station i Libau, og i St. Johns havde man forsøgsvis Kirke i nogle Aar i Trediverne, men ogsaa den Station blev lukket. Sømandskirken i Gent blev indviet i 1926, i 1937 købte man en Bygning i Danzig, der imidlertid blev ødelagt allerede i 1939. I Marts Maaned 1939 paabegyndtes et Arbejde i Antwerpen, men man var knap nok kommet i Orden, før Krigen brød ud. Endelig har man i New York og i San Francisco haft et Samarbejde med de stedlige danske Præster.

Kronprins Frederiks Fond og Harboøre-Fondet

Kronprins Frederiks Fond, der yder Understøttelser til Efterladte efter Redningsmænd ved Vestkysten, og til Redningsmænd, der har mistet deres Arbejdsvegne under deres farefulde Hverv, har nu udsendt Regnskab for 1941. Det

Fortegnelse

over

Søretsmedlemmer i Bornholms Amt i Aarene 1943 og 1944

Funktionstiden udløber 31. December 1944:

Havnefoged Vald. Andersen, Rønne.
Lods Knud Andreas Schou, Rønne.
Navigationslærer P. K. V. Pedersen, Rønne.
Førstelods Esper Andreas Larsen, Rønne.
Skibsbygmester Chr. Lind, Rønne.
Maskinkonstruktør Karl Anker, Hasle.
Havnefoged Carl Chr. Pedersen, Hasle.
Fhv. Skibsfører, kgl. Vejer og Maaler Marius August Kristensen, Hasle.
Fyrmester, fhv. Maskinmester J. P. Jensen, Svaneke.
Fhv. Kaptajn Emil Hansen, Nexø.
Fabrikant Chr. Svendsen, Nexø.

Funktionstiden udløber 31. December 1946:

Skibsmægler Chr. Pedersen, Rønne.
Gasværksbestyrer Jens K. Pedersen, Hasle.
Havnefoged Vilhelm Maribo, Allinge.
Maskinmester Jens P. Pedersen, Sandvig.
Fhv. Dampskibsfører Hans Peter Hjort, Svaneke.
Fhv. Dampskibsfører, Sparekassedirektør J. Jørgensen, Svaneke.
Lods C. Lerche, Nexø.
Havnebeljant, fhv. Dampskibsfører Oscar Madsen, Nexø.
Fømrermester M. J. Larsen, Stenbrudsvej, Nexø.
Havnefoged P. Djernæs, Ibskervej, Nexø.

Bornholms Amt, den 10. November 1942.

P. Chr. v. Stemann.

fremgaar heraf, at Fonden har udbetalt lidt over 40,000 Kr. i Understøttelser og tillige givet et Tilskud til Harboørefonden paa 4520 Kr. Fondens Grundkapital er nu paa 757,000 Kr.

Samtidig er aflagt Regnskab for Harboørefonden, der bestyres af Kronprins Frederik-Fondens Bestyrelse. Denne Fond har udbetalt godt 4000 Kr. i Understøttelse til Efterladte efter Harboøreulykken.

Dødsfald

Navigationsskolebestyrer *H. Hytoft*, Marstal, er død, 57 Aar gammel.

Hytoft var oprindelig Sømand. Han var i Besiddelse af særdeles gode Evner, og efter at han havde taget Eksamen ved Marstal Navigationsskole, blev han ansat som Lærer ved Bøge Navigationsskole, men da Skolen blev nedlagt, flyttede Hytoft tilbage til Bårndomsbyen og fik Ansættelse ved den derværende Navigationsskole.

Efter Navigationsskolebestyrer Møllers Bortrejse konstitueredes Hytoft i dennes Embede, hvor han virkede til sin Død.

Fra Grønland er indløbet Meddelelse om, at Maskinmester i Kryolith-, Mine- og Handelsselskabet, *Ulrik Adolf Erichsen*, Hellerup, den 2. Oktober er afgaaet ved Døden. Han blev 53 Aar gammel.

Maskinmester Erichsen lærte paa Københavns Flydedok, tog begge Maskinmestereksemener samt Tillægsprøven og mønstrede 1910 ud som Assistent i Rederiet Hecksher & Søn, skiftede efter sin Tjeneste i Marinen over i D/S »Merkur« og fik 1918 Ansættelse i Kryolithselskabet, i hvis Tjeneste han var ved sin Død.

Fryseværk ved Kolding Havn

I Kolding er nu stiftet et lokalt Selskab i Forbindelse med Firmaet »Cold Stores«, København, som vil opføre et Fryseværk ved Kolding Havn. Materialerne er i det væsentlige sikret, saa Byggearbejdet kan paabegyndes til Foraaret. Planens Gennemførelse er dog afhængig af Ministeriets Godkendelse af Havnens eget Tilskud. Den stiftede Aktiekapital er 60,000 Kr. med Ret for Aktionærerne til en Udvidelse til 600,000 Kr.

Sømandshøjskolen har begyndt Vinterskolen

Svendborg Sømandshøjskole har begyndt Vinterundervisningen med 18 Elever, deriblandt 4 Kokkeelever. Fra Januar kommer et Hold paa 20 unge Sømænd fra Lauritzens Rederi og der bliver saaledes fuldt Hus paa Højskolen i det nye Aar med ialt 40—45 Elever.

Højskolens Øvelsesskib »Arken« ligger forøvrigt for Tiden paa Bedding paa Ring Andersens Værft, hvor det aarlige Eftersyn foretages.

Fiskerne vil lære Navigation

Mens Forholdene m. H. t. Thyborøn for Tiden er usikre, slutter Byens unge Fiskere op om Navigationslokalet. Vinterens Navigationsundervisning skal paabegyndes, og Lærer bliver Styrmand H. Gudjohnsen. Der er allerede igennem nogle Aar indbetalt ikke uvæsentlige Beløb til en lokal Navigationsskole, og de sidste Aars gode Udbytter af Fiskeriet har ikke forringet Udsigterne for Planens Realisation.

Imidlertid kan det nuværende Navigationslokale paa Sømandshjemmet kun huse et Hold paa 14 Deltagere, hvorfor et andet lignende Hold har henvendt sig til Byens Toldbetjent, Styrmand V. K. Petersen, der da skal undervise i sit Hjem.

Fiskerne vil have den for dem mere og mere paakrævede Sælteskipperekksamen.

Den svenske Lejdetrafik

Der er aller kommet tre Lejdebaade til Sverige med Last fra Sydamerika. Det drejer sig om Ostasiatiska Kompaniets Motorskib *Bali*, Johnson-Liniens *Chile* og Svenska Amerika Mexico Liniens *Danaholm*.

Bali og *Chile*, som er paa henholdsvis 10,000 og 7,500 Tons d.w., medførte betydelige Mængder Foderkager, Jordnødder, Palmeværner og Stykgods. *Danaholm*, som laster 5,935 Tons d.w., medførte hovedsagelig Bomuld, Ris og Stykgods.

Svenske og flnske Krigsforlis

Den svenske Dampner *Bengt Sture*, der ejes af Rederi A/B Eruths i Trelleborg, er forsvundet i Østersøen paa

LOHFF & SIEDLER

BEGRÜNDET 1878

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN
FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Rejse med en Kullast til svensk Havn. Skibet, der har en Besætning paa 15 Mand, forlod Danzig den 30. Oktober og siden har man intet hørt fra den. Svenske Flyvemaskiner har forgæves eftersøgt Farvandet for om muligt at finde Baade fra Skibet.

Ogsaa en finsk Dampner, der forlod Danzig to Dage før *Bengt Sture*, er forsvundet i Østersøen.

Et finsk Sejlskib *Ingeborg* af Åbo paa 138 BRT. og lastet med Trævarer fra Blidö-sund til Svendborg er stødt paa Grund ved Sandhammeren. Skibet sprang læk og blev hurtigt vandfyldt. Den finske Besætning — seks Mand og en Kvinde — blev reddet i Land. Skibet er Totalvrag.

Helsvejtset svensk Motor-Redningsbaad

Om nogle Uger faar »Svenska sällskapet för räddning af skeppsbrutne« sin nyeste Motorredningsbaad søsat. Baaden, der skal have Station paa Hoburgs Redningsstation paa Gotland, er den første Redningsbaad, som er helsvejtset. Den er 12 Meter lang.

Den norske Amerikaliniens Bestyrelse

Den norske Amerikaliniens Bestyrelse bestaar nu af den administrerende Direktør *Thor Thoresen*, Formand, Grosserer *Hartwig Johannson*, Konsul *Hans Halvorsen* og Skibsvæder *Einar Engelsen*, Bergen. Suppleanter er Skibsvæder *Leif Hoegh* og Konsul *C. Borgen*, Stavanger.

Besejlingen af Torneå

Ifølge Meddelelse fra Torneå Stevedoring Co. til Firmaet *Jørgen A. Rasmussen*, her, var der den 2. November 4 Graders Frost i Torneå. Det meddeltes endvidere, at Navigationen kunde foregaa uhindret.

Norske Udbytter

Vestfold Whaling Co. foreslaar Udbetaling af et Restudbytte paa 10 pCt. plus 5 pCt. Bonus, hvorved Totaludbyttet bliver 25 pCt.

Viking Tanker Co. foreslaar en Slutdividende paa 10 pCt, hvorved Totaludbyttet bliver 12 pCt. Viking Investment Trust anbefaler samme Dividende.

PERSONALIA

60 Aar

Den 7. November fyldte en kendt Udlandsdanser, Skibsmægler *Carl Dreieø*, Hamborg, 60 Aar. Skibsmægler *Carl Dreieø* er født i Ærøskøbing. Efter at han havde taget Præliminæreksamen fra Ærøskøbing Borger- og Realskole rejste han først til København, hvor han blev uddannet som Skibsmægler i Firmaet *Petersen, Møller og Hoppe*. I 1905 rejste han til Tyskland, hvor han først opholdt sig i Rostock og senere kom til Hamborg, hvor han siden 1920 har drevet Skibsmæglervirksomhed.

Værkfører ved Flandemagasinet *Georg Peter Petersen* fyldte i Onsdags 60 Aar.

I Mandags fyldte Overfartslederen ved Storebæltsoverfarten, Kaptajn *H. P. Trondhjem* 60 Aar. Kaptajn *Trondhjem* kom til Søs som 14-aaerig. Da han var 23 Aar, sejlede han som Styrmand i en 3-masted Skonnert fra Thurø og i Holm & Wonsild 1 Aar, 1911 ansattes han som Styrmand i Statsbanerne, blev Reserveskibsfører 1927, Skibsfører af 2. Grad ved Oddesund 1932, Overfartsleder samme Sted, Skibsfører af 1. Grad ved Storebælts-Overfarten 1936 og Overfartsleder her i Efteraaret 1939.

Fra Norge

I Skibsfartsaktieselskabet *Jarl*, Haugesund, er *Øistein Torgersen jr.* blevet udnævnt til Disponent i Stedet for afdøde Disponent *Øistein Torgersen*.

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

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. — 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

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

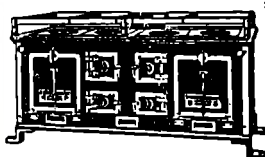
PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

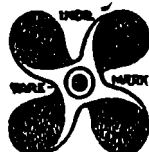
L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

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 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberløf for Træskibe
Patent Mørke Graa 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.

58. Aargang.

København 12. November 1942.

Nr. 45.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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. Østersøen.

1533. (P). Sverige. Karlskrona Indsejling. Godnatt Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 45/2084. Stockholm 1942.)

Godnatt Fyr paa c. $56^{\circ} 08' N.$ $15^{\circ} 36' E.$, som for Tiden er slukket, vil i den nærmeste Tid blive forandret, idet den hvide Lysvinkel mellem Pejlingerne $73^{\circ}_{,5}$ og $82^{\circ}_{,5}$ deles i følgende Lysvinkler:

1. Grønt i Pejl. fra $73^{\circ}_{,5}$ til c. 79° . 2. Hvidt i Pejl. fra c. 79° til $82^{\circ}_{,5}$.

Synsvidden for grønt Lys bliver 9 Sm. Iøvrigt forbliver Fyret uforandret.

(Kort Nr. 180.)

1534. (T). Sverige. Kalmarsund. Lystønde midlertidigt udlagt ved Losseplads.

(U. f. s. Nr. 45/2083. Stockholm 1942.)

En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s , er udlagt paa $56^{\circ} 41'_{,24} N.$ $16^{\circ} 25'_{,55} E.$ ved Lossepladsen, c. $0_{,6}$ Sm 103° fra *Krongrundet Fyr*.

1535. Sverige. Stockholms Skærgaard. Undervandskabel udlagt. Forbud mod Ankring.

(U. f. s. Nr. 45/2082. Stockholm 1942.)

Et Undervandskabel er udlagt mellem *Rindö* paa $59^{\circ} 23'_{,51} N.$ $18^{\circ} 24'_{,59} E.$ og *Björnholmen* paa $59^{\circ} 23'_{,34} N.$ $18^{\circ} 25'_{,30} E.$ Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 150 m fra Kablet.

1536. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Store Korssten og Lille Korssten W. Pälsen W. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 45/2137. Stockholm 1942.)

1. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa hver af Pladserne:

a) $60^{\circ} 12'_{,20} N.$ $18^{\circ} 50'_{,18} E.$, W. for *Store Korssten* og NW. for en $8_{,6}$ m Grund.

b) $60^{\circ} 11'_{,70} N.$ $18^{\circ} 49'_{,42} E.$, W. for *Lille Korssten* og NW. for en $8_{,3}$ m Grund.

2. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa $60^{\circ} 11'_{,18} N.$ $18^{\circ} 49'_{,30} E.$ er flyttet til $60^{\circ} 11'_{,12} N.$ $18^{\circ} 49'_{,21} E.$

1537. **Sverige. Bottniske Bugt. Bonden Fyr forandret.**
(Rügen Radio, 5. November 1942.)
Bonden Fyr paa c. $63^{\circ} 26',_1$ N. $20^{\circ} 02',_5$ E. er blændet mellem Pejlingerne 251° og 57° .
1538. **Tyskland. Østersøkysten. Vinterafmærkning.**
(N. f. S. Nr. 44/2361. Berlin 1942.)
Omskiftning af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.
1539. **Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde W. Skydeøvelser. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 44/2333. Berlin 1942.)
Skydeøvelser foretages ud over Søen den 27. November 1942 Kl. 0830—1600 fra Pladsen c. $54^{\circ} 10',_2$ N. $11^{\circ} 59',_8$ E., N. for *Elmenhorst*.
Skydefeltet strækker sig $2',_2$ Sm i Retning 352° fra Skydepladsen og begrænses mod E. og W. af to parallelle Linier med en indbyrdes Afstand af $1',_2$ Sm.
Under Skydningerne er det forbudt at komme indenfor Skydefeltets Grænser.
(Se Tillæg.)

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

1540. **Danmark. Sundet. Kronborg Fyr N. Oplysning om Vrags Plads og Afmærkning.**
Det i E. f. S. Nr. 44/1527 1942 nævnte Vrag ligger i 10 m Vand paa $56^{\circ} 02' 45''$ N. $12^{\circ} 37' 41''$ E., c. $0',_4$ Sm 7° fra *Kronborg Fyr*.
Den N. for Vraget midlertidigt udlagte Stage med Lanterne er inddraget. Vraget er nu afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag og en grøn Spidstønde, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^s , udlagt henholdsvis 25 m og 75 m NE. for Vraget.
1541. (T). **Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyr ødelagt.**
Ved Paasejling af *Korsør Havn* S.-lige Bølgebryders N.-Ende er det der anbragte Fyr paa c. $55^{\circ} 20',_0$ N. $11^{\circ} 07',_9$ E. blevet ødelagt og vil foreløbig ikke blive genopført.
1542. **Danmark. Lille-Bælt. Fæno Sund. Kloakledning afmærket.**
En c. 30 m lang Kloakledning er udlagt fra E.-Siden af *Fæno Sund* fra Pladsen c. $55^{\circ} 30',_0$ N. $9^{\circ} 42',_1$ E., c. 900 m SE. for *Hindsgavl*. Ledningen er afmærket med en Stage med 1 grønt Flag, udlagt i c. 3 m Vand ved Ledningens Yderende.
(Danske Lods III, Side 124. Som.-Fort., Side 51, Nr. 18 a.)
1543. **Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Forbudt Omraade.**
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser den 13. November 1942 Kl. 0830—1800.
Angaaende Skydefeltets Grænser henvises til E. f. S. Nr. 1/91 1942.
Naar der skydes, vil der være hejst en Ballon eller et Flag paa en Signalmast i Skydeterrænets NE.-lige Del paa c. $55^{\circ} 10',_6$ N. $9^{\circ} 38',_8$ E. Naar dette Signal er hejst, er det forbudt at besejle eller opholde sig paa Skydefeltet paa Søen.
(E. f. S. Nr. 1/91 1942.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1544. **Danmark. Isefjord Indløb. Hundested S. Oplysning om Tænding af Varselfyr.**
De i E. f. S. Nr. 44/1517 1942 nævnte Fyr paa Kabelbaakerne paa c. $55^{\circ} 57',_6$ N. $11^{\circ} 51',_3$ E., c. 500 m S. for *Hundested Havn*, tændes første Gang den 16. November 1942.
(E. f. S. Nr. 44/1517 1942.)

- 1545. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Bolværksarbejder afsluttet. Forbud mod Tillægning ophævet.**
De i E. f. S. Nr. 1/99 1942 nævnte Bolværksarbejder i *Aarhus Havns Bassin II* er nu afsluttet. Bassinets N.-lige Hjørne er uddybet til 7,5 m Dybde. Det tidligere bekendtgjorte Forbud mod Tillægning til og Fortøjning ved Bassinets NW.-lige Bolværk ved *Pier II, Trælastkajen*, ophæves.
c. 56° 09',₅ N. 10° 13',₃ E.
(E. f. S. Nr. 1/99 1942. Kort Nr. 112 og 103. Havneclods, Side 32, 33 og 34.)
- 1546. Danmark. Kattegat. Læsø Rende. Søndre-Rønner Flak SW. Oplysning om Vrags Plads.**
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 42/1442 1942 nævnte Vrag, der ligger sunket i c. 10 m Vand, er c. 57° 10',₅ N. 10° 47',₀ E., c. 1,5 Sm 170° fra *Læsø W.* hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost.
(E. f. S. Nr. 42/1442 1942.)
- 1547. Danmark. Kattegat. Skagen Havn SE. Oplysning om Vrag.**
Det i E. f. S. Nr. 44/1518 1942 nævnte Vrag opgives at være sunket paa Pladsen c. 57° 38',₄ N. 10° 45',₀ E., c. 6³/₄ Sm 133° fra *Skagen* Havn. Vraget er afmærket med 3 Bøjer, de to yderste hvidmalet, den midterste forsynet med 1 sort Flag.
(E. f. S. Nr. 44/1518 1942.)
- 1548. (P). Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Styrso NE. Sømærke udlægges.**
(U. f. s. Nr. 45/2089. Stockholm 1942.)
En sortmalet Tønde vil snarest blive udlagt paa 57° 36',₉₃ N. 11° 48',₄₅ E., NE. for *Bringelbärsholmen* ved *Styrso* NE.-Pynt.
- 1549. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/514 1942 meddeles, at Hovedet af mellemste Bassins Læmole i *Holstebro-Struer* Havn paa c. 56° 29',₅ N. 8° 36',₀ E. er under Reparation, hvorfor det henstilles til de Skibe, der anløber dette og det W.-lige Bassin, at holde tæt til Indløbets W.-lige Molehoved.
(E. f. S. Nr. 15/514 1942.)
- 1550. Norge. N.-lige Oslofjord. Lystønde inddraget.**
(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1942.)
Sore Steilesand Lystønde paa c. 59° 48',₄ N. 10° 35',₁ E. er inddraget.
(Kort Nr. 92.)
- 1551. Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Arendal. Galtesund. Galten Fyr nedlagt.**
(E. f. S. Nr. 20/480. Oslo 1942.)
Galten Fyr paa c. 58° 26',₉ N. 8° 47',₁ E. er nedlagt.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1552. Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.**
(N. f. S. Nr. 44/2354. Berlin 1942.)
Besejling af *Rognsundet* mellem Breddeparallelernerne 70° 17' N. og 70° 23' N. er forbudt.
Rognsundet: c. 70° 24' N. 22° 48' E.
- 1553. Norge. Troms. Skagøysundet. Straumnes Fyr forandret.**
(E. f. S. Nr. 20/479. Oslo 1942.)
Straumnes Fyr paa c. 70° 01',₅ N. 18° 51' E. er forandret og lyser nu, som følger:
- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 34° til 39°. | 5. Rødt i Pej. fra 75° til 235°. |
| 2. Hvidt i — - 39° - 41°. | 6. Hvidt i — - 235° - 243°. |
| 3. Grønt i — - 41° - 54°. | 7. Grønt i — - 243° - 248°. |
| 4. Hvidt i — - 54° - 75°. | |
- (E. f. S. Nr. 40/1407 1942.)

1554. Norge. Troms. Lyngen. Storfjorden. Salmenes. Nyt Fyr.

(E. f. S. Nr. 20/463. Oslo 1942.)

Et nyt Fyr, *Salmenes* Fyr, er tændt paa c. 69° 20' N. 20° 02' E., paa *Salmenes* Pynt. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 6,8 m. Synsvide: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Fundament. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 25° til 30°. | 5. Rødt i Pejll. fra 105° til 196°. |
| 2. Hvidt i — - 30° - 40°. | 6. Grønt i — - 196° - 214°. |
| 3. Rødt i — - 40° - 92°,5. | 7. Hvidt i — - 214° - 217°. |
| 4. Grønt i — - 92°,5 - 105°. | 8. Rødt i — - 217° - 223°. |

Brændetid: 10. August—26. April.

1555. Norge. Senja. Sandøysundet. Nye Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 20/462. Oslo 1942.)

Følgende nye Fyr er tændt:

1. *Store Dyna* Fyr paa 68° 57' 13" N. 16° 38' 35" E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5 s. Flammens Højde: 5,0 m. Synsvide: 5,5 Sm. Lanterne paa Jernstang.

Brændetid: 7. August—29. April.

2. *Fenes varde* Fyr paa 68° 56' 06" N. 16° 39' 27" E. Fyret viser rødt Et-Blink hver 5 s. Flammens Højde: 8,0 m. Synsvide: 3,4 Sm. Lanterne paa Toppen af lille Træhus.

Brændetid: 7. August—29. April.

1556. Norge. Ofoten. E fjorden. Straumskjæret. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 20/478. Oslo 1942.)

Et nyt Fyr, *Straumskjæret* Fyr, er tændt paa 68° 20' 10" N. 16° 16' 51" E., paa Jernstangens Plads E. for *Straumøy*. Fyret viser rødt Et-Blink hver 5 s. Flammens Højde: 2,5 m. Synsvide: 3,4 Sm.

1557. Norge. Lofoten. Flakstadøy. Napp. Nye Ledefyr tændt.

(E. f. S. Nr. 20/461. Oslo 1942.)

To nye Ledefyr, *Napp* Ledefyr, er tændt, Forfyret paa 68° 07' 59" N. 13° 26' 30" E. og Bagfyret 65 m 313° fra Forfyret. Fyrene, der viser rødt, fast Lys, Synsvide: 5,2 Sm, leder i Pejling 313° gennem den gravede Rende.

1558. Norge. Nord-Trøndelag. Risvær fjorden. Langøyskjæret. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 20/460. Oslo 1942.)

Et nyt Fyr, *Langøyskjæret* Fyr, er tændt paa 65° 00' 10" N. 11° 35' 30" E., midt paa Skæret S. for *Langøy*. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5 s. Synsvide: 5,5 Sm.

1559. Norge. Nord-Trøndelag. Indre Folla. Skjølstad og Sundholmen. Nye Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 20/477. Oslo 1942.)

1. Paa 64° 57' 52" N. 12° 04' 04" E., paa *Skjølstadpynten*, er tændt et nyt Fyr, *Skjølstad* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s. Synsvide: 5,5 Sm.

2. Paa 64° 57' 00" N. 12° 11' 45" E., paa *Sundholmen* Skær, er tændt et nyt Fyr, *Sundholmen* Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 5 s. Synsvide: 3,4 Sm.

1560. Norge. Store Sotrøy W.-Side. Tellevåg Fyr nedlagt.

(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1942.)

Tellevåg Fyr paa c. 60° 14',6 N. 4° 59',2 E. er nedlagt.**1561. Norge. Korsfjorden. Tekslen Fyr nedlagt.**

(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1942.)

Tekslen Fyr paa c. 60° 09',3 N. 5° 00',8 E. er nedlagt.**1562. Norge. Stavangerfjorden. Grødheimhamaren Radiofyr nedlagt.**

(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1942.)

Grødheimhamaren Radiofyr paa c. 59° 00',5 N. 5° 39',7 E. er nedlagt.

1563. Norge. Jæren. Jæderens rev Lys- og Fløjtetønde inddraget.
(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1942.)
Jæderens rev Lys- og Fløjtetønde paa c. 58° 46',₀ N. 5° 24',₈ E. er inddraget.
(Kort Nr. 90.)
1564. Norge. Jæren. Obrestad molo. Nyt Fyr.
(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1942.)
Paa *Obrestad W.-lige Mole* paa 58° 39' 00" N. 5° 34' 03" E. er anbragt et nyt Fyr, *Obrestad molo Fyr*, der skal vise hvidt, fast Lys. Synsvidde: 9,₆ Sm. Fyret, der ikke er tændt, skal lyse over Indløbet til Havnen og er blændet mod Søen.
1565. Tyskland. Nordsoen. Vinterafmærkning.
(N. f. S. Nr. 44/2363. Berlin 1942.)
Omskiftning af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning paabegyndes i nærmeste Tid.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1566. Norge. Daarlig Petroleum paa Fyrlanternerne. Advarsel.
(E. f. S. Nr. 20/475. Oslo 1942.)
Da den Petroleum, der er leveret til Fyrlanternerne i Aar, viser sig at være af mindre god Kvalitet, maa man under Sejlads ved den *norske Kyst* være forberedt paa, at nogle af Fyrene lyser svagere end normalt.
1567. Sverige. Stockholm Havn. Færdselsforbud.
(U. f. s. Nr. 45/2130. Stockholm 1942.)
Der forbydes alle uvedkommende Adgang til *Stockholm Frihavn, Louddshamnen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron, Stadsgårdshamnen, Värtahamnen* og *Hammarbyhamnen*.
Indenfor ovennævnte Dele af *Stockholm Havn* er det alle uvedkommende forbudt at være i Besiddelse af Sprængstoffer.
Det forbydes endvidere at fotografere ovennævnte Delc af *Stockholm Havn* eller at fotografere indenfor nævnte Dele af Havnen samt iøvrigt at udfærdige Afbildninger eller Beskrivelser deraf eller derfra.

Tillæg.

I. Østersøen.

1568. Letland. Riga Bugt. Messaragotsem E. Undervandshindring afmærket.
Den i E. f. S. Nr. 42/1452 1942 nævnte Undervandshindring er en Sten, hvorover Dybden er 9 m. Stenen er afmærket med en Bøje med W.-Topbetegnelse, der er udlagt paa c. 57° 21',₇₃ N. 23° 11',₂ E. Man skal passere E. om Bøjen.
(E. f. S. Nr. 42/1452 1942.)

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

1569. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret. Spidstønder flyttet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/62 1942 meddeles, at de tre S.-ligste af de resterende grønne Spidstønder, der angiver Grænserne for Lossepladsen paa *Middelgrund*, er flyttet fra deres Pladser paa $55^{\circ} 41' (46'') \text{ N. } 12^{\circ} 39' (51'') \text{ E.}$, $55^{\circ} 41' (55'') \text{ N. } 12^{\circ} 40' (27'') \text{ E.}$ og $55^{\circ} 41' (55'') \text{ N. } 12^{\circ} 40' (42'') \text{ E.}$ i N.-lig Retning til henholdsvis $55^{\circ} 41' (50'') \text{ N. } 12^{\circ} 39' (50'') \text{ E.}$, $55^{\circ} 41' (58'') \text{ N. } 12^{\circ} 40' (25'') \text{ E.}$ og $55^{\circ} 42' (02'') \text{ N. } 12^{\circ} 40' (45'') \text{ E.}$ (E. f. S. Nr. 1/62 1942.)

1570. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vandstandsbræt atter paa Plads. Vandstandsbrættet ved S.-Siden af Indløbet til *Bøgestrøm* paa $55^{\circ} 07' (21'') \text{ N. } 12^{\circ} 15' (06'') \text{ E.}$ er atter anbragt paa Plads. (E. f. S. Nr. 44/1529 1942.)

1571. Danmark. Store-Bælt. Sprogø NE. Magnetisk Forstyrrelse.

Pladsen for den i E. f. S. Nr. 44/1530 1942 nævnte magnetiske Forstyrrelse er c. $55^{\circ} 20',_{65} \text{ N. } 11^{\circ} 00',_{9} \text{ E.}$, c. 700 m 259° fra *Sprogø E.-Rev* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste. Vanddybden paa Stedet er 11 m. Den tidligere udlagte Bøje er inddraget. (E. f. S. Nr. 44/1530 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1572. (T). Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.

En sort Fortøjningsbøje, mærket *Søværnets Kystbevogtning*, er udlagt paa c. $55^{\circ} 57',_{7} \text{ N. } 11^{\circ} 49',_{5} \text{ E.}$, c. 1400 m W. t. S. for *Hundested Havn*. (E. f. S. Nr. 37/1299 1942.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

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

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.

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Cbartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 806

ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

CHR. CLEMMENSEN

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)

FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)

C. HOPPE

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hude.
Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: ØJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 46

FREDAG 20. NOVEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Søkrigens Brændpunkt er i Øjeblikket Middelhavet, Shvor Angelsakserne efter tyske Meddelelser skal have samlet en Invasionsflaade paa ikke mindre end mellem 1 og 2 Mill. Br. Reg. Tons. Axerapporter melder, at denne Armada er tilføjet meget store Tab, hvilket forsaavidt er forstaaeligt, da en saadan Koncentration af Tonnage naturligvis giver saavel Ubaadene som Flyverne glimrende Maal. Hvad der derimod er vanskeligere at forstaa er, at det lykkedes for Englænderne og Amerikanerne at gennemføre hele denne Aktion, hvori efter tyske Meddelelser ikke mindre end 500 Transportskibe deltog.

En Aktion af et saadant Omfang, som det Oceanmagterne nu er engagerede i i Marokko og Algier, vil naturligvis betyde en øget Belastning af de Allieredes Tonnagesituation, og den engelske Levnedsmiddelminister, Lord *Woolton*, har da ogsaa holdt en Tale, hvori han gør det engelske Folk opmærksom paa, at det militære Transportbehov først og fremmest maa tilfredsstilles, og at det civile Konsum i England følgende maa yderligere indskrænkes, i hvert Fald for et Stykke Tid, da Tilgangen paa nybygget Tonnage endnu ikke var tilstrækkelig til at dække saavel de Tab, som Søkrigen medfører, som de forøgede Krav de militære Operationer stiller Søfartsministeriet overfor.

I denne Forbindelse er det iøvrigt værd at anføre, at *Maritime Commission* iflg. svenske Kilder nylig har udsendt en Beretning om den amerikanske Tonnageproduktion for de første ni Maaneder af indeværende Aar. Ifølge denne Oversigt har de amerikanske Skibsværfter — som andet Steds omtalt — indtil Udgangen af September leveret ny Tonnage paa ialt 5 Mill. Br. Reg. Tons, og der regnes derfor med, at det for i Aar planlagte Program paa 8 Mill. Br. Reg. Tons vil kunne naas.

Fra de oversøiske Fragtmarkeder er der iøvrigt kun faa Nyheder. Raterne er fastlagte i praktisk talt alle Trades af Betydning, saa paa dette Omraade er det helt andre Faktorer end Tilbud og Efterspørgsel, der spiller ind, naar der nu og da foretages fragtmæssige Ændringer. Af Rater paa de amerikanske Markeder kan nævnes: Kul New Orleans/Cuba \$10.50 uden Krigstillæg, Kul Hampton Roads/Vestindien mellem \$4 og \$6.50 plus et gennemsnitligt Krigstillæg paa ca. 105 pCt., Kul fra Hampton Roads til Rio betaler nu \$9 plus 92 pCt. Tillæg og Kul Hampton Roads/Buenos Ayres \$9.75 plus 86 pCt. Krigstillæg. For Kul fra Hampton Roads til chilenske Havne er fastsat en Rate af \$8.80 plus 81 pCt. Krigstillæg, hvorimod i modsat Retning Raten for Salpeter er fastsat til \$9 plus 54 pCt. Krigstillæg. Iøvrigt er der sluttet Tonnage for Hørfro fra River Plate til Golfen til \$18 plus 35 pCt. Krigstillæg. Vestindiamarkedet har faaet en noget større Tildeling af Tonnage, men Rateniveauet er uforandret.

Paa de frie Markeder noteres uforandret \$60 for Hvede fra River Plate til Lissabon. River Plate/Callao har faaet Tonnage til \$22.50 og for Hvede River Plate/Santos er betalt 19 Guldpesos.

Fra vore hjemlige Markeder er der kun faa Nyheder. Der er atter sluttet en Del Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne, ligesom det er lykkedes at placere adskillige Baade for Salpeter fra

Norge til Danmark. Kul- og Koksraten er som bekendt fastlagt, men for Salpeter har Tendensen været noget fastere og Raten ligger i Dag omkring Kr. 23. Iøvrigt er Efterspørgslen uforandret god saavel i Ertsfarten fra Sverige til Tyskland, som for Trælast fra Østersøen til tyske og hollandske Havne.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

I første Halvdel af November er der bl. a. registreret følgende Ændringer til det danske Skibsregister:

s.s. »Anna« af Esbjerg, OXZV. Skibets Navn er nu »Anna Lau«. Anm. 2.11.1942, reg. 12. s. M.

s.s. »Inger« af Esbjerg, OUHL. Skibets Navn er nu »Inger Lau«. Anm. 2.11.1942, reg. 12. s. M.

Galease med Hjælpemotor »Riborg« af Rønne, OWXI, er udsløttet som forlist. Anm. 12.11.1942, reg. s. D.

m.s. »Chile« af København, OZVB, er udsløttet som forlist. Anm. 5.9.1942 reg. 13.11. s. A.

STIGNING PAA NATIONALBANKENS BALANCE

I Ugen 8.—15. November er Nationalbankens Balance steget med 32 Mill. til 2.712 Mill. Kr. Paa Aktivsiden er den største Bevægelse en Fremgang paa 21 Mill. Kr. paa Kontoen Forskellige Debitorer, som dermed kommer op paa 1.299 Mill. Kr. Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet er steget med 8 Mill. Kr. til 1.089 Mill. Kr.

Den største Bevægelse paa Passivsiden er en Fremgang paa 44 Mill. Kr. i Indskud paa Folio, Konto Kurant etc., som dermed er paa 1.589 Mill. Kr. Seddelcirkulationen er gaaet ned med 19 Mill. til 853 Mill. Kr. Bevægelserne paa de øvrige Konti er af mindre Omfang.

DANSK KAPTAJN OMKOMMET I UDENRIGSFART

Fra Udenrigsministeriet er der kommet Meddelelse om, at Kaptajn *Jørgen Elberg* er omkommet ved Forlis i Udlandet.

Kaptajn Elberg, der blev 45 Aar gammel, kom til Søs i 1913 og sejlede i nogle Aar med Storsejlerne paa Langfart. Efter at have taget Styrmandseksamen fra Svendborg Navigationsskole i 1921 blev han ansat i A. P. Møllers Rederi. Senere sejlede han en Tid i Marius Nielsens Rederi, indtil han i 1931 kom ind i M. Jebsens Rederi i Fart paa Kinakysten. I 1935 blev han Fører i Damperen *Michael Jebsen*. Hans sidste Skib var Damperen *Gustav Diederichsen*, med hvilken han forliste.

KØBENHAVN—MALMØ FÆRGEFARTEN

Den svenske Jernbanestyrelse fastholder i en Udtalelse til Handelskollegiet i Stockholm sit Standpunkt om, at det ikke er økonomisk forsvarligt at opretholde regelmæssig Trafik paa Malmø—København-Overfarten. Man henviser til den minimale Godstrafik og den ganske ubetydelige Persontrafik, der kan paaregnes.

HAVNENE BØR HAVE MERE FRIHED

Bestemmelsen om, at Havnekommissionen skal overveje, hvorvidt det skønnes rimeligt, at Eksport og Import koncentrerer paa enkelte Havne, foranlediger *Svendborg Avis* til at udtale:

Vi kan meget vel tænke os, at man f. Eks. i Odense vil finde, at dette er en overmaade tiltalende Tanke! Men der skal nu alligevel være Maade med, hvad de store Edderkopper kan faa i deres Spind.

Der synes unægtelig i det hele taget i det Arbejdsprogram, der er lagt for den store Havnekommission,

at være givet en Anvisning paa, at man skal følge en Linie, hvorefter mere skal mere have.

Man burde meget hellere gaa til at give noget mere Frihed i Administrationen af vore Havne. Tarifvæsenet er saaledes under de herskende Forhold en urimelig Spændetroje

Det er og bliver en Urimelighed, at Havnene i Tarifspørgsmaal skal følge Trop sammen, skønt deres Forhold ligger meget uens. Forhaabentlig vil der, naar Havnekommissionen nu tager fat, blive Talsmænd for den Opfattelse, at her bør der ske en Ændring.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Den 6. Maj i Aar søsattes Motorskibet *Akka* — det første af en Serie paa 10 Motorskibe, som Rederiaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund faar bygget til Malmtansporten ved Götlaverken. *Akka* og Nummer to i Serien *Sarek* er forlængst afleveret, og nu et halvt Aar efter *Akkas* Søsætning er Nr. 3 løbet af Stablen fra Værftet.

Det nye Skib blev døbt *Saggat*. Det laster 8.980 Tons d.w. paa en Dybgang af 25 Fod 11 Tommer. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 442 Fod 10 Tommer, Bredde 56 Fod 6 Tommer og maalt Dybde 38 Fod. Ligesom de øvrige Skibe i Serien faar *Saggat* en Motor af Götlaverkens nyeste Konstruktion. Motoren har 6 Cylindre og udvikler 5.200 indicerede HK. Man regner med, at Skibet faar en Fart paa 13¾ Knob paa fuld Last.

*

Rederi A/B Iris i Stockholm har overtaget Lastdamperen *Afair* paa 3.000 Tons d.w., som Oskarshamn Værft begyndte at bygge for egen Regning.

Den nye Damper, som ventes at være klar til Aflevering i Begyndelsen af næste Aar, er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde 83,87 Meter og Dybde til Hoveddæk 5,79 Meter. Maskineriet bestaar af en triple Ekspansionsdampmaskine i Forbindelse med en af Götlaverkens Turbokompressorer, udviklende 1.060 indicerede HK. Farten er beregnet til 11 Knob paa fuld Last.

*

Götlaverken, der for et Aars Tid siden fejrede sit 100 Aars Jubilæum, hører som bekendt til de førende Dieselmotorfabrikker. Begyndelsen blev gjort i 1916, da det svenske Værft erhvervede sig Licens fra Burmeister & Wain paa Bygning af Dieselmotorer, og det byggede i de følgende Aar en Række svenske Dieselmotor-Fragtskibe forsynet med Motorer af den danske Type. Paa Grundlag af de herved indvundne Erfaringer, begyndte Götlaverken Bygning af enkeltvirkende Totakts Krydshoved-Dieselmotorer af egen Konstruktion.

Ligesom ved Burmeister & Wains Dieselmotorer anvendes Jævnstrømskylning fra Skylleluftslidser i Cylinder væggen til en centralt i Cylinderdækslet anbragt Udstrømningsventil. Dette er cylindrisk og bestaar af to Dele, den nederste af Støbejern og den øverste af Staalstøbegods, hvorved der undgaas Varmespændinger. Kun den nedre Dæksdel er vandkølet. Stemplet er staaletøbt. Det særligt bemærkelsesværdige ved denne Maskine er, at Krumtappenes Kontravægte er udformet som Kamskiver for Udstrømningsventilernes Stødstænger. Hver af disse har forneden en kort Vuggearm med Rulle, der løber paa Kamskiven, og foroven en Vuggearm til Udstrømningsventilspindlen. Brændstof- og Starteventil er anbragt symmetrisk paa hver Side af Udstrømningsventilen. Den oprindelige Type havde et Skylleluft-Samlerør fra en paa Maskinens Forkant anbragt og krumlapdrevet Stempel-Skylleluftpumpe.

Den nyere Type anvender Stemplets Underside som Skylleluftpumpe, og desuden har hver Cylinder en af Krydshovedet trukket Hjælpeskylleluftpumpe. Ved dette Arrangement bliver Maskinen 1,5 Meter kortere, Vægten 7 pCt. mindre og den mekaniske Virkningsgrad 1 pCt. højere. Skyllelufttrykket er 0,115 kg/cm², Brændolieforbruget 132 gr/IHKT og den mekaniske Virkningsgrad 0,82. Denne Maskine udføres i to Størrelser med fra 5 til 8 Cylindre.

U. S. A. BYGGER 8 MILLIONER TONS I AAR

Kapløbet mellem Aksemagternes stadig intensivere og mere vidtstrakte Ubaadstogter og de Allieredes hektiske Bestræbelser paa at bygge ny Tonnage antager stadig større Dimensioner. Medens Communiquerne fra Berlin og Rom taler om store Resultater for Ubaadene, kommer der fra London og Washington Oplysninger om Rekord-Byggeri.

Vicepræsidenten i De Forenede Staters Søfartskommission, Kontreadmiral *Howard L. Vickeray* har saaledes udtalt, at Produktionen af Handelskibe nu er ti Gange større end for 10 Maaneder siden. I de første ni Maaneder af Aaret er der blevet leveret over 5 Millioner Tons, og dermed har man sikret det Maal, man havde sat sig, nemlig 8 Millioner Tons i 1942. Gennemsnitstiden fra Kølstrækning til Levering udgjorde for 67 Liberty-Skibe, som blev leveret i September, 70 Dage. Aarsagen til dette Fremskridt maa ikke alene søges i Værfternes Kapacitet, men ogsaa i den smidige Tilpasning indenfor hele Skibsbygningsindustrien.

Trods disse Fremskridt maa de amerikanske Myndigheder dog Gang paa Gang indskrænke Importen af forskellige Varer. Saaledes salte Krigsproduktionsnævnet i Slutningen af Oktober ganske uventet nye Importindskrænkninger i Kraft. Saaledes maa corned beef og Faarekød herefter kun importeres med særlig Tilladelse, idet de er rykket ned i tredje Gruppe i Importvarernes Skala. Denne Forholdsregel motiveres med Tonnageknapheden. Efter alt at dømme skal Kødimporten yderligere beskæres, ligesom der i Amerika skal indføres kødløse Dage.

Argentina berøres dog ikke af denne Forholdsregel, da praktisk talt hele dets Kødproduktion efter en Overenskomst, truffet i London, nu gaar til England.

SPANIEN OG ARGENTINA

Den fornylig afsluttede Handelsoverenskomst mellem Spanien og Argentina vil efter alt at dømme for de to Lande betyde en ny Udvikling paa det handelspolitiske Omraade. Hvad Argentina angaar, samler Interessen sig om den nye Overenskomsts Betydning for det argentinske Hvedemarked. Det store Overskud af Hvede har igennem lang Tid været et af de alvorligste økonomiske og finanspolitiske Problemer, Landet har haft at kæmpe mod. Man maa antage, at Overenskomsten med Spanien vil betyde en — i alle Tilfælde midlertidig — Lettelse af dette Problem. Det har allerede vist sig ved et foreløbigt Skøn over Afsætningsmulighederne for den kommende Høst.

For dette Aar regner Argentina paa 6,5 Millioner Hektarer at have ca. 11 Procent mindre Dykningsareal for Hvede, og man regner med i Slutningen af denne Maaned at have høstet henved 5 Millioner Tons. Til dette Tal skal man lægge andre 5 Millioner Tons, som Landet har i Overskud fra sidste Høst, hvorved der bliver 10 Millioner Tons Hvede til Disposition. Henved 2,7 Millioner Tons gaar til Egelforbrug og Udsæd til ny Høst. Henved 1,5 Millioner Tons lægger Brasilien Beslag paa, og hertil kommer, at yderligere 1 Million Tons kan afsættes i de øvrige sydamerikanske Lande. Spaniens Behov for argentinsk Hvede anslaaes til 1,5 Millioner Tons. Det vil sige, at Landet for Tiden har et Overskud paa 3,3 Millioner Tons Hvede for Høstaaret 1943/44.

Dette Tal er ganske vist ikke tilfredsstillende, men efter den spansk-argentinske Handelsoverenskomst er der dog skabt en mærkbar Aflastning. Det er i denne Forbindelse værd at understrege, at Afskibningen af argentinsk Hvede næsten udelukkende skal finde Sted paa spanske Skibe.

Til Gengæld for Hveden skal Spanien ifølge Overenskomsten yde Industrieraastoffer, tekniske Færdigvarer og Skibe.

Britisk Skibsfart og Skibsbygning under Krigen.

Selv om de engelske Redere og engelske Skibsværfter er yderst optaget af at løse de Opgaver, som Krigen har paalagt dem, har der dog ind imellem været Tid til at tænke paa den Tid, der kommer efter denne Krig. Et typisk Bevis herpaa faar man i den Tale, som Mr. J. Ramsay Gebbie, der er Præsident for *North-East Coast Institution of Engineers and Ship-builders*, for nylig har holdt i Newcastle-on-Tyne. Mr. Gebbie, der er Direktør for *William Doxford & Sons, Ltd.*, fortalte om den øjeblikkelige engelske Skibsbygning og kom derefter ind paa Skibsbygnings-Uddannelsen. Han udtalte, at han følte sig overbevist om, at den engelske Skibsbygning gik en straalende Fremtid i Møde. Han raadede den Ungdom, der er i Besiddelse af Uddannelse og Dygtighed, til at træde ind i denne Industriegren, der bød paa saa mange rige Muligheder for Sukces, samtidig med at de var med til at skabe noget af det højeste, teknisk Snille kan fremstille, nemlig *Skibet*.

Mr. Gebbie mindede om, at det var Sammenslutningens fjerde Aarsmøde, siden Krigen var begyndt. Han udtalte i den Anledning:

— Lad os alle haabe at vor Nation og hele den øvrige Verden naar vi samles til næste Aarsmøde, maa være vendt tilbage til Fredens gamle Veje, og at vor store Industri igen kan bygge Skibe, der skal føre Last til Menneskehedens Gavn i Stedet for nu at bygge Skibe, der bidrager til Menneskehedens Ødelæggelse.

De engelske Værfters Kapacitet.

Mr. Gebbie udtalte videre, at det var indlysende, at Skibe var de Allieredes første og vigtigste Behov i Dag, endogsaa mere end Tilfældet var under sidste Krig. I sin Tale beskæftigede han sig hovedsageligt med Handelsskibe, for det er — som han sagde — ikke muligt offentligt at udtale sig om Englands Produktion af Krigsskibe, men, udtalte han, jeg tror, at Verden vil blive overrasket, naar Kendsgernerne om denne Form for Skibsbygning kan blive kendt.

Han kom derefter ind paa en Omtale af det Stade, den engelske Skibsbygning havde i 1939. Dengang havde Værfterne det tilstrækkelige Antal Beddinger til at forsyne de engelske Redere med Nybygninger i Fredstid, og samtidig havde man i Reserve en Del Beddinger til Nybygninger, der blev bestilt fra Udlandet. Paa Grund af Depressionen i Handelen og dermed i Skibsfarten, som næsten har været uafbrudt mellem de to Krige, havde man ikke det tilstrækkelige Antal kvalificerede Arbejdere til alle disse Beddinger.

Man gaar over til Svejsningen.

Mr. Gebbie kom nu ind paa Anvendelsen af Svejsningsmetoden. Det britiske Admiralitet har erkendt, hvor let det er at oplære elektriske Svejsere, og man har derfor besluttet at bygge svejsede Skibe, skønt langt den største Del af Arbejderstaben har været ganske uden Erfaringer i Arbejdet paa Skibsværfter. Det var en dristig Beslutning, men det viste sig at være sund Politik. De amerikanske svejsede Skibe, der nu er sat i Fart, har vist sig at være gode og holdbare Skibe, og det viste sig da at være klog

Politik af den engelske Regering, dengang den afgav Ordre paa svejsede Skibe i Amerika. Mr. Gebbie udtalte, at han nu ønskede at understrege, at den eneste Grund til, at amerikanske Skibe blev svejsede i Stedet for nittede, var, at det var umuligt at skaffe Arbejdskraft til Svejsningen, men derimod ikke til Nitningen.

Det er imidlertid ikke rigtigt, naar det er blevet hævdet, at svejsede Skibe kan bygges paa det halve af den Tid, der kræves til et nitted Skib. At Amerikanerne kan have et Skib klar til Søsætning paa Halvdelen af den Tid, som England behøver, skyldes ganske andre Omstændigheder.

Amerikanerne har større Skibsbygningschancer.

Amerikanerne har — særlig paa Vestkysten — langt bedre klimatiske Forhold, end man træffer i England, og af yderste Vigtighed er det ogsaa, at derovre ikke kendes Mørklægning. Med den kolossale Arbejdsstyrke, som de amerikanske Værfter disponerer over, er det muligt at arbejde efter tre-Skifte-Systemet, saaledes at der gennemsnitlig er beskæftiget henved 2000 Mand paa hver Bedding — i nogle Tilfælde nærmer Tallet sig vel endog 4000, medens man i England maa nøjes med 2—300 Mand, hvis det endda er muligt at skaffe dem. Mr. Gebbie udtalte, at De Forenede Stater og Canada nu var ved at udføre et storslaaet Arbejde indenfor Skibsbygningen.

Den engelske Værftsdirektørs Bemærkninger om Skibenes Fart har almen Interesse. Han fastslog, at det var blevet og blev sagt om de engelske Værfter, at de byggede en forkert Type Skibe, og om de engelske Redere var det blevet sagt, at de i højere Grad tænkte paa Efterkrigstiden end paa det at vinde Krigen. Fra Kritikens Side er det saaledes blevet hævdet, at man skulde være gaaet ind for 15—16 Knob-Skibene i Stedet for 11—12 Knob-Skibene. Først og fremmest, udtalte han, maa Rederne siges fri for denne Beskyldning, fordi de kun har haft Lov til at bygge de Skibe, som Regeringen har anset for hensigtsmæssige til Krigsformaal. Den særdeles daarligt underrettede Kritik, som har krævet Skibe med stærk Fart, blev ogsaa imødegaaet af Mr. Gebbie. Eksempelvis nævnte han et Værft, der hvert Aar skal bygge 16 1½ Knob-Skibe paa 10.300 Tons d.w. Hvis Værftet i Stedet skulde bygge 15 Knob-Skibe af de samme Dimensioner — Beddingerne vilde ikke kunne tage Skibe af næneværdig større Dimensioner — skulde Maskinkraften forøges fra 2900 indicerede Hestekræfter til over 7000 indicerede HK med det Resultat, at Værftet kun kunde producere 10 Skibe af den hurtiggaende Type om Aaret, og de vilde kun være paa 8300 Tons d.w. hver i Stedet for 10.300 Tons d.w. Hertil kommer yderligere, at Værftet under dette Byggeprogram er i Stand til at producere yderligere otte 2900 indicerede HK Maskiner til andre Værfter, men hvis de skulde bygge 7000 HK-Maskiner, vilde det overhovedet ikke være i Stand til at levere Maskiner til andre Værfter. Med andre Ord har man Valget mellem 24 2900 HK-Maskiner eller 10 7000 HK-Maskiner om Aaret.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Vedtægtsændringer i Dampskibsselskabet Bes

I Dampskibsselskabet Bes A/S er Vedtægterne blevet ændret, hvorefter Aktiekapitalen er udvidet med 20.000 Kr., indbetalt ved Konvertering af Gæld. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 65.000 Kr., fuldt indbetalt, dels kontant, dels paa anden Maade. O. F. Svendsen er udtraadt af, og Direktionssekretær P. B. Nielsen og Bankkasserer S. H. Sven er indtraadt i Bestyrelsen.

Skibskøb

Dansk-norsk Dampskibsselskab, har købt to mindre Motorskibe.

Det drejer sig om Motorgaleasen *Energi* af Svendborg,

som har tilhørt Skibsreder *Ømand*, Svendborg. Det er bygget af Staal 1906 i Holland og laster 160 Tons d.w. Det har en 110 HK Alpha-Dieselmotor.

Det andet Skib er Motorskibet *Ingeborg* af København, der er solgt til Rederiet af Skibsfører F. T. Hansen. Skibet er bygget af Staal i Groeningen i 1913 og laster 150 Tons d.w. Det er forsynet med en Brons-Appingdam Dieselmotor paa 50—60 HK.

Dansk-norsk Dampskibsselskab raader nu over tre Motorskibe, idet Rederiet for nogle Maaneder siden erhvervede den 180 Tons store Motorgalease *Viking*.

Godt Aar for Fiskeribanken

Fiskeribanken har udsendt sit Regnskab for 1941—42,

og i Beretningen fremhæves, at Termindelserne er gaaet bedre ind end normalt. Undtaget herfra er dog en Række Laan, hvor Forbindelsen med Laantagerne er afbrudt.

Det færøske Andelselskab »Føroya Fiskaexport« havde ved Aarets Begyndelse en Gæld til Banken paa 1.182,979 Kr. Det er imidlertid lykkedes Selskabets Repræsentant i Danmark igennem Vareudvekslinger at betale en meget væsentlig Del af Gælden, ialt 628,000 Kr.

Hvorledes denne Transaktion, tværs igennem Blokadelinien, er gaaet for sig, oplyses der intet om.

Centralkontoret for Tørve-Fabrikanter blev dømt

Ved Certeparti af 16. September 1941 fragtede »Centralkontoret for Tørvefabrikanter« M/S »Atlantis« af Kiel til at udføre 3 Rejser med Brunkul fra Horsens til København. Første Rejse blev udført i December s. A. og Centralkontoret tillod Skipperen at rejse hjem til Kiel for at holde Jul mod at han stillede et Depositum paa 1500 Kroner som Garanti for Udførelsen af de sidste Rejser.

Kaptajnen udførte derefter en Mellemrejse fra Brake til Kalundborg. Da Skibet var udlosset her og afsejlede til Horsens, frøs det inde i Koldby Kaas paa Samsø og ankom først til Horsens 19. April 1942, hvor der imidlertid ikke var nogen Last. Skibet fik en anden Fragt til København. Her fik Kaptajnen Underretning om, at der var kommet Forbud mod fremmede Skibes Rejser i indenrigs Fart og opgav efter en kort Ventetid at udføre de resterende to Rejser.

Føreren, Kaptajn Feldtmann, har derefter ved Sø- og Handelsretten krævet Centralkontoret dømt til at tilbagebetale Depotet paa 1500 Kroner, 622 Kroner for Tidstab i Horsens og 376 Kroner for Tidstab i København, ialt 2498 Kroner.

Sø- og Handelsretten dømte Centralkontoret til at betale de 1500 Kroner, da Centralkontoret ved at have opretholdt Certepartiet uden Forbehold i Anledning af Mellemrejsen i Tyskland har afskaaret sig fra Retten til Depotet.

Derimod fandt Retten ikke, at Kaptajnen havde Krav paa Godtgørelse for Tidstab efter den store Forsinkelse ved Ankomsten til Horsens og fordi Skibet ikke straks var afsejlet til København efter Ankomsten dertil. Centralkontoret domtes derefter til at betale Kaptajnen 1500 Kroner plus 200 Kroner i Sagsomkostninger.

Bestyrelseshverv

Direktor, Civilingeniør, Dr. techn. h. c. H. H. Blache er indtraadt i Bestyrelsen for Møller & Jochumsen, A/S, Horsens.

Søfartens Spisehus

Den af Søfartsklubben paatænkte Oprettelse af et Søfartens Spisehus her i København, hvor de arbejdsløse Søfolk i Vintermaanederne kan faa et dagligt, kraftigt Hovedmaaltid varm Mad, hvor de fornødne Vitaminer og Kalorier er til Stede i tilstrækkelig Mængde, er nu en Realitet. Søfartens Spisehus er blevet aabnet i Gaar Torsdag. Bespisningen finder Sted i Søndshjemmet »Bethel«, Nyhavn 24, alle Hverdage mellem Kl. 13,15 og Kl. 15,15. Da der kun er Plads til ca. 50 Gæster ad Gangen, er der tre Serveringer, nemlig Kl. 13,15 — Kl. 13,45 — Kl. 14,15 (denne Servering er fortrinsvis reserveret Søndshustruer) og evt. yderligere 2 Serveringer Kl. 14,45 og Kl. 15,15. Spisebilletterne, der koster Kr. 7,20 pr. Ark à 12 Billetter (60 Øre pr. Stk.) kan købes i Søfartsklubben, Peder Skramsgade 23. Køberne skal kunne legitimere sig som Søfarende ved Søfartsbog eller Fagforeningsbog. Ilustruer til Søfolk skal legitimere sig paa anden Vis, f. Eks. ved Attest fra Rederierne eller andre Søfarten tilknyttede Institutioner, som kender de paagældende. Gamle Søfolk maa legitimere sig ved en Attest fra den Sømandsstiftelse, hvor de bor nu eller anden lignende fyldestgørende Attest.

Adgang til Køb af Billetter har Søfarende indenfor Handelsmarinen, der ikke er ude at sejle og endvidere arbejds-

løse Søfolk, gamle Søfolk, Hustruer og Børn til Sømand, som Hjemmene paa Grund af Krigsforholdene ikke er i Forbindelse med, Hustruer og Børn til krigsforliste Søfolk, og endelig har gifte, arbejdsløse Søfolk endvidere Ret til at medtage deres Hustruer og Børn, eller de kan mod Aflevering af Spisebilletter hente Maden hjem i Spande som fra et Middagskøkken.

Til Sammensætning af Maaltiderne er der nedsat et Udvalg bestaaende af Dr. med. Erik Begtrup og Økonoma Frk. Andrea Eriksen, Kommunehospitalet, som villigst har indvilliget i at bidrage til Sagen ved at stille deres Erfaring og Tid til Raadighed for Sammensætningen af hensigtsmæssige Maaltider.

Københavnsk Kulfirma køber Svendborg-Skonnert

Kul-Importfirmaet K.O.K.S., Wilders Plads, har af Rederiaktieselskabet Hansa I, Svendborg, købt Motorskonnerten *Clytia* for 156.000 Kr. Skibet skal overtages efter endt Besigtelse i dansk Havn. Skibet ventes hertil om kort Tid.

Clytia er bygget i 1896 paa N. P. Petersens Træskibsværft i Thuro. Det laster 240 Tons d. w. og er forsynet med en Raaolienmotor paa 120 HK.

Skibsalg

Skibsreder Erik Hoffmeyer, København, har solgt sit Motorskib »Wind« til Boghandler L. Petersen, Lyngby.

»Wind«, der er bygget som Galease af Eg og Bøg under Navnet »Johanne« 1902 i Eckernförde paa F. Glasaus Træskibsværft, laster 100 Tons d.w., og den er forsynet med en Raaolienmotor paa 35 HK.

Motorskonnert »Fortuna« af Køge er af Skibsreder F. R. Stage, København, solgt til et Rederiforetagende med Faxø som Hjemsted.

»Fortuna«, der er bygget 1915 paa O. Hansens Træskibsværft i Stubbekøbing, af Eg og Bøg, laster 130 Tons d.w., og den har en Raaolienmotor paa 34 HK.

Købessummen ligger omkring 85,000 Kr.

En gammel Arvesag

I December 1918 forlod Skibsfører Peter Kohler, Marstal, der var Fører af 3-msl. Skonnert »Mars« af Marstal, som tilhørte Skibsreder Jørgen H. Stegmann, Lofoten i Norge, for at sejle til København, men han kom aldrig til Bestemmelsesstedet, og man er gaaet ud fra, at Skonnerten er forlist med Mand og Mus.

I Fjor døde hans Hustru, Fru Caroline H. Köhler, Møllevengen, Marstal, og nu har hendes Datter, Fru Pedersen Berdine Hansen, Tvød pr. Svendborg, og Arvingerne efter en anden Datter, nemlig dennes Mand, Kulhandler A. H. Friis, Marstal, og hans to Børn, Inga Köhler Friis og Arne Köhler Friis, anlagt Sag, hvorunder de paastaar sig kendt ejendomsberettigede i den forliste og omkomne Skibsførers Andel i Boet efter hans Hustru. Sagen vil komme for Retten paa Bitingstedet i Marstal Torsdag den 4. Februar 1943.

Dødsfald

En kendt gammel Skibsfører, fhv. Kaptajn i de Carlske Rederier og D. F. D. S. Theodor Harke Petersen, er død, 80 Aar gammel. Kaptajn Harke Petersen, der var født i Fredericia som Søn af Skibsmægler I. P. Petersen, kom 15 Aar gammel til Søs med Skonnert »Nicoline« af Assens, og han sejlede derefter med store tyske Sejlskibe i Langfart. Efter Navigationseksamen 1881 fik han Ansættelse som Styrmand i de Carlske Rederier og sejlede med bl. a. »Gorm« og »Skjold«, og i 1898 blev han forfremmet til Fører af Dampskibet »Svend«. Han førte senere Dampskibene »Olaf«, »Dan« og »Frode«. I 1917, da han førte »Dan«, blev dette Skib sænket i den biscayiske Bugt, men det lykkedes at faa reddet Besætningen.

Da de Carlske Rederier i 1920 overgik til Det Forenede fulgte Kaptajn Harke Petersen med, men nogle Aar efter gik han i Land med Pension.

Graeser, Berlin-Friedenau	Stubenrauchstr. 69
Ruf: 8842 66	a d. Kaiserallee
Schiffmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.	Drahtanschrift: Kromschiff Berlin
Neubauten	
Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.	

LOHFF & SIEDLER
GEGRÜNDET 1878
STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REDEREIEIEN
FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

FRAISSINET
KEDELRENSNINGSAPPARATER
gennem
DYHR
C. 8901

Den gamle Kaptajn efterlader sig to Døtre, der bor i Ægypten.

Fra Amerika er der kommet Meddelelse om, at Kaptajn Erik Frederik Møller, New York, er død. Kaptajn Møller, der var født i Fredericia, havde i mange Aar sejlet som Kaptajn i Cities Service Oil Co., og han var sidst Fører af et af dette Selskabs Skibe, der forliste.

Kaptajn Møller, der efterlader sig sin Hustru, blev 47 Aar gammel.

Navigationsskolebestyrer P. K. V. Pedersen, Rønne, er efter nogen Tids Sygdom død, 59 Aar gammel. Bestyrer Pedersen var oprindelig Sømand og sejlede i Langfart. I en ret sen Alder tog han Eksamen fra Rønne Navigations-skole, men hans Dygtighed var saa tydelig, at han efter endt Eksamen knyttes til Skolen som Lærer. Da denne Skole blev nedlagt og den nuværende Skipperskole blev oprettet, blev Pedersen Bestyrer og varetog dette Hverv til sin Død. Særlig kendt var han som Sekretær og Forretningsfører for Bornholms og Christiansø Fiskeriforening, ligesom han i mange Aar havde været Kasserer for Bornholms Fiskeres Fartøjsforretning og for Bornholmske Fiskeres Ulykkesforsikring.

Branden om Bord i »Trio«

Den Brand, der i sidste Uge opstod i Skibsreder Svensningsens Damper Trio havde et meget betydeligt Omfang. Hele Agterskibet, hvor Officererne havde deres Kahytter brændte. Brandskaden er anslaaet til ca. 100.000 Kr.

Branden opstod paa Helsingør Skibsværft, hvor Dampereen laa paa Bedding for Bundbehandling. Ved et Forhør i Sørelten i Helsingør oplystes det, at Ilden var opstaaet i 1. Maskinmesters Kahyt, og at Ilden havde bredt sig til hele Agterskibet, der blev fuldstændig raseret.

Røde Kors-Trafikken paa Grækenland

Tre svenske Skibe er ankommet til Piræus med 11.500 Tons Korn, 5.000 Tons Bælgrugter og adskillige Lægemidler.

Yderligere er tre svenske Skibe, som har faaet Lejde af de krigsførende Lande, den 5. November afsejlet fra Montreal til Grækenland med kanadisk Hvede. Ogsaa disse Skibe er befragtet af det internationale Røde Kors.

Nyt spansk Rederi

I Bilbao er stiftet et nyt Rederi under Navnet Naviera Bilbaina med en Kapital paa 160 Millioner Pesetas, tegnet af de to Rederier Naviera Aznar og Naviera Vascongada. Den Flaade, som det nye Rederi kommer til at disponere over, stammer fra Maritima Union og Naviera Amaya, og den bliver paa ialt 90.000 BRT. Det oplyses samtidig, at Flaaden kommer til at bestaa af forældede Skibe.

I spanske maritime Kredse forlyder det, at Statsmarinen er interesseret i det nye Rederi og dets Nybygningsplaner.

PERSONALIA

90 Aar

Den almindelige danske Skibsførerforenings ældste Medlem, Kaptajn Otto Søtoft, fylder paa Tirsdag — den 24. November — 90 Aar. I de sidste 54 Aar har han staaet som Medlem i den danske Skibsførerstands faglige Forening.

Kaptajn Søtoft hørte Sejlskibstiden til, og han var i en Aarrække Fører af flere af de store Sejlere paa Langfarten. Senere traadte han over i Det Forenede Dampskibsselskab og var saaledes i 1888 Fører af Damperen Kronen. I 1889 sagde han imidlertid Søren Farvel og blev Det Forenedes Ekspeditor i Nykøbing F. Senere var han i 12 Aar merkantil Direktør for Sukkerfabriken i Nykøbing. Blandt de mange Tillidshverv, han har haft, var Posten som Soretsmedlem for Maribo Amtsraadskreds. Endvidere er han Æresmedlem af Dansk Røde Kors.

60 Aar

I Gaar, Torsdag, fyldte Havneingeniør i Aarhus, cand. polyt. H. Gebauer 60 Aar.

Allerede som ung Ingeniør kom Gebauer til Jylland,

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

hvor han i nogle Aar virkede ved de vestjydske Dæmningsanlæg, indtil han i 1911 fik Ansættelse paa Havneingeniørens Kontor i Aarhus. I 1922 blev han Afdelingsingeniør, og i 1922 overtog han baade den tekniske og økonomiske Ledelse af Aarhus Havn.

I de forløbne tyve Aar har Havneingeniør Gebauer ledet Gennemførelse af meget store Udvidelsesprojekter, og han har med stor Dygtighed ledet Administrationen af den betydelige Havn.

*

Maskinchef i Ø.K., Maskinmester Ejner Karstensen Gundlack fylder i Morgen Lørdag 60 Aar. Maskinmester Gundlack er født i København, og han fik sin Uddannelse paa Orlogsværftets Skibs- og Maskinbygningsskole. En kort Tid sejlede han som Maskinmester i D. F. D. S., men i 1913 indtraadte han i Ø. K. Han sejlede først som Assistent i S/S »Arabien« og derefter i M/S »Fionia« og »Asia«. I 1920 blev han forfremmet til 1. Maskinmester og sejlede bl. a. med Tank-Motorskibet »Mexico«, senere med »Australien« og »Danmark«. For Tiden er han 1. Maskinmester paa M/S »Lalandia«, og Fødselsdagen fejrer han i København.

*

Opsynsmand ved Redningsstationen Grenaa Havn N. P. Lasborg fyldte i Gaar Torsdag 60 Aar.

50 Aar

Direktøren for Grønlands Styrelse Knud Oldendow fyldte i Onsdags 50 Aar. Direktør Oldendow blev i 1924 efter at have taget juridisk Embedseksamen og en Tid været Amtsfuldmegetig i Vejle ansat som kgl. Inspektør og Skifteforvalter i Sydgrønland. I 1932 vendte han tilbage til København som Kontorchef i Styrelsen for endelig i 1938 efter Direktør Daugaard Jensens Død at overtage sin store og betroede Stilling. Han naaede netop at komme tilbage fra sin første Inspektionsrejse, da Forbindelsen mellem Grønland og Moderlandet paa Grund af Krigen bristede.

Direktør Oldendow har en dyb Indsigt i alle grønlandske Forhold.

I Gaar Torsdag fyldte Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn R. A. Rasmussen 50 Aar. Kaptajn Rasmussen er Fører af Motorskibet *Nicoline Mærsk*.

40 Aars Jubilæum

Overfyrrpasser S. J. Hansen ved Enebærøde Fyr ved Indsejlingen til Odense Fjord fejrede i Onsdags sit 40 Aars Jubilæum i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

Nye Maskinister

Til den Haandværkerprøve, som har været afholdt paa Københavns Maskinistiskole i indeværende Maaned, havde der indstillet sig ialt 23 Eksaminander, som alle bestod Proven.

Sjælden Udmærkelse til ung Søløjtnant

Den 21-aarige Søløjtnant I. C. Rodholm, Søn af Sognepræst Rodholm, Varnæs ved Aabenraa, har ved sin Afgangseksamen fra Søofficersskolen faaet tildelt den meget sjældne Udmærkelse: Gerner-Medaillen. Medaillen er stiftet af Etatsraad Schack i sin Tid til Minde om Henrik Gerner, og for at opnaa denne Medaille kræves Udmærkelse ved Eksamen »til Lands«.

Søværnets Reserve

Maskinmester af 3. Grad i Reserven Rasmus Peter Henriksen er udnævnt til Maskinmester af 2. Grad i Søværnets Reserve fra den 1. December.

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

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 Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,6 m, ved Kalvebod Brygge Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 0,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 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, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformodenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjede med 25 pct.

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

Fritaget for alle Afgifter: or Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsformodenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodsenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Lading. I F r i h a v n e n besørges Losning og Lading 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. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 13,600 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 (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 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater 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 Dreddo 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Flojtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodsenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m³. — Losning og Lading: Losning og Lading 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 Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. 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 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. m³. Losning og Lading foretages af Privato efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsbyggerier 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 Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunds. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr. paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Lading til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 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 besesjes 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 tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, 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 lob. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrus 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsering, uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. 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, Kolhalingeplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 19. November 1942.

Nr. 46.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar 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, Boldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1573. Østersøen, E.-lige Del. Mineomraader.

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

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 indenfor en Linie gennem Punkterne:

- | | |
|--|--|
| a) 57° 28', ₁ N. 21° 25', ₉ E. | c) 57° 39', ₂ N. 21° 06', ₀ E. |
| b) 57° 39', ₂ N. 21° 28', ₂ E. | d) 57° 28', ₁ N. 21° 06', ₀ E. |

3. Omraadet i *Alandshavet*, 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 - Breddeparallel 60° 22' N.

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

1574. Danmark. Nysted Indsejling. Jons Grund W. Vrag fjernet.

Den W. for *Jons Grund N.* hvide Stage med Halmvisk paa c. 54° 38',₂ N. 11° 46',₇ E. sunkne Motorjagt er fjernet.

(E. f. S. Nr. 39/1340 1942.)

- 1575. Danmark. Fakse Bugt. Feddet Bagfyr. Lysevne forøget.**
Den i E. f. S. Nr. 44/1526 omhandlede Ændring af *Feddet Bagfyr* paa c. $55^{\circ} 10'_{,3}$ N. $12^{\circ} 06'_{,4}$ E. med samtidig Forøgelse af Fyrets Lysevne fra c. 12 Sm til c. 15 Sm er nu foretaget.
(E. f. S. Nr. 44/1526 1942. Fyr.-Fort. Nr. 816 a.)
- 1576. Sverige. Karlskrona Indsejling. Godnatt Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 46/2178. Stockholm 1942.)
Den i E. f. S. Nr. 45/1533 1942 nævnte Forandring af *Godnatt Fyr* paa c. $56^{\circ} 08' N.$ $15^{\circ} 36' E.$ er nu foretaget. Fyret, der for Tiden holdes slukket, vil mellem Pejlingerne $73^{\circ}_{,5}$ og $82^{\circ}_{,5}$ lyse, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra $73^{\circ}_{,5}$ til $79^{\circ}_{,5}$. 2. Hvidt i Pejl. fra $79^{\circ}_{,5}$ til $82^{\circ}_{,5}$.
Synsvidden for grønt Lys er 9 Sm.
(E. f. S. Nr. 45/1533 1942. Kort Nr. 180.)
- 1577. (T). Sverige. Kalmarsund S.-lige Del. Vraglystønde udlagt.**
(U. f. s. Nr. 46/2141. Stockholm 1942.)
En grønmalet Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa $56^{\circ} 37'_{,16} N.$ $16^{\circ} 21'_{,60} E.$, 850 m 191° fra *Trädgårdsgrund* Lystønde og SW. for et Vrag.
- 1578. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejlløbet Sandhamn—Stockholm. Fyrbelysning forandret.**
(U. f. s. Nr. 46/2140. Stockholm 1942.)
a) *Kalvö Fyr* paa c. $59^{\circ} 22' N.$ $18^{\circ} 37' E.$ viser nu hvidt Lys mellem Pejling 80° og Land.
b) *Sandö Sugga Fyr* paa c. $59^{\circ} 23' N.$ $18^{\circ} 35' E.$ lyser nu, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra 115° til $123^{\circ}_{,5}$. 5. Hvidt i Pejl. fra 299° til $304^{\circ}_{,5}$.
2. Hvidt i — - $123^{\circ}_{,5}$ - 130° . 6. Rødt i — - $304^{\circ}_{,5}$ - 325° .
3. Rødt i — - 130° - 233° . 7. Hvidt i — - 55° - 99° (uforst.).
4. Grønt i — - 233° - 299° .
c) I Pejlinger mellem Land og 151° lyser *Nyvarp Fyr* paa c. $59^{\circ} 24' N.$ $18^{\circ} 32' E.$, som følger:
1. Rødt i Pejl. fra Land til 140° . 2. Grønt i Pejl. fra 140° til 151° .
d) *Lindalen Fyr* paa c. $59^{\circ} 25' N.$ $18^{\circ} 29' E.$ benævnes nu *Lindalen nedre Fyr* og viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra 265° til 295° . 5. Grønt i Pejl. fra 83° til 96° .
2. Hvidt i — - 295° - $305^{\circ}_{,5}$. 6. Hvidt i — - 96° - $97^{\circ}_{,5}$.
3. Rødt i — - $305^{\circ}_{,5}$ - 330° . 7. Rødt i — - $97^{\circ}_{,5}$ - Land.
4. Hvidt tværs over Sejlløbet (uforst.).
e) Paa NW.-Pynten af Skæret *Mansören* er paa $59^{\circ} 25'_{,29} N.$ $18^{\circ} 30'_{,29} E.$ tændt et nyt Fyr, *Lindalen øvre Fyr*, som viser hvidt Hurtig-Blink, 90 Blink hvert 1^m . Lanterne paa Fyrpæl med hvidt, firkantet Dagmærke.
Fyrene *Lindalen øvre* og *nedre* er overet i Pejling 97° og leder gennem *Lindalsundet*. Afstanden mellem Fyrene er 900 m.
f) Paa *Värmdölandet* SW. for *Lindalen nedre Fyr* er paa $59^{\circ} 25'_{,28} N.$ $18^{\circ} 29'_{,16} E.$ opført en hvid, facadebelyst Varde, *Lindalens Varde*.
- 1579. Sverige. Bottniske Bugt. Söderhamn. Rönnskärs Lodsstation. Lilljungfruns lotshamn Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 46/2139. Stockholm 1942.)
Fyrene *Lilljungfruns lotshamn øvre* og *nedre* paa c. $61^{\circ} 14'_{,9} N.$ $17^{\circ} 17'_{,9} E.$ er forandret og viser nu hvidt Hurtig-Blink, henholdsvis 100 Blink hvert 1^m . og 60 Blink hvert 1^m .
(E. f. S. Nr. 43/1470 1942.)
- 1580. Sverige. Bottniske Bugt. Pälsen W. Rettelse til E. f. S. Nr. 45/1536 1942.**
(U. f. s. Nr. 46/2182. Stockholm 1942.)
E. f. S. Nr. 45/1536 1942, Punkt 2, rettes til:
Den røde Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa $60^{\circ} 11'_{,18} N.$ $18^{\circ} 49'_{,30} E.$ er flyttet til $60^{\circ} 11'_{,12} N.$ $18^{\circ} 49'_{,21} E.$
(E. f. S. Nr. 45/1536 1942.)

1581. **Sverige. Bottnisko Bugt. Sydostbrotten Fyrskib gonudlagt.**
(U. f. s. Nr. 46/2183. Stockholm 1942.)
Sydostbrotten Fyrskib paa c. $63^{\circ} 19' N.$ $20^{\circ} 11' E.$ er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 39/1348 1942.)
1582. **Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.**
(N. f. S. Nr. 45/2364. Berlin 1942.)
Den 21. og 28. November, 5., 12. og 19. December 1942, 2., 9., 16., 23. og 30. Januar, 6., 13., 20. og 27. Februar 1943, hver Dag Kl. 1300—1800, samt den 22. og 29. November, 6., 13. og 20. December 1942, 3., 10., 17., 24. og 31. Januar og 7., 14., 21. og 28. Februar 1943, hver Dag Kl. 0830—1730, foretages Skydeøvelser, under hvilke Fareomraadet over Søen naar op til 7000 m Højde og begrænses af en Linie gennem Punkterne:
a) $54^{\circ} 24',_8 N.$ $18^{\circ} 40',_3 E.$ d) $54^{\circ} 23',_8 N.$ $18^{\circ} 55',_2 E.$
b) $54^{\circ} 30',_0 N.$ $18^{\circ} 39',_8 E.$ e) $54^{\circ} 20',_9 N.$ $18^{\circ} 54',_8 E.$
c) $54^{\circ} 30',_0 N.$ $18^{\circ} 48',_2 E.$
1583. **Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 45/2365. Berlin 1942.)
Den 30. November 1942 foretages fra Kl. 0700 til Kl. 1300 Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*. Der skydes ud over Søen.
Fareomraadet paa Søen naar op til 3000 m Højde og begrænses:
m o d V e s t af en Linie, der fra *Altwerder Kirke* gaar i Retning 299° til Punktet $54^{\circ} 11',_4 N.$ $15^{\circ} 22',_4 E.$
m o d N o r d af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet $54^{\circ} 13',_4 N.$ $15^{\circ} 29',_5 E.$
m o d Ø s t af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa *W.-Molen*.
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 Vindsemaforen 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 førnævnte Fareomraade forbudt.
(Se Tillæg.)

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

1584. **Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadhavn. Sømærker inddraget for Vinteren.**
Stagerne med Koste, der afmærker Sejlløbet til *Hellerup Lystbaadhavn*, er inddraget for Vinterperioden.
c. $55^{\circ} 43',_9 N.$ $12^{\circ} 35',_2 E.$
1585. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Madses Løb. Sømærke flyttet.**
Dybde aftaget.
Ny-Tolk NW. hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste er paa Grund af Ændring i Dybdeforholdene i *Madses Løb* flyttet c. 125 m i Retning W. t. S. og udlagt i $4,2$ m Vand paa $55^{\circ} 52' (30'') N.$ $12^{\circ} 11' (40'') E.$
Paa Linien mellem ovennævnte Sømærke og *Flæskegrund* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost kan der ikke regnes med en Vanddybde af over $2,5$ m.
(Kort Nr. 162 og 187. Søm.-Fort, Side 81, Nr. 5.)
1586. **Danmark. Store-Bælt. Omø SSW. Vrag afmærket.**
Et Vrag, hvoraf en Mast rager c. 6 m op over Vandet, og som er sunket i 11 m Vand paa $55^{\circ} 05' 58'' N.$ $11^{\circ} 04' 59'' E.$, c. 4 Sm 207° fra *Omø Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 25 m SW. for Vraget.

1587. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.
En sortmalet Spidstønde er udlagt i 5 m Vand paa $55^{\circ} 05' (36'') \text{ N. } 10^{\circ} 14' (08'')$
E., c. 400 m W. for Indløbet til *Faaborg* Havn.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1588. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Lumby Strand inddæmmet.
Paa Grund af Udtørringsarbejder er *Lumby Strand* afspærret fra *Odense Fjord*
ved Dæmninger, dels over *Hassel Kvissel* paa c. $55^{\circ} 28',_{1} \text{ N. } 10^{\circ} 26',_{5} \text{ E.}$ og dels fra *Hasselo*
til *Gudskov*.
(Kort Nr. 115, 150 og 125.)

1589. (T). Danmark. Kattegat. Læsø Trindel E. Sømærke ikke paa Plads.
Annulleret.

1590. Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW. Skydeøvelser.
(U. f. s. Nr. 46/2181. Stockholm 1942.)
I Dagene til den 21. November 1942 incl., hver Dag Kl. 0800—1700, afholdes
Skydeøvelser over Søen fra *Viken* paa c. $58^{\circ} 44' \text{ N. } 11^{\circ} 11' \text{ E.}$, c. 0,5₁ Sm NNW. for
Långeby.
Fareområdet under Skydningerne, der strækker sig c. 4 Sm ud over Søen, begræn-
ses mod Nord af en Linie fra Skydepladsen til *Ramskär* Fyr og mod Syd af en Linie fra
Skydepladsen gennem *Utsholmen N.-Pynt*.
Naar der skydes, vil et rødt Flag være hejst paa Stranden ved Skydepladsen.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1591. Norge. Løkkaren. Sømærke udlagt.
(N. f. S. Nr. 45/2398. Berlin 1942.)
En sort Spirtønde er udlagt paa Pladsen c. $64^{\circ} 31',_{7} \text{ N. } 11^{\circ} 28',_{9} \text{ E.}$
1592. Norge. Grandevika. Ribeflu Fyr forandret.
(K. f. F. Nr. 12. Oslo 1942.)
Ribeflu Fyr paa c. $63^{\circ} 42',_{2} \text{ N. } 9^{\circ} 31',_{5} \text{ E.}$ er forandret og viser nu hvidt Et-Blink
hver 5^s.
1593. Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
Ved Opmaaling i Oktober 1942 af den gravede Rende over *Graadyb Barre* viste
det sig, at Sandet ved den rødmaledede Spidstønde *III* paa $55^{\circ} 26' (51'') \text{ N. } 8^{\circ} 17' (14'')$
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* Fyrlinie.
1594. Lister Dyb. Rømo—Sild. Forbud mod Ankring.
(N. f. S. Nr. 45/2397. Berlin 1942.)
Det er forbudt at ankre mellem Øerne *Rømo* og *Sild* indenfor et Omraade, der
begrænses mod Vest af en Linie gennem Punkterne: $55^{\circ} 04' (33'') \text{ N. } 8^{\circ} 28' (46'') \text{ E.}$ og
 $55^{\circ} 03' (01'') \text{ N. } 8^{\circ} 26' (14'') \text{ E.}$ og mod Øst af en Linie gennem Punkterne $55^{\circ} 04' (07'')$
 $\text{ N. } 8^{\circ} 29' (19'') \text{ E.}$ og $55^{\circ} 02' (51'') \text{ N. } 8^{\circ} 27' (39'') \text{ E.}$
(Kort Nr. 96.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1595. Østersøen. Kieler Bugt. Neuland Fyr NNW. Vrag rapporteret.
En meget svær Mast, der rager op over Vandet, og som sandsynligvis staar fast i et Vrag, rapporteres paa c. $54^{\circ} 28',_{45}$ N. $10^{\circ} 29',_6$ E., c. 8 Sm 330° fra *Neuland Fyr*.
1596. (T). Finland. Bottniske Bugt. Kemi angoringsboj Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 31/609. Helsingfors 1942.)
Lystønden *Kemi angoringsboj* paa c. $65^{\circ} 28',_2$ N. $24^{\circ} 20',_0$ E. er inddraget for Vinterperioden.
1597. Tyskland. Fehmarnsund E. Vrag.
Et Vrag, hvoraf 2 Master rager 4—5 m op over Vandet, rapporteres paa c. $54^{\circ} 22',_8$ N. $11^{\circ} 10',_7$ E., c. 1,9 Sm 205° fra *Burgstaaken Fyr* og ved det E.-lige Indløb til *Fehmarnsund*.

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

1598. (T). Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde aftaget.
En Tilsanding har fundet Sted i Indløbet til *Gilleleje Havn* paa c. $56^{\circ} 07',_7$ N. $12^{\circ} 18',_9$ E. Den i „Havnelødsen“ angivne Dybde af 3,1 m findes nu kun i Løbets E.-lige Halvdel. I den W.-lige Side af Indløbet er Dybden aftaget til 1,8 m.
1599. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Vester-Sandhage E. Vrag afmærket.
En Mudderpram er sunket E. for *Vester-Sandhage* i *Kalveboderne*, E. for Sejllobet i c. 3 m Vand paa c. $55^{\circ} 35\frac{1}{2}'$ N. $12^{\circ} 31'$ E. Vraget, hvorover mindste Dybde formentlig er 1 m, er midlertidigt afmærket med en Stage.
1600. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Fyr forandret.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 36/1251 1942, Punkt 1, meddeles, at de deri nævnte Forandringer ved *Grønsund Bagfyr* paa c. $54^{\circ} 53',_2$ N. $12^{\circ} 07',_2$ E. er foretaget. Fyret viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5^s, Lys 3^s, Mørke 2^s. Fyrets Lys-
evne er forøget til 16 Sm.
(E. f. S. Nr. 36/1251 1942. Kort Nr. 162, 187, 126 og 180. Fyr.-Fort. Nr. 783 a.)
1601. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved E. Afmærkning ved Losseplads inddraget.
De 4 grønne Spidsbojer, der var udlagt ved Lossepladsen paa c. $55^{\circ} 18'$ N. $10^{\circ} 53'$ E., E. for *Knudshoved*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 38/1318 1942.)
1602. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Hvidegrund. Afmærkning ved Losseplads inddraget.
De 3 grønne Spidstønder, der var udlagt ved Lossepladsen ved *Hvidegrund* paa c. $55^{\circ} 16'$ N. $10^{\circ} 49'$ E. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 39/1372 1942.)

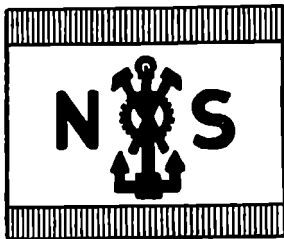
III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1603. Danmark. Kattegat. Hals Barre. Oprensning af gravede Rende. Oplysning om Dybde.**

Efter foretaget Oprensning af den gravede Rende over *Hals Barre* paa c. $56^{\circ} 58',_0$ N. $10^{\circ} 21',_9$ E. er Dybden i det c. 60 m brede Sejlløb nu c. $7,5$ m, paa de midterste 30 m dog $7,8-8,0$ m.

(E. f. S. Nr. 2/193 1942. Kort Nr. 106 og 104. Danske Lods II, Side 93, 94 og 126.)

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.

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

... og
Pilsner
det er

HOF



JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

WUMAG

Dampmaskiner
 Dampmaskiner
 Dieselmotorer
 Hydrauliske Presser
 Kølemaskiner



Dampmaskiner saavel stationære som til Skibsbrug.
 Ydelse med Spildedampsturbine maalt ved Kobling
 indtil 7000 EHK. - Dampmaskiner for højeste Tryk.
"Görlitzer Dampmaskiner" er anvendt i næsten 100 Aar

**WAGGON- UND MASCHINENBAU
 AKTIENGESELLSCHAFT · GÖRLITZ
 ABT. MASCHINENBAU · GEGRÜNDET 1853**

Repræsentant i Danmark:

SV. DYHR, Ingeniørfirma · Øresundsvej 140, København S · Telefon Central 8901 · Telegram-Adr.: Kaydyhr

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 47

FREDAG 27. NOVEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Nogen Forbedring af Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder kan, til Trods for at U. S. A. Skibsværfterne alene færdigbygger i Gennemsnit 3 à 4 store Fragtskibe pr. Dag, stadig ikke mærkes. Grunden hertil er naturligvis ikke alene de Tab, som Axens Sø- og Luftstridskræfter paafører de Allieredes Handelsflaader, men maaske i nok saa høj Grad den Kendsgerning, at Angelsakernes Krigsindustri først nu kører for fuld Kraft, hvorfor Kravene om Tonnage til Transport af Raastoffer er vokset i uhyre Grad. Krigsvigtige Transporter gaar naturligvis forud for alle andre mere luksusbetonede Varer, og man er derfor nu Vidne til det Særsyn, at selv *Uncle Sam* har været nødsaget til at indføre Kafferationering fra 1. Decbr., da den brasilianske Malm er af større Betydning for Krigens Udvikling end de kære Kaffebonner, og dette er ikke Enden, men Begyndelsen paa en Udvikling, der ogsaa vil lære Amerikanerne at spænde Livremmen ind.

Rapporterne om Fragtforholdene paa de oversøiske Markeder fortæller iøvrigt kun lidet Nyt. *Maritime Commission*, som en Overgang praktisk talt helt havde indstillet Tildelingerne af Tonnage i de forskellige Trades, da Prioritetssystemet var under Forandring, har nu igen givet et større Antal Licenser. Saaledes er der f. Eks. sluttet adskillige Baade for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, ligesom der er givet Tilladelse til en Del Befragtninger i de forskellige Erts Trades, bl. a. fra Sydamerika til Golfen og Northern Range og fra Sydafrika til U.S. Atlantic. Fra Chile har Ertsbefragterne ogsaa faaet Tonnage tildelt, hvorimod Salpeterbefragterne tilsyneladende kommer i anden Række. Raterne i alle disse Trades er uforandrede. I Vestindiafarten har der ligeledes været noget mere Liv og det samme gælder Farten fra Northern Range til Canada og tilbage, men heller ikke fra disse Markeder nævnes noget om Rateændringer.

Fra de engelsk kontrollerede Markeder foreligger ingen Nyheder. Kul fra Durban til Alexandria noterer uforandret 100/-.

I de frie Trades gøres der kun faa Forretninger. Korn fra River Plate til Portugal indikerer uforandret \$60, men det synes at være vanskeligt at faa Tonnage til denne Rate. Iøvrigt søges der stadig Tonnage for forskellige Kornlaster fra River Plate til Chile og Peru til uforandrede Rater, ligesom Salpeter fra Chile til Eire stadig ikke har faaet Tonnage.

Paa vore hjemlige Markeder er der stadig tilstrækkeligt at bestille for den disponible Tonnage. Kul- og Koksmarkedet fra Tyskland til Danmark viser ikke større Liv, men der er dog givet Stem for nogle Baade i den forløbne Uge. Raten for Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne ligger nu omkring Kr. 24.50 for stor Tonnage og Kr. 25 for mindre Skibe. For Cyanamide fra Odda til danske Havne indikeres mellem Kr. 32 og Kr. 35 afhængig af Størrelse. Iøvrigt søges der endnu er adskillige Trælaster fra svenske Havne til Tyskland og Holland.

DANMARKS AKTIVE HANDELSPOLITIK

Handelsminister *Halvdan Hendriksens* Tale om Landets Forsynings- og Samhandelsforhold har vakt megen og berettiget Opmærksomhed, og adskillige af Talens Punkter er værd at fremhæve.

Navnlig Spørgsmalet om den danske Samhandel med Udlandet har mere end almindelig Interesse, da det altid maa staa som et Formaal at aktivisere den danske Handelspolitik, saaledes at vi har Aftagere og Leverandører fordelt over de flest mulige Lande.

Da Danmark i 1940 afspærredes, blev vor Samhandel begrænset til eet enkelt Marked, nemlig det tyske, men som Tiden er gaaet, er der indtraadt en væsentlig Bedring i vort Samhandelsforhold. Fra tysk Side har man i denne Henseende vist Forstaaelse af, at livsvigtige Interesser for Danmark krævede større Spændvidde i Samhandelsforholdet. For at faa Varer maa vi ogsaa levere Varer til Lande, som kan forsyne vort Erhvervsliv med Raamaterialer, der ikke kan hentes i Tyskland. Efterhaanden er vi kommet saa vidt, at vi under de vanskelige Forhold har Handelsaftaler med 13 forskellige Lande. Dette Resultat er værd at notere, fordi det viser, at der fra ansvarlig Side er gjort en Indsats af stor Betydning.

Naturligvis er Samhandelen med de nordiske Lande af særlig Værdi for Landet. Handelsministeren udtrykte det saaledes, at hver Dansker i Øjeblikket ugentlig giver 25 Gram Smør til Finland og 15 Gram til Sverige, og desuden faar disse to Lande en betydelig Sukkertilførsel, som til Gengæld skaffer os Metal, Træ og Papir.

NATIONALBANK-BALANCEN ENDNU 25 MILL. KR. OPAD

Nationalbankens Balance er i Ugen 15.—23. November gaaet yderligere 25 Mill. Kr. op til 2737 Mill. Kr., altsaa meget nær $2\frac{3}{4}$ Millard Kr. Paa Aktiv-Posten »Forskellige Debitorer« har der været en Opgang paa 23 Mill. Kr. til 1323 Mill.; almindelige Udlaan er steget 2 Mill. Kr. til 173 Mill., hvorimod Clearing Konti er uforandret 1089 Mill. Kr. — Indlaanet i Nationalbanken paa Folio, Konto Kurant etc. (herunder fra Finansministeriet) er gaaet ikke mindre end 40 Mill. Kr. op til 1630 Mill., og »Forskellige Kreditorer« er steget 10 Mill. til 109 Mill. Gælden paa Clearing Konti er dalet 4 Mill. Kr. til 17,6 Mill., og Seddelomløbet er gaaet 21 Mill. Kr. ned til 833 Mill. Kr., men er dog ganske væsentlig større end paa samme Tid i Fjor, da det androg 715 Mill. Kr.

MARSTAL-REDERI FYLDER 100 AAR

Det gamle ansete H. C. Christensens Rederi i Marstal kan i Dag fejre Hundredaarsdagen for sin Stiftelse.

Det var daværende Skibsfører Hans Clausen Christensen, Marstal, der som 26-aarig dannede Rederiet, efter at han i et Par Aar med vekslende Held havde drevet selvstændig Handel med en lille Ærø-Jagt »Fuglen«. Han erhvervede sit første Skib, Jagten »Else-Marie«, kun 24 Aar gammel, og han mistede kort efter Skibet ved et Forlis i Flensborg Fjord. Senere gik det Hans Clausen Christensen bedre, og hans Virksomhed voksede til et efter Datidens Forhold usædvanligt Format. Der knyttedes Skibsværft til, og en lang Række af de kendte Marstaller-Skibe, der viste Dannebrog over alt paa Verdenshavene, blev til paa H. C. Christensens Bedding ved Marstal Havn.

For Marstal By fik den omfattende Virksomhed efterhaanden stor Betydning. Direkte eller indirekte bar Rederiet Erhvervslivet oppe, og sammen med Søfartens gode Aar oplevede Rederiet og Marstal sin Blomstringstid.

I de forløbne Aar har Rederiet ejet en Flaade paa hen imod 60 Skibe lige fra de smaa Ærø-Jagter over Galeaser og Skonnerter til de store Jern-Motorskonnerter og Dampskibene fra omkring sidste Verdenskrig. I Øjeblikket disponerer Rederiet over fire Dampere.

Virksomhedens nuværende Direktør og bestyrende Reder er Skibsreder *Alfr. Petersen*.

DIREKTØR H. P. BERG FYLDER 75 AAR

Mandag den 7. December fylder tidligere Direktør ved Nakskov Skibsværft, Kaptajn *H. P. Berg* 75 Aar.

Allerede ved Kompagniets Stiftelse i 1898 traadte Direktør *H. P. Berg* ind i Ø. K., hvor han har gjort en sjælden Karriere. I Aarene fra 1900 til 1915 var *H. P. Berg* Kaptajn i Kompagniets forskellige Baade, hvorefter han blev administrerende Direktør for Det vestindiske Kompagni i St. Thomas. Direktør *Berg* opholdt sig i fem Aar i Vestindien og oplevede saaledes Øernes Salg og Overlevering til U. S. A. i 1917.

I 1920 blev *H. P. Berg* hjemkaldt for at overtage Stillingen som Chef for Ø. K.s Skibsinspektion for endelig i 1925 at blive Direktør for Nakskov Skibsværft. I 1939 trak han sig tilbage og valgtes da til Formand for Værftets Bestyrelse. Endvidere er han Formand for Varde Staalværk og Medlem af Bestyrelsen i Vestindisk Kompagni.

STOR ERSTATNINGSSAG EFTER KOLLISION

En stor Erstatningssag angaaende en Kollision er nu blevet afsluttet i Sø- og Handelsretten.

Den 18. November 1940 ca. Kl. 4.50 skete der paa Hollenau Kanals Red en Kollision mellem Angbåtsaktiebolaget *Ferm's Dampers »Forsvik«* og Dampskibsselskabet *D. F.K.s Dampers »Dania«*. Begge Skibe, der var lastede med Kul og Koks, kom fra Hollenau 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 Dampers »Ellen«, som laa for Anker. »Ellen« sank, og det svenske Rederi har til det finske Rederi maattet betale 150.000 svenske Kroner i Erstatning.

Angbåtsaktiebolaget *Ferm*, Göteborg, havde derefter ved Sø- og Handelsretten paastaet *D.F.K.* dømt til at betale en Erstatning paa 185.415 svenske Kroner, idet det svenske Rederi mente, at hele Skylden tilfalder »Dania«.

»Dania«s Rederi hævdede derimod, at Skylden udelukkende er »Forsvik«s. Man paaslod derfor Frifindelse og stillede Krav om 32.696 Kr. 46 Øre i Erstatning.

Der har været afholdt Søforhør i København, Helsingborg og Flensborg. Efter en Omtale af de nærmere Omstændigheder ved Kollisionen siger Retten, at man nærmest maa anlage, at »Dania« laa stille, da Sammenstødet skete. Der foreligger ikke nogen Fejl fra Skibets Side, og Retten mener, at »Forsvik«s Ledelse, som vidste, at »Dania« kun ca. 1 Minut før »Forsvik« havde forladt Slusen for at ankre paa Reden, burde have regnet med at indhente »Dania«. »Forsvik« burde heller ikke have regnet med, at det kunde passere mellem Ankerliggerne. Ansvar for Kollisionen bør derfor alene paalægges »Forsvik«.

D.F.K. blev derfor frifundet, medens det svenske Rederi dømtes til at betale *D.F.K.* den krævede Erstatning paa 32.696 Kroner samt 5000 Kr. i Sagsomkostninger.

JULEHILSNER TIL SØENS FOLK

Gennem Statsradiofonien vil der i Lighed med i Fjor blive udsendt Hilsner fra den 10. December i en Periode paa ialt ikke over 14 Dage fra herboende Paarørende til danske Sømænd i Udlandet og til Personer paa Færøerne og i Island.

Meddelelse om, at man ønsker en saadan Hilsen sendt, skal gives til den stedlige Politimester (Politimyndighed, f. Eks. Sognefoged), der skal samle dem paa Lister, som af Politimesteren indsendes til Udenrigsministeriets Pressebureau. Hilsenen er ikke individuel, men bestaar kun i den paagældende Afsenders Navn og Adresse samt Titel og Navn paa Modtageren, og Politimesteren skal konstatere den paagældende Afsenders Identitet.

De sidste Navnelister skal være Udenrigsministeriet i Hænde senest den 12. December, idet senere modtagne Lister ikke vil kunne ekspederes.

SVENSKKE KRIGSTAB PAA ½ MILLION TONS

Der foreligger nu en fuldstændig Opgørelse over Krigsforliste svenske Handelsskibe og Fiskefartøjer samt Tab af Menneskeliv.

Opgørelsen regner fra 1. Oktober 1939 til 31. September 1942. Det fremgaar heraf, at der ialt er krigsforlist 150 Skibe, tilhørende Handelsflaaden, paa tilsammen 434.680 Br. Reg. Tons, og af Fiskerflaaden er krigsforlist 9 Fartøjer paa 540 Br. Reg. Tons.

Ved Forlisene af Handelsskibene er omkommet 933 Mand og ved Fiskefartøjerne 44 Mand. Det bliver ialt 159 Skibe, som er krigsforlist, og Tabet af Menneskeliv har i det forløbne Tidsrum været ialt 977 Mand.

Foruden de her nævnte Forlis og omkomne Søfolk, er en Fiskerbaad minesprængt, hvorved er omkommet 2 Mand, og endvidere er 16 Mand omkommet paa Skibe, som ikke er forliste, men beskudte med Lufttorpedoer eller Maskingeværer. Blandt de her nævnte Omkomne var 280 Udlændinge fordelt paa 20 forskellige Nationer, og af disse var 4 Lodser, 16 Passagerer, et Medlem af Røde Kors og en Marinesoldat.

Der er i samme Tidsrum konfiskeret og beslaglagt 26 svenske Handelsskibe paa 46.923 Br. Reg. Tons. Den svenske Handelsflaades samlede Tab bliver saaledes med de her nævnte 26 Skibe ialt 185 Skibe paa ca. 482.000 Br. Reg. Tons, men af disse er senere bjærget og istandsat 6 Skibe paa 6.117 Br. Reg. Tons.

Naar man ser paa de krigsforliste Skibes Hjemsted viser det sig, at Göteborg har mistet det største Antal Skibe, nemlig 55 paa 166.956 Br. Reg. Tons, medens Stockholm har mistet 49 Skibe paa 177.710 Br. Reg. Tons. Den tredje By i Rækken er Helsingborg, der har mistet 24 Skibe paa 51.513 Br. Reg. Tons, og derefter følger de øvrige svenske Søkøbssteder med mindre Tab.

INGEN SVENSKKE SKIBE TIL TYRKIET

Der har været ført en Række Forhandlinger med det Formaal, at Tyrkiet skulde købe svenske, franske og panamaske Skibe til Transport af Korn fra De Forenede Stater og Argentina til Tyrkiet. Efter hvad der nu er meddelt i Sverige fra Ankara, er disse Forhandlinger strandet.

I Telegrammet meddeles, at den svenske Regering har stillet sig overordentlig velvilligt til Salget, men tyske Myndigheder har vægret sig ved at lade de paagældende Skibe forlade Østersøen. Derimod skal U. S. A. ikke have været stemt for Salg af Panama-Skibe, og Forhandlingerne med Frankrig gik helt i staa paa Grund af den allersidste Tids Begivenheder.

Iøvrigt, oplyser det svenske Udenrigsministerium, er det kendt, at der har været ført Forhandlinger om Chartring af svenske Baade til disse Korntransporter, men derimod kender Ministeriet intet til direkte Salgsforhandlinger.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Götaverken, der for nylig til den svenske Flaade afleverede Kystjageren *Mode*, har nu haft Prøvetur paa Søsterskibet, Kystjageren *Magne*. Jageren har en Længde paa 78 Meter, en største Bredde paa 8,05 Meter og en Dybgang paa 2,30 Meter.

Den er forsynet med tre 10,5 cm Kanoner, kraftigt Luftværnsartilleri, et 53 cm Tripletorpedorør samt Anordninger til Sænkning af Dybvandsbomber, Taageapparater o.s.v.

*

Rederi *A/B Monark* i Stockholm har ved Helsingborg Værft bestilt en 2.950 Tons d.w. Lastdamper til Levering i 1945. Skibet bliver af Shelterdæk-Typen og paa det nærmeste et Søsterskib til Damperen *A. Th. Jonasson*, som i Maj Maaned i Aar blev leveret fra Værftet. Det nye Skib bliver af Værftets Standardtype og faar Hoved- og Dæksmaskineri af Værftets Tilvirkning foruden en Turbo-

kompressor, der leveres af Götaverken. Dampere faar følgende Hoveddimensioner: Længde 278 Fod, Bredde 41 Fod 3 Tommer, Dybde til Hoveddæk 18 Fod 9 Tommer, og en Dybgang paa ca. 18 Fod 5 Tommer.

TVANG TIL AT BENYTTE FALSTERBO-KANALEN

Som omtalt for nogen Tid siden i *Dansk Søfarts Tidende* har mere end 4.000 Skibe passeret Falsterbokanalen, siden den i 1940 blev aabnet for Trafik.

Nu oplyses det endvidere, at den svenske Krigs-Risikoforsikring nu har paalagt alle svenske Skibe at benytte Kanalen, der i Anlægssum kostede 20 Millioner svenske Kroner.

STOR UDVIDELSE AF PORTUGALS HANDELSFLAADE

Før Krigsudbruddet var Portugals Handelsflaade forholdsvis lille. Trafiken indskrænkede sig til Fart paa Afrika og de portugisiske Øer i Atlanterhavet, hvortil der dog kom enkelte Fragter til udenlandske Havne. Portugals Fiskerflaade besøgte de marokkanske Kystfarvande og laa i Fart paa New Foundland.

Da Krigen brød ud, disponerede den portugisiske

Handelsflaade kun over 268.000 Tons, hvilket var alt for lidt for et Land med saa udstrakte Besiddelser i Afrika og paa Atlanterhavet. Samtidigt daledede ogsaa Skibs anløbene af Havne i Portugal, hvilket forarsagede store Vanskeligheder, da de portugisiske Skibe nu ogsaa maatte paatage sig Transporten af de Fragtmængder, som udenlandske Skibe hidtil havde besørget.

De portugisiske Værfter har nu — saa godt det har kunnet lade sig gøre — søgt at udbygge Flaaden. For portugisiske Rederes Regning er der i de sidste fire Aar, dels ved egne Værfter og dels i Udlandet, blevet bygget 24 portugisiske Handelsskibe paa tilsammen 20.458 Tons. Af Skibene er 7 bygget i Lissabon, 3 i Algarve, 6 i Aveiro og 6 i Holland. Med Undtagelse af en enkelt Dampere, var det alle Motorskibe.

Ved Sænkninger har den portugisiske Handelsflaade i samme Periode mistet 19.772 Tons. Fra Jugoslavien har man indkøbt den 7056 Tons store Dampere *Luango*. Det portugisiske Tankskib 7.000 Ton'neren *Sam Bras*, der for nogen Tiden siden løb af Stablen, skal snart sættes i Fart.

Malay-Staterne under den japanske Besættelse.

I Malay-Staterne, der nu er under den japanske Besættelse, er der — efter tyske Kilder — et stort Genopbygningsarbejde i Gang. Den nye Forvaltningsorganisation, der foruden Malaystaterne ogsaa omfatter Øen Sumatra og de omliggende Øer, har et omfattende Arbejde foran sig. I det rent Ydre har man antydnet dette ved en Navneforandring, idet hele Omraadet er blevet døbt *Schonan-Omraadet*, og den japanske Forvaltning har faaet Navnet *Schonan-Forvaltningen*.

I Tyskland har der fornylig været offentliggjort en udførlig Beretning fra Lederen af den japanske Militærforvaltning *Watanabe*. Det hedder heri, at der med Henblik paa Genopbygningen særlig er to Ting, der falder i Øjnene. Det hævdes, at det efter de trufne Foranstaltninger meget hurtigt vil være muligt for Schonan-Omraadet at forsyne sig selv med Fødevarer, og samtidig betones det, at der — efter de foreliggende Oplysninger — finder et frugtbringende Samarbejde Sted mellem de forskellige Racer i Omraadet. Den kinesiske Gruppe ledes af Præsidenten for Universitetet i Amoy *Lim Boon Khing*, medens Indernes Gruppe ledes af Juristen *Goho*, der i mange Aar var en af Forgrundsfigurerne i den indiske Frihedsbevægelse. Malay-Gruppen staar under Ledelse af Dr. *Ibrahim* og den eurasiske Gruppe af Dr. *Paglar*, der gennem en Aarrække var Livlæge hos Sultanen af Johore.

Der udkommer atter Blade i Omraadet paa de forskellige Sprog, men den samlede Presse er overdraget det officielle japanske Telegrambureau *Domei*.

De offentliggjorte Beretninger beskæftiger sig indgaaende med Omraadets Økonomi og Industri. Det hedder saaledes, at der er en gunstig Udvikling i Kautsjukindustrien. I Midten af Oktober skal 3,5 Millioner acres være beplantet med Gummitræer. Under Ledelse af 424 japanske Teknikere skal 400.000 Kulier være beskæftiget i Kautsjukudvindingens Tjeneste. Der lægges dog ikke Skjul paa, at Gummiforarbejdningsindustrien har lidt meget under Krigen. Det gælder saaledes Bata-Koncernens Gummifodtøjsfabrik i Klang, medens den tidligere hollandske Singapore Gummifabrik allerede skal være i Arbejde under Ledelse af Furukawa-Koncernens Yokohama Gummifabrik.

Det er betegnende, at andre Industriarbejder under Militærforvaltning. Dette gælder saaledes Oliemøllerne i Penang, der hovedsagelig forarbejder Kopra. Deres Produktion skal ikke blot dække Scho-

nan-Omraadets samlede Behov, men der hævdes endog at kunne eksporteres en Del. Oliemøllerne i selve Byen Schonan meddeles at være under Genopbygning.

Den japanske Forvaltning har udsendt en Beretning, der udelukkende beskæftiger sig med Malakka-Omraadet. I dette Distrikt skal der være et Areal paa 45.000 acres beplantet med Korn og Grønsager, hvilket ikke blot menes at dække det lokale Behov, men ogsaa skal muliggøre Eksport. *Ishihara-Koncernen* udnytter i Malakka-Distriktet en nylig opdaget Bauxit-Forekomst, hvorfra der allerede skal være begyndt en Eksport til Japan.

I Kystfiskeriet skal der være beskæftiget 3.000 Fiskere, hvorved Fangsten paastaas at være forhøjet med ca. 10.000 Tons om Maanedene. Fisken saltes og eksporteres i store Mængder. Ni Fabrikker fremstiller Cigarer og Cigaretter af Tobak af egen Høst og af Sumatratobak. Ogsaa disse Fabrikers Produkter eksporteres.

Videre hedder det, at Rissituationen stadig forbedres. Staten *Kedah*, der er det vigtigste Risdistrikt, skal i dette Høstaar have kunnet stille 33 pCt. af sin Høst til Raadighed for andre Omraader, og man haaber, at denne Stat med næste Høst kan dække Halvdelen af Malay-Staternes Risforbrug.

Japanerne understreger Schonans Betydning for Rustningsindustrien og anden Industri i det østasiatiske Storrums. *Yomiuri Hotschi* offentliggør en Liste over de siden den japanske Besættelse afskibede Raastoffer, der er af Betydning for Krigsindustrien. Denne Liste nævner — dog uden Mængdeangivelse — følgende Raastoffer: Jernerts, Mangants, Wolframerts, Raatin, Bauxit, Huder, Læder, Raakautsjuk, Guttaperka, Teaktræ, Harpiks, Fiskeolie, Jordolie, Kopra, Garvestoffer og Terpentiniolie. Fra samme japanske Kilde meldes, at den japanske Besættelseshær kan faa sine Forsyninger fra det besatte Omraade.

Kvægbestanden er derimod ringe paa Grund af det manglende Græsland, men der er mellem Schonan-Omraadet og Thailand afsluttet en Udvækslingsaftale, der delvis skal have raadet Bod paa denne Mangel. Ifølge Aftalen skal Thailand levere 20.000 Stk. Kvæg imod tilsvarende Produkter fra Schonan-Omraadet. Man haaber, at Aftalen i nær Fremtid ogsaa vil komme til at omfatte andre Varegrupper.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sag om Hyre og Hjemrejsepenge

Maskinassistent Poul Erik Friar, Aarhus, har ved Sø- og Handelsretten krævet A/S Det Østasiatiske Kompagni dømt til at betale 5167 Kr. i Hyre og Kostpenge m. m. for Tiden fra 18. Maj 1940 til 26. Marts 1941.

Friar var forhyret med Kompagniets M/S »Siam«. Den 18. Maj blev Friar m. fl. afmønstret i Singapore, og han rejste til Shanghai, hvor han mente at kunne faa Arbejde gennem en Bekendt. Dette viste sig imidlertid umuligt, og da Friar den 15. September gennem Konsulatet havde faaet Pas-Visum til Hjemrejse via Sibirien og Rusland, havde han brugt sin opsparede Hyre. Han maatte saa gennem Konsulatet og Udenrigsministeriet søge om at faa Penge til at rejse for hjemmefra, men da han opnaaede dette, var hans Pas udløbet, og han maatte søge nyt Pas, hvilket bevirkeede, at han først kunde tiltræde Rejsen hjem den 8. Marts 1941, og han ankom til Danmark den 23. s. M.

Kompagniet paastod Frifindelse for Tiden, indtil man kunde faa Forbindelse med Skibet eller Kompagniets Afdelinger i Østen. Subsidiært Frifindelse mod Betaling af et mindre Beløb.

Sø- og Handelsretten fandt, at Friar selv maa bære Risikoen ved, at hans Ophold i Shanghai blev forlænget udover 19. September 1940, hvorfor Kompagniet dømtes til at betale ham 3239 Kr. for Tiden fra 18. Maj til 15. September 1940. Sagens Omkostninger blev ophævet.

Dansk Radlotelegrafist død i New York

Gennem Udenrigsministeriet er der kommet Meddelelse om, at Radiotelegrafist *Niels Hagensen* er død i New York.

Niels Hagensen blev født i Holbæk pr. Ørsted den 30. September 1897. Han fik Certifikat som Radiotelegrafist den 1. December 1917 og kom umiddelbart efter Eksamen ind i Marinen som Værnepligtig. I Midten af 1920 fik han Ansættelse i S/S »Botha«, Det Danske Kulkompagni, han var derefter med S/S »Knud«, D/S »Triton« og med S/S »Pacific«, Oversøisk Compagni, samt en kort Tid i Fyrvæsenet, indtil han i 1929 blev ansat i Det Danske Petroleumsselskabs S/S »Scandia«, i hvilket Skib han gjorde Tjeneste indtil Efteraaret 1939, da han blev forflyttet til Nybygningen »Esso Balboa« under Panama-Flag.

Siden April 1940 har han ikke haft Forbindelse med Danmark, og man ved saaledes ikke, om han stadig var knyttet til dette Skib.

Dansk Messedreng omkommet i udenlandsk Fart

Til Familien i Odense er indløbet Meddelelse om, at Messedreng *Anders Chr. Andersen* er omkommet under Sejlads med udenlandsk Skib. Ulykken indtraf allerede i Februar, men først nu er Meddelelsen naaet frem.

Nyt dansk Industriforetagende i Sverige

Det danske Metalværk *Paul Bergsøe & Søn* har efter langvarige Forberedelser oprettet et Datterselskab i Landskrona, som vil blive af betydeligt Omfang; der er erhvervet et Areal paa 50.000 m², og man regner at kunne beskæftige ca. 200 Arbejdere. — Fabriken skal omsmelte alle Arter af Metalaffald til rene Metaller, og der vil især blive lagt an paa Fremstilling af Tin og Bly. — Virksomheden vil faa dansk Direktør og dansk teknisk Leder.

Brunkul som Generatorbrændsel

Efter hvad »Jyllandsposten« erfarer, har Brunkullene faaet en ny Anvendelsesmulighed, idet de kan anvendes som Generatorbrændsel. Først har et jydsk Elektricitetsværk gjort Forsøg i stationære Generatorer, men ogsaa Forsøg med at bruge Brunkul i Lastbilgeneratorer har givet et tilfredsstillende Resultat.

Dansk nautisk Almanak

Trods de vanskelige Forhold for dansk Skibsfart har Firmaet *Iver C. Weilbach & Co.* ogsaa i Aar udsendt *Dansk nautisk Almanak*.

Columbus-Jubilæet fejres med en Beskrivelse af Columbus' Admiralskib, *Santa Maria*, fra den første Rejse til

Vestindien, med Tegninger og Omslagstegning af Fyrdirektør, Kommandør *Paul Sinding*.

»Dansk nautisk Almanak« har nu et saa fyldigt Indhold af astronomiske Tabeller o. s. v., at den staar paa Højde med det mest moderne i sin Art til Brug til Søs. Saaledes er Himmellegemernes Timevinkel v. f. Grw. optegnet med passende Intervaller hele Aaret rundt. Dette i Forbindelse med omfattende, men let forstaaelige Interpolationstabeller bevirker, at Timevinklen kan udledes langt lettere end tidligere, og det rummer endvidere den Fordel, at Fremgangsmaaden er ens for alle Himmelleger, idet Rettelserne altid skal adderes til den udtagne Værdi.

Af nyere Ting maa vi henlede Opmærksomheden paa en Artikel (Pag. 140) om elektrisk Kompas-Korrigerings- til Brug i Skibe med Afmagnetiseringskabel, der omfatter et yderst interessant og meget vigtigt Problem.

Brunkul-Transporterne

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart henleder Opmærksomheden paa, at der under Transporter af Brunkul maa vises den allerstørste Opmærksomhed. Uddunstninger fra Lastrummene kan forarsage Forgiftninger, hvorfor Lastrummene bør ventileres paa betryggende Maade, og de skal endvidere være adskilt fra Beboelsesrummene ved stærke, saa vidt muligt vandtætte Skodder.

Ved Indladning og Udlosning af Brunkul bør Lastrummene endvidere være ventilerede kraftigt ved Anvendelse af Kulsejl eller paa anden Maade. Endvidere fraraades det at føre faste Luftrør til Lastrummene gennem Beboelsesrummene.

Rutefarten paa Sønderjylland

Rutefarten paa de sønderjydske Havne, der i nogle Maaned har været indstillet, vil nu blive genoptaget.

Det ret store Savn, at der ikke var mindst en ugentlig Fragtforbindelse, bevirkeede, at Handelsstanden i de tre Byer Haderslev, Aabenraa og Sønderborg indvarslede til et Fællesmøde, hvor det blev besluttet at rette en samlet Henvendelse til Det forenede Dampskibsselskab om atter at faa etableret Dampskibsfart mellem København og den sønderjydske Landsdel.

Deputationen, som bestod af Bankdirektør Schack Andersen, Haderslev, Købmand J. H. Kock, Sønderborg, og Borgmester H. Fink, Aabenraa, havde forleden efter forudgaaende Aftale et Møde med Direktionen i D.F.D.S., og efter Forhandling om Sagen imødekom Selskabet de fremsatte Ønsker.

Rutefarten er nu genoptaget.

Det store Bolværksarbejde ved Odense Havn

I næste Maaned begynder det store Bolværksarbejde i Forbindelse med den store Udvidelse af Odense Havn. Arbejdet med Udvidelsen forløber planmæssigt. Bolværksarbejdet ventes at blive færdigt i Maj Maaned næste Aar, og Vandet kan derefter lukkes ind i det store nye Havnebassin. Hele Udvidelsen ventes tilendebragt i 1945.

Sømandsmonument i Malmø

Malmø skal nu ogsaa have et Monument for de Malmø-Sømand, der er blevet Krigens Ofre. Der er nedsat en Komité bestaaende af Sømandspræst Allan Alvestrand, Kaptajn F. Bäckström, Skibsreder Torsten Hillerström, Direktør C. O. Lange og Formanden for Søfolksforbundet, Ernst Persson. Denne Komité har ifølge Svensk Søfartstidende udsendt et Opraab, hvori man henvender sig til Offentligheden om Støtte til Rejsning af et saadant Monument. Hvor dette skal rejses, er endnu ikke afgjort. Blandt Underskriverne er bl. a. Landshøvding Eric Sovme og Biskop Edv. Rohde.

De svenske Lejdeskibe

Transatlantic's Motorskib *Gullmaren* er kommet til Sverige med en Last paa over 5.000 Tons, hovedsagelig Foderkager og Hørfø fra Buenos Aires.

Det finske Bjærgningselskab »Neptun«

Det finske Bjærgningselskab »Neptun« har sidste Aar haft en Indtægt ved Bjærgningsarbejder paa 8,8 Mill. Mk. Selskabets Flaade er bogført til 5,6 Mill. Mark mod 1,4 Mill. Aaret forud.

Krigsrisikoforsikring i U. S. A.

Formanden for The American Institute of Marine Underwriters har offentliggjort en Række Oplysninger om Krigsrisikoforsikringen i U. S. A. Fra 1939, da de første Forsikringer blev tegnet, til 31. December 1941, havde man en Præmieindtægt paa 85,25 Millioner Dollars, medens Erstatningerne udgjorde 40,21 Millioner. Siden U. S. A. traadte ind i Krigen i December 1941 har Forholdene æn-

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER READEREIN

FERNRUF: 34005 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

dret sig, og Præmierne er blevet forhøjet. Præmieindtægterne udgjorde i de første fem Maaneder af 1942 54,87 Millioner, medens Erstatningsudbetalingerne samtidig steg til 101,36 Millioner Dollars.

Italiensk Udbytte

Navigazione Generale Italiana, til hvilke Ruteselskaberne Florio Rubattino og Lloyd Italiano er tilsluttet, har afsluttet sit Regnskabsaar med et Nettooverskud paa 450,000 Lire mod 1,5 Millioner Aaret forud. Efter de sædvanlige Afskrivinger er der udbetalt et Udbytte paa 1 Lire pr. Aktie mod 3,50 Lire i Fjor.

Stjaalet en Hval

Ved Lofoten har der fundet et sjældent Tyveri Sted. En Del Fiskere havde forleden fanget en Hval, som de slæbte ind under Land og fortøjede. Derefter drog de igen til Havs for at prøve at skyde flere Hvaler. Da Skibet hen under Aften kom tilbage opdagede Fiskerne, at Hvalen var stjaalel.

Olle fra den sorte Børs

Retten i Eshjerg har behandlet nogle Sager mod 8 Fiskeskippere, der er tiltalt for at have købt Rationeringsmærker til Brændselolie paa den sorte Børs. Sagen angik Mærker til store Kvanta — indtil 7000 Liter, der var købt til ca. 1 Kr. pr. Liter. Alle Skippere hævdede at have købt Mærkerne af en dem ubekendt Mand, der kom ud paa Havnen. Anklagemyndigheden har nu nedlagt Paastand om Bøder paa mindst 2 Kr. pr. Liter ulovligt indkøbt Olie.

Lodslovens Revision

Til Udvalget om Revision af Lodsloven har Dansk Lodsforening valgt Formanden, Lods E. Larsen, Københavns Lodseri, med Lods J. Christensen, Dragør Lodseri, som Suppleant.

PERSONALIA

95 Aar

Fhv. Skibsfører Rasmus Bøye Christensen, De gamle Hjem, Marstal, fyldte i Søndags 95 Aar. Den gamle Skibsfører er trods den høje Alder usædvanlig rask og i Besiddelse af et godt Humør.

70 Aar

Paa Mandag — den 30. November — fylder tidligere Havnekaptajn ved Københavns Havn H. C. Hansen 70 Aar. Havnekaptajn Hansen blev ansat som Havnemester ved Havnen, men denne Stillingsbetegnelse blev i 1938 ændret til Havnekaptajn. For et Par Aar siden trak Hansen sig tilbage fra den Stilling, han i en Aarrække havde beklædt paa en saa samvittighedsfuld og dygtig Maade.

Havnekaptajn H. C. Hansen er meget kendt, ikke alene i danske, men ogsaa i udenlandske Sømandskredse fra den Tid, han var Havnekaptajn i Nordens største Havn.

*

Tidligere Fører i Kryolit Mine- og Handelsselskabet, Kaptajn M. H. Rasmussen fylder den 2. December 70 Aar. Kaptajn Rasmussen har ført Kryolit Selskabets Skibe »Fox I« og »Fox II« og var fra den Tid kendt som en af vore dygtigste Grønlandsførere. Paa Grund af svingende Helbred forlod han Søen 1928 og er nu bosiddende i Birkerød.

60 Aar

I Mandags fyldte tidligere Skibsfører, Kaptajn Gustav de Mylius 60 Aar.

Kaptajn de Mylius, der var født paa det fynske Gods Rønningesøgaard som Søn af Godsejer de Mylius, kom til Søs i 1897 med Skoleskibet *Georg Stage*.

Senere sejlede han paa Dansk Vestindien om Bord i de Melchiorse Sejlskibe og gik derefter paa Langfart til Ostindien og Australien med de store Sejlere. I 1919 traadte han ind i Svitzers Bjergningsentreprise, hvor han deltog i Bjergninger i Østen, paa Kinakysten, ved Filipinerne og Formosa. Kaptajn de Mylius gik i Land i 1933.

50 Aar

Skibsfører i Rederiet Marius Nielsen & Søn, Kaptajn S. Sigvardt fylder paa Torsdag den 3. December 50 Aar.

Belønning til Maskinmester

Maskinmester H. A. E. Hansen, Marstal, har af Skibsfører A. P. Møller modtaget en Skrivelse med Tak for udvist personligt Mod og Snarraadighed om Bord i et Skib, som befandt sig langt til Søs i en Nødsituation. Foruden den anerkendende Skrivelse modtog Maskinmester Hansen ogsaa en Bankbog paa 200 Kr. og et Kongemærke i Guld.

Ny Skibsmægler i Korsør

Ved Skibsmægler J. Poulsens Død har hans Søn Finn Poulsen nu overtaget Forretningen, og han har under 30. Oktober modtaget Bestalling som Skibsmægler i Korsør.

Skibsmægler J. Poulsen begyndte i 1920 sammen med Firmaet Aaberg & Nissen Spedition og Befragtning i Korsør. Firmaet overgik senere til J. Poulsen, der siden 1930 har drevet Forretningen under eget Navn, samtidig med, at han opnaede Bestalling som Skibsmægler.

En Sømands Robinsonade

Mere tragisk og episk i sin Eneboertilværelse end Alexander Selkirks Robinsonade er Danskeren Henrik Enevoldsens Livsskæbne. Enevoldsen blev født 1854 i Sydsjælland og kom 16 Aar gammel til Søs. Ud i det Ukendte forsvandt han, efter at Familien havde modtaget faa og korte Breve, hvor Henrik fortalte, at han sejlede paa Afrika og maaske snart vilde vinde en natsort Prinsesse og et halvt Kongerige.

Først mange Aar efter — i 1928 — meddelte det danske Generalkonsulat i Sydney, at en Mand ved Navn Henrik Evoldt var død paa en øde Ø i Torresstrædet. Denne »Robinson Crusoe« var Henrik Enevoldsen, som man mente var strandet med en Damper i Torresstrædet for en Menneskealder siden. 16 Mand af Besætningen havde reddet sig op paa en øde Ø, men — da en Skonnert efter tre Aars Forløb kom til Øen — var der kun 5 Mand i Live. Skonnerten tog de fire ombord, men den femte, Henrik Enevoldsen, nægtede at vende tilbage til Civilisationen, han vilde leve alene, og i de næste 35 Aar boede han — mere ensom end »Robinson Crusoe« — paa »Befrielses Øen« i Torresstrædet under Pseudonymet Harry Ewoldt. Hans haardnakkede Tavshed om de Begivenheder, der havde fundet Sted mellem det strandede Mandskab og om hans egen Herkomst og Liv, fik Rygterne til at svirre. Man paastod, han var en detroniseret Prins, en tidligere Statsminister og Gud ved hvad.

Af og til kom der til Enevoldsens Ø Perlefiskere, og iblandt dem den kendte, danske Kaptajn og Perlefisker Preben Mønsted fra Aroe-Øerne, der medbragte Mel, Tændstikker, Sukker og Salt, som Enevoldsen tiltuskede sig for Perler han fandt paa sin Ø, eller Skildpaddeæg. Men en Dag forsvandt ogsaa Perlefiskerne. Intet Skib nærmede sig den lille Eneboersø i det ellers trafikerede Torresstræde, og Tiden gik, medens Henrik Enevoldsen blev en gammel og sær Fyr. Endelig vendte Perlefiskerne tilbage, efter at de i fire Aar havde været borte. Verdenskrigen havde raset uden at vor gamle, hæderkronede Landsmand havde anet en Smule derom; han var blot ærgerlig over, at hans Tændstikkerraad var sluppet op, saa han havde maattet holde sit Baal vedlige.

Paradisfuglejægeren, Dick Roche, Henrik Enevoldsens sidste og eneste Ven, fandt den gamle Dansker død paa sin Ø i Marts 1928, og paa en lille Skoletavle, hvor Enevoldsen hver Dag skrev den nye Dato, stod Datoen »Lørdag den 28. Januar 1928« skrevet med rystende, næsten utydelig Skrift.

B. R.

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

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 Tærdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION**Aalborg Værft A/S**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

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 » »

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

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

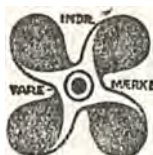
PACIFIC A/S

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.
 A-mager 1483.



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.

58. Aargang.

København 26. November 1942.

Nr. 47.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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-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. Østersøen.

1604. Danmark. Falster. Gedser Fyr. Lysevne forøget.

Gedser Fyr paa c. $54^{\circ} 33',8$ N. $11^{\circ} 58',0$ E. er blevet elektrificeret, hvorved Fyrets Lysevne er forøget fra c. 23 Sm til c. 26 Sm.

Fyrkarakteren, hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s, er uforandret.
(E. f. S. Nr. 25/894 1942. Fyr-Fort. Nr. 803.)

1605. Danmark. Mon. Klintholm Havn. Fyr genopbygget.

Fyret, der viser grønt Et-Blink paa *Klintholm Havn S.-Moles Hoved* paa c. $54^{\circ} 57',1$ N. $12^{\circ} 28',1$ E., og som blev skruet ned af Isen, er genopbygget.

(E. f. S. Nr. 14/494 1942.)

1606. Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Fyr forandret. Nye Fyr oprettet.

1. *Rødvig Havn Fyr* paa $55^{\circ} 15' (08'')$ N. $12^{\circ} 22' (46'')$ E., paa Yderenden af Bølgebryderen ved E.-Molen, er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys. Synsvidde: 1,5 Sm.

2. Ved den under Udførelse værende Fiskerihavn umiddelbart W. for og i Tilslutning til *Rødvig Havn* er etableret 3 nye Fyr, som følger:

a) *Rødvig Havn Fyr* paa Yderenden af det samlede Havneomraades W.-Mole. Fyret vil vise rødt og grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Kegleformet Betonhus, 2,5 m højt. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejll. fra 270° til 104° . 2. Grønt i Pejll. fra 104° til 270° .

b) *Rødvig Havn Fyr* paa Havneomraadets Midtermoles SE.-lige Hoved. Fyret viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 3,5 m. Firkantet Betonhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

c) *Rødvig Havn Fyr* paa Havneomraadets Midtermoles SW.-lige Hoved. Fyret viser hvidt, fast Lys, Flammens Højde: 3,5 m. Firkantet Betonhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

(Kort Nr. 190, 187, 130 og 126. Havnelods, Side 183. Fyr-Fort. Nr. 824, 824 A, 824 B og 824 C.)

1607. Danmark. Bornholm. Rønne. Fyr nedlagt.

Rønne Havn Fyr paa $55^{\circ} 05' (43'') N. 14^{\circ} 42' (15'') E.$, der viser grønt, fast Lys, paa Kysten S. for *Baadehavnen*, er nedlagt.

(Kort Nr. 189 og 188. Danske Lods III, Side 238. Havnelods, Side 184. Fyr-Fort. Nr. 853.)

1608. (P). Danmark. Bornholm E.-Kyst. Svaneke Fyr forandres.

I Løbet af December Maaned 1942 vil *Svaneke Fyr* paa c. $55^{\circ} 07',9 N. 15^{\circ} 09',4 E.$ blive elektrificeret, hvorved Fyrets Lysevne forøges fra c. 20 Sm til c. 23 Sm. Fyret vil samtidigt blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s , Blink $1,5^s$, Mørke $4,5^s$, Blink $1,5^s$, Mørke $22,5^s$.

(Fyr.-Fort. Nr. 840.)

1609. (P). Sverige S.-Kyst. Utlängan Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 47/2194. Stockholm 1942.)

I December 1942 eller i Begyndelsen af 1943 vil *Utlängan Fyr* paa c. $56^{\circ} 01' N. 15^{\circ} 47' E.$ blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s . Fyrtaarnet vil samtidigt blive malet om, saaledes at den øverste Del til under Fyrlanternen bliver sort og den nederste Del hvid.

(Kort Nr. 181 og 180.)

1610. Sverige. Öland E. Miner udlagt.

(U. f. s. Nr. 47/2212. Stockholm 1942.)

Paa given Foranledning henledes de Søfarendes Opmærksomhed atter paa, at der, som meddelt i E. f. S. Nr. 1/17 1942, er udlagt Miner paa *svensk Søterritorium E. for Öland S.-lige Del* mellem Breddeparallerne $56^{\circ} 19',0 N.$ og $56^{\circ} 19',5 N.$

De Søfarende advares imod at besejle Mineområdet udenfor det angivne og afmærkede Sejlløb.

(E. f. S. Nr. 1/17 1942.)

1611. Sverige. Sejlløbet Bråviken—Arkö. Fyrbelysning og Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 47/2193. Stockholm 1942.)

Ved Sejlløbet *Bråviken—Arkö* er paa Strækningen *Fläskösund—Västra Ramsholmen* foretaget følgende Forandringer ved Fyrbelysning og Afmærkning.

I. Nye Fyr.

a) Paa et Undervandsskær i *Fläskösund* paa $58^{\circ} 34',95 N. 16^{\circ} 50',92 E.$ er tændt et nyt Fyr, *Fläskösund Fyr*, som viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Flammens Højde: 6,5 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus paa graa Sokkel. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejll. fra 327° til $342^{\circ},5$. | 4. Grønt i Pejll. fra 82° til $134^{\circ},5$. |
| 2. Hvidt i — - $342^{\circ},5$ - 349° . | 5. Hvidt i — - $134^{\circ},5$ - $150^{\circ},5$. |
| 3. Rødt i — - 349° - 82° . | 6. Rødt i — - $150^{\circ},5$ - 173° . |

b) Paa *Lilla Fläskö NE.-Pynt* er paa $58^{\circ} 34',87 N. 16^{\circ} 50',90 E.$ tændt et nyt Fyr, *Fläskö Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 5,6 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Rødt i Pejll. fra Land til 145° . | 4. Rødt i Pejll. fra 164° til 282° . |
| 2. Grønt i — - 145° - 158° . | 5. Grønt i — - 282° - 336° . |
| 3. Hvidt i — - 158° - 164° . | 6. Rødt i — - 336° - 349° . |

c) Paa Skæret *Bosö sten* er paa $58^{\circ} 33',19 N. 16^{\circ} 51',48 E.$ tændt et nyt Fyr, *Bosö sten Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s . Flammens Højde: 3,6 m. Synsvide: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus paa sort Fundament. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra 154° til 170° . | 4. Grønt i Pejll. fra 238° til 288° . |
| 2. Hvidt i — - 170° - $172^{\circ},5$. | 5. Hvidt i — - 288° - 295° . |
| 3. Rødt i — - $172^{\circ},5$ - 238° . | 6. Rødt i — - 295° - 341° . |

Det faste Sømærke paa *Bosö sten* er nedlagt.

II. Lystønder inddraget. Fyr nedlagt.

a) Lystønderne *Fläskö norra* paa c. $58^{\circ} 35',1 N. 16^{\circ} 50',8 E.$ og *Fläskö södra* paa c. $58^{\circ} 34',9 N. 16^{\circ} 51',1 E.$ er inddraget.

b) *Västra Ramsholmen Fyr* paa c. $58^{\circ} 33',8 N. 16^{\circ} 51',5 E.$ er nedlagt.

III. Nye Varder opført.

- a) En hvid, 2,5 m høj Varde med en Trekant med opadvendt Spids er opført paa Skæret *Ramsholmshällan* paa $58^{\circ} 34',_{03}$ N. $16^{\circ} 51',_{80}$ E.
 b) En hvid, 2,5 m høj Varde med en Trekant med nedadvendt Spids er opført paa *Östra Ramsholmen* NE.-lige Del paa $58^{\circ} 33',_{78}$ N. $16^{\circ} 52',_{04}$ E.
 Varderne har en indbyrdes Afstand af 550 m og leder, holdt overet i Pejling 152° , gennem *Fläskösund*.

IV. Nye Sømærker udlagt.

Paa Pladserne for Lystønderne *Fläskö norra* og *södra* er udlagt Sømærker, som følger:

- a) En sort Stage med Ballon paa c. $58^{\circ} 35',_{11}$ N. $16^{\circ} 50',_{8}$ E.
 b) En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa c. $58^{\circ} 34',_{9}$ N. $16^{\circ} 51',_{11}$ E.

1612. Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort SE. Sebogrud. Vrag.

(U. f. s. Nr. 47/2192. Stockholm 1942.)

Vraget af et Dampskib, hvoraf Skorstenen og Masterne rager op over Vandet, er sunket paa $58^{\circ} 43',_{66}$ N. $17^{\circ} 55',_{40}$ E.

1613. Sverige. Bottniske Bugt. Argos grund. Sømærker genudlagt.

(U. f. s. Nr. 47/2191. Stockholm 1942.)

1. Lystønden *Argos grund* paa c. $60^{\circ} 37',_{7}$ N. $18^{\circ} 21',_{8}$ E. er atter udlagt paa Plads.
 2. Samtlige Stager ved *Argos grund* er genudlagt.
 (E. f. S. Nr. 40/1383 1942.)

1614. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Finngrundsbanken Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 47/2189. Stockholm 1942.)

Lystønden *Östra Finngrundsbanken* paa c. $60^{\circ} 55'$ N. $18^{\circ} 27'$ E. er atter udlagt paa Plads.
 (E. f. S. Nr. 39/1347 1942.)

1615. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Banken E. og Östra Finngrundsbanken S. Afmærkning genudlagt.

(U. f. s. Nr. 47/2190. Stockholm 1942.)

De to Stager E. for *Östra Banken* og Stagen ved *Östra Finngrundsbanken* paa c. $60^{\circ} 55'$ N. $18^{\circ} 27'$ E. er atter udlagt paa Plads.
 (E. f. S. Nr. 40/1383 1942.)

1616. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 47/2188. Stockholm 1942.)

Fyrskibet *Finngrundet* paa c. $61^{\circ} 04'$ N. $18^{\circ} 41'$ E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 38/1312 1942.)

1617. Sverige. Bottniske Bugt. Vänta litets grund. Afmærkning genudlagt.

(U. f. s. Nr. 47/2187. Stockholm 1942.)

1. Lystønden *Vänta litets grund* paa c. $62^{\circ} 30'$ N. $18^{\circ} 15'$ E. er atter udlagt paa Plads.
 2. Samtlige Stager ved *Vänta litets grund* er genudlagt.
 (E. f. S. Nr. 40/1383 1942.)

1618. Sverige. Bottniske Bugt. Bonden Fyr lyser atter normalt.

(U. f. s. Nr. 47/2186. Stockholm 1942.)

Bonden Fyr paa c. $63^{\circ} 26'$ N. $20^{\circ} 02'$ E., som midlertidigt har været blændet mellem Pejlingerne 251° og 57° , lyser nu atter normalt.
 (E. f. S. Nr. 40/1384 og 45/1537 1942.)

1619. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå S.-lige Indsejling. Ledebaaker forandret.

(U. f. s. Nr. 47/2185. Stockholm 1942.)

Germanlö nordöstra og *sydvästra* Baaker er forsynet med en rød, diagonal Stribe.

1620. Tyskland. Pillau. Königsberger Seekanal Indsejling. Afmærkning forandret.
(N. f. S. Nr. 46/2440. Berlin 1942.)
1. Ved Indsejlingen til *Königsberger Seekanal* er nedennævnte Sømærker ind-
draget:
- a) Den sorte og røde, lodret sribede Baaketønde med 1 Ballon *K. Seekanal* paa
c. $54^{\circ} 38',_{09}$ N. $19^{\circ} 54',_{28}$ E.
- b) Den sorte Spidstønde paa c. $54^{\circ} 38',_{07}$ N. $19^{\circ} 54',_{21}$ E.
2. Til Afmærkning af Kanten af Grunden S. for den yderste Bølgebryder ved
Petroleumshavnen er i 5 m Vand udlagt to sorte Spidstønder af Træ, den E.-ligste paa c.
 $54^{\circ} 38',_{09}$ N. $19^{\circ} 54',_{18}$ E., den W.-ligste paa c. $54^{\circ} 38',_{08}$ N. $19^{\circ} 54',_{12}$ E.
(Kort Nr. 181.)
1621. Tyskland. Kiel Havn. Marine-Arsenal. Lystønder udlagt.
(N. f. S. Nr. 46/2441. Berlin 1942.)
- En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4^s , Lys 2^s ,
Mørke 2^s , er udlagt paa hver af Pladserne:
- a) $54^{\circ} 19' 59''$ N. $10^{\circ} 10' 05''$ E.
b) $54^{\circ} 19' 43''$ N. $10^{\circ} 09' 42''$ E.
Man skal passere W. om Tønderne.

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

1622. Sverige. Sundet. Klagshamn övre og nedre Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 47/2225. Stockholm 1942.)
- Klagshamn övre* og *nedre* Fyr paa c. $55^{\circ} 31'$ N. $12^{\circ} 54'$ E. er forandret fra at vise
hvidt Lys til at vise rødt Lys. Iøvrigt er Fyrene uforandret.
(E. f. S. Nr. 41/1417 1942. Kort Nr. 132 og 130. Danske Lods III, Side 63.)
1623. Sverige. Sundet. Falsterbokanalen. Klagshamn. Signallanterner forandret.
(U. f. s. Nr. 47/2224. Stockholm 1942.)
- Signallanternerne paa *Klagshamn* S.-lige Kaj paa c. $55^{\circ} 31',_{4}$ N. $12^{\circ} 53',_{7}$ E.,
hvormed der gives Signal om, at *Falsterbokanalen* er lukket, er forandret fra at vise rødt
Hurtig-Blink til at vise hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m.
(E. f. S. Nr. 41/1418 1942.)
1624. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.
Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 20. November 1942 af den gravede Rende mellem *Gamle-
Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $5,_{2}$ m i E.-Siden af Renden, $6,_{0}$ m i Midten af
Renden og $4,_{0}$ m i W.-Siden af Renden.
c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 12\frac{1}{4}'$ E.
(E. f. S. Nr. 42/1463 1942.)
1625. Danmark. Store-Bælt. Romso SE. Undervandshindring forgæves eftersøgt.
Den 800 m lange Undervandshindring, som rapporteredes liggende i Retning
Øst—Vest i 25—30 m Dybde paa c. $55^{\circ} 29'$ N. $10^{\circ} 52'$ E., c. 2,7 Sm 129° fra *Romso* Fyr,
har forgæves været eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 19/769 1941.)
1626. Danmark. Store-Bælt. Taars Fyr NW. Undervandshindring forgæves eftersøgt.
Den i E. f. S. Nr. 43/1478 1942 nævnte Undervandshindring paa c. $54^{\circ} 55'$ N.
 $10^{\circ} 58'$ E., c. 3,4 Sm 317° fra *Taars* Fyr, har forgæves været eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 43/1478 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1627. **Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib NNW. Oplysning om Vrag Plads.**
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 44/1515 1942 nævnte Vrag er $56^{\circ} 11' 01''$ N. $12^{\circ} 17' 22''$ E., c. 0,7 Sm 343° fra *Gilleleje Flak N. Fyrskib*.
(E. f. S. Nr. 44/1515 1942.)
1628. **Sverige. Kattegat. Göteborgs Skærgaard. Varde fjernet.**
(U. f. s. Nr. 47/2197. Stockholm 1942.)
Skarpenbocks Varde paa c. $57^{\circ} 39',3$ N. $11^{\circ} 37',0$ E. er fjernet.
1629. **(T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: $5,5$ m, i *Svaneholm Fyrlinie*: $6,4$ m, i *Sælhundeholm Lob*: $3,8$ m, i *Gaaschholm Lob*: $1,2$ m, i *Svaneholm Lob*: $1,2$ m og i *Kobberø Lob*: $2,3$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* $5,5$ m over *Havrevlen* og $6,4$ m i *Svaneholm Fyrlinie* og $3,8$ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:
a. $56^{\circ} 43' (16'')$ N. $8^{\circ} 13' (08'')$ E. — $3,8$ m.
b. $56^{\circ} 43' (08'')$ N. $8^{\circ} 13' (23'')$ E. — $4,0$ m.
c. $56^{\circ} 42' (36'')$ N. $8^{\circ} 13' (30'')$ E. — $3,8$ m.
d. $56^{\circ} 42' (55'')$ N. $8^{\circ} 12' (50'')$ E. — $4,0$ m.
(E. f. S. Nr. 42/1447 1942.)
1630. **(T). Sverige. Skagerrak. Norra Uddevallaleden. Uddybningsarbejder.**
(U. f. s. Nr. 47/2198. Stockholm 1942.)
I November og December 1942 foretages Uddybningsarbejder i *Malöströmmar*, *Nötesund* og *Sunningesund*, alle Steder beliggende i *Norra Uddevallaleden*. Det indskræpes de Søfarende at agte paa Uddybningsmaskinernes Signaler.
Sunningesund: c. $58^{\circ} 19',6$ N. $11^{\circ} 50',9$ E.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1631. **Norge. Rogaland. Karmsundet. Natsejlads forbudt.**
(E. f. S. Nr. 21/510. Oslo 1942.)
I Tiden mellem 1 Time efter Solnedgang og 1 Time før Solopgang er al Sejlads forbudt i *Karmsundet* mellem Signalstationen i *Haugesund* og Signalstationen i *Kopervik*.
Haugesund: c. $59^{\circ} 25'$ N. $5^{\circ} 16'$ E.
1632. **(P). Danmark. Fanø E.-Kyst. Fanø Lo Fyr. Taagesignal oprettes.**
I Slutningen af December Maaned 1942 vil der ved *Fanø Lo Fyr* paa $55^{\circ} 27' 52''$ N. $8^{\circ} 25' 01''$ E. blive oprettet et Taagesignal med elektrisk Ventilatorsirene, Tonehøjde 440 c/s. Signalet bliver To-Toner hver 30^s, Tone 4^s, Pause 5^s, Tone 4^s, Pause 17^s. Taagesignal afgives kun under Færgernes Passage af *Fanø Lo*.
(Kort Nr. 95, 94 og 93. Danske Lods II, Sido 19. Fyr-Fort. Nr. 28.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1633. **Island. Reykjavík. Telefonkabel flyttet.**
(N. f. S. Nr. 46/2466. Berlin 1942.)
Telefonkablet mellem *Engey Rev* og *Laugarnes* er flyttet i W.-lig Retning og er nu udlagt fra Pladsen c. $64^{\circ} 09',6$ N. $21^{\circ} 54',8$ W. i Retning 141° til den modsatte Kyst.
(E. f. S. Nr. 46/1492 1941. Kort Nr. 45, 43, 40, 31 og 26. Islandske Lods, Side 59.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1634. Norge. Oplysning om Sommertid.

(E. f. S., Nr. 21/505. Oslo 1942.)

1. Sommertid ophørte i *Norge* den 2. November 1942 Kl. 0300, idet Uret da stilledes 1 Time tilbage til Kl. 0200.
2. Den 29. Marts 1943 Kl. 0200 indføres i *Norge* atter Sommertid, idet Uret da stilles 1 Time frem til Kl. 0300.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
 Korts eller
 Bogs Nr. *Tyskland:*
 T I. Nachtrag zum Nautischen Funk-Sprechdienst, 1942.

Tillæg.

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

1635. (T). Danmark. Sundet. Gilleleje Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 Indløbet til *Gilleleje Havn* paa c. $56^{\circ} 07',7$ N. $12^{\circ} 18',9$ E. er yderligere tilsandet. Dybden mellem Havnens Ydermoler er nu kun c. 1,5 m i Løbets W.-Side og c. 1,8 m i Løbets E.-Side.
 (E. f. S. Nr. 46/1598 1942.)
1636. Danmark. Lille-Bælt. Baaring Vig Læmole. Landgangsbro ødelagt.
 Den c. 170 m lange Landgangsbro, der forbandt *Baaring Vig Læmole* paa c. $55^{\circ} 30',7$ N. $9^{\circ} 53',3$ E. med Land, er blevet ødelagt af Isen, saaledes at der nu kun staar 12 Pæle tilbage, der rager op over Vandet. Læmolen er stærkt tilsandet.
 (Danske Lods III, Side 114. Havnelods, Side 44.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1637. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Havn. Ledefyr flyttet.
Frederiksværk Havn Bagfyr paa $55^{\circ} 58'$ ($06''$) N. $12^{\circ} 00'$ ($59''$) E., paa Havnepladsen, er flyttet 16 m mod Forfyret i Fyrliniens Retning og staar nu 34 m 42° fra Forfyret. Iøvrigt er Fyret uforandret.
 (Kort Nr. 116. Havnelods, Side 72. Fyr-Fort. Nr. 304.)
1638. Danmark. Kattegat. Læsø Rende. Sæby SE. Vrag afmærket.
 Et Vrag, hvoraf en Mast rager c. 3 m op over Vandet, ligger sunket paa c. $57^{\circ} 17'$ N. $10^{\circ} 38'$ E., c. 4,3 Sm 134° fra *Sæby Havn*. En Stage med 2 grønne Flag er udlagt 50 m NE. for Vraget.

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 Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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



DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybde: Indlobet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeltnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 8,0 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,0—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 (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 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-Agfiten 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, Indfyngs- 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, landsømte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejs.

Ingen Lodstvang. Lods penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besorges 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. 156 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 pneumatisk Kornlosseapparater, 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 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

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 5,0 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetonder og flere Fyrlinier. — 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. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besorges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende ilge ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttofade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilagor 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. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 0 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indlobet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. 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. m³. 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 Indlobet 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 Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdamper 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 6,00 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjæles 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. m³, 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 (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, uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 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 Skibsmædie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 48

FREDAG 4. DECEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Krigen paa Verdenshavene fortsættes med uforandret Styrke, og det fra tysk Side opgivne Sænkningstal, nemlig 1.035.200 BRT. overstiger med ca. 23.000 BRT. Sænkningstallet for September og er det hidtil største siden Krigens Udbrud. — Tyskerne fremhæver i denne Forbindelse, at, naar det til Trods for det ugunstige Vejr, dog alligevel er lykkedes for de tyske Stridskræfter at opnaa dette forinadable Tal, saa er Grunden hertil for en stor Del, at den angelsaksiske Invasion af Vest- og Nordafrika medførte en Tonnagekoncentration, der gav de tyske Ubaade ualmindelige gode Angrebsmuligheder, hvilke de da ogsaa efter de tyske Meldinger omgaaende synes at have udnyttet. Rent tonnagemæssigt synes Afrikaaktionen dog at have medført en Gevinst for de Allierede, idet Churchill i sin Søndags Tale fremhævede, at for hver Ton Skibsrum, der var gaaet tabt i Forbindelse med denne Operation, havde de i de vest- og nordafrikanske Havne været i Stand til at lægge deres Haand paa omkring dobbelt saa meget Tonnage. Dette Overskud vil der dog sikkert være god Brug for, da de omfattende Operationer Angelsakserne nu har under Udvikling i Middelhavet naturligvis kræver store Tilførsler.

Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder er iøvrigt uforandret. Paa de engelske og amerikanske Markeder synes Prioritetssystemet at være saa fast udbygget, at den forhaandenværende Tonnage praktisk talt udelukkende er beskæftiget i Transporten af krigsvigtige Materialer, og for den neutrale Tonnages vedkommende synes Tendensen, saavel hos de engelske som hos de amerikanske Skibsfartsmyndigheder, i stedse stigende Grad at gaa i Retning af at faa den under Kontrol, hvilket f. Eks. kan give sig Udslag i Form af Nægtelse af Bunkers til Rejser, der ikke falder i Traad med de engelske eller amerikanske Myndigheders Ønsker. Ratemæssigt set meldes der kun om faa Forandringer. Kul fra Hampton Roads til Rio, i hvilken Trade Grundraten er \$9, fik for nogle Uger siden Krigstillægget forhøjet fra 35 pCt. til 86 pCt., men ifølge de sidste svenske Meldinger fra New York, er Krigstillægget paa Grund af den formindskede Ubaadsfare atter reduceret til 35 pCt. paa Basis af hvilket Tillæg, der skal være sluttet forskellige Baade. Iøvrigt synes de amerikansk kontrollerede Markeder at være uforandrede.

Fra de engelske Markeder foreligger der ingen Nyheder og i de frie Trades noteres uforandret \$60 for Hvede fra River Plate til Lissabon, ligesom enkelte Skibe skal være sluttet for Korn fra River Plate til Valparaiso og Callao til den uforandrede Rate af \$24.

Paa vore hjemlige Markeder er Forandringerne heller ikke store. Der har været sluttet enkelte Baade for Kul og Koks fra tyske Havne til Danmark paa Basis af Fragtnævnets Rater, ligesom enkelte Skibe er sluttede for Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne til den uforandrede Rate af Kr. 24. Af anden dansk Forretning skal endvidere nævnes: 750 Stds. Trælast fra Sydfinland til Danmark til Kr. 150 og forskellige Ladninger Kartoffler fra Jylland til Norge til Rater mellem Kr. 27,50 og Kr. 35 afhængig af Størrelse. Iøvrigt er Beskæftigelsesmulighederne stadig tilfredsstillende. Der er saaledes god Efterspørgsel efter

Tonnage for Erts fra Sverige til tyske Havne, ligesom den tyske Kyslfart kan absorbere betydelige Mængder Tonnage.

DANMARKS IMPORTOVERSKUD I AARETS 10 FØRSTE MAANEDER

Statistisk Departements Opgørelse over Udenrigshandelen i Oktober viser, at Importen har haft en Værdi af 110,3 Mill. Kr., og Eksporten en Værdi af 74,6 Mill. Kr., saaledes at Resultatet bliver et Importoverskud paa 35,7 Mill. Kr.

I Importværdien er der fra September til Oktober sket en Stigning paa 7,8 Mill. Kr., mens Eksportværdien kun er gaaet 2,9 Mill. Kr. i Vejret. For September viste Handelsbalancen et Importoverskud paa 30,8 Mill. Kr., for August 31,9 Mill. Kr., for Juli 48,6 Mill. Kr., for Juni 38,2 Mill. Kr. og for Maj 9,7 Mill. Kr., mens Balancen var negativ i de forudliggende tre Maaneder. For Januar var den dog positiv.

I de forløbne 10 Maaneder i Aar har Importen haft en Værdi af 1.005 Mill. Kr., og Eksporten en Værdi af 844 Mill. Kr., saaledes at der er et Importoverskud paa 161 Mill. Kr. I den tilsvarende Periode i 1941 var der blot et Importoverskud paa 38 Mill. Kr., idet Importen da androg 1.120 Mill. Kr. og Eksporten 1.082 Mill. Kr.

SAMMENSLUTNINGEN AF DANSKE HAVNE HOLDER JUBILÆUM

Sammenslutningen af danske Havne har i Dag bestaaet i 25 Aar. Det var under forrige Verdenskrig, at der indenfor Forvaltningerne af de kommunale Havne opstod en Trang til et nærmere Samarbejde; og Forslag herom blev i Sommeren 1917 ført frem paa Den danske Købstadsforenings Delegeretmøde af Borgmester Drechsel i Aarhus, som pegede paa, at det var nødvendigt at skabe mere Ensartethed i de danske Havne, f. Eks. m. H. t. fremmede Skibes Ekspedition, Taksternes Fastsættelse og m. a.; desuden burde der samarbejdes m. H. t. Havningeniører, over for Statsbanerne o. s. v. Der blev nedsat et særligt Udvalg, som indkaldte til et stiftende Møde i København den 4. December 1917, hvortil der var sendt Delegerede fra de allerfleste kommunale Havne i Danmark. Paa Mødet vedtoges Love for den nye Sammenslutning og valgtes Bestyrelse, som til Formand fik Borgmester Drechsel.

I de følgende Aar arbejdede Sammenslutningen ivrigt for Spørgsmaal som Revision af Havne- og Brotaksterne, ensartede Afgifter for Vogne, der lades og læsses paa Havnesporene, Forhandlinger med Jernbanerne om nye, ensartede Regler for Fordelingen af Omkostningerne ved Anlæg og Vedligeholdelse af Havnespor o. m. a.

Sammenslutningens nuværende Formand (siden 1940) er Borgmester Fr. Andersen, Kalundborg, dens Sekretær Overretssagfører N. C. Lissau.

HAVNEKOMMISSIONEN GAAR I UDVALG

Indenfor den store Havnekommission har man nu afsluttet Generaldebatten og nedsat tre Udvalg, hvoraf det første skal behandle Spørgsmaalet »Statshavne kontra Købstadshavne«, det andet »Fiskerihavne« og det tredje Købstadshavne i Almindelighed. Det sidste Udvalg er meget stort og vil antagelig dele sig i to Arbejdsudvalg. Kommissionens Formand, flv.

Trafikminister, Landstingsmand Stensballe, er tillige Formand for alle Udvalgene for at kunne have et samlet Overblik over Kommissionens Arbejde.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Paa Grundlag af Opgørelser, som hvert Kvartal foretages af Statistisk Departement, foreligger der nu en Oversigt over Skibsfarten paa de danske Havne i April 1942.

Det fremgaar heraf, at der i dette Tidsrum har været ialt 14.100 Skibsanløb og Reg.-Tonnagen netto 1.524.000 Tons. Der er udlosset 1.990.000 Tons Gods og indladet 1.076.000 Tons.

I Sammenligning med samme Kvartal det foregaaende Aar var Skibsanløbene omtrent det samme, hvorimod Tallene viser en lille Stigning for saavel den udlossede som den indladede Godsmængde.

Med Hensyn til Rutearten paa samtlige Havne var der i April Kvartal i Aar 2300 Skibsanløb og der blev udlosset 206.000 Tons Gods, medens der blev indladet 144.000 Tons Gods.

I April Kvartal 1941 var Tallene 2500 og 167.000 og 158.000 Tons.

De største Skibsanløb i Rutearten falder ganske naturligt i April, Juli og Oktober Kvartaler, medens de kun er ringe i Januar Kvartal baade i 1941 og 42, paa Grund af Ishindringer i vore Farvande.

NATIONALBANKENS FOLIO-KONTO VOKSET MED 88 MILL. KR.

Paa Nationalbankens Maanedsbalance ultimo November hefter man sig navnlig ved den pludselige Vækst paa Folio-Kontoen, der i Maanedens Løb atter er sprunget et godt Stykke op over Milliarden. Stigningen andrager 88,1 Mill. Kr., og der indestaar nu 1051,6 Mill. Kr. paa denne Konto. I April Maaned i Aar passerede Folio-Kontoen første Gang Milliarden, og den naaede sit højeste paa Balancen ultimo Maj med 1141 Mill. Kr. Derefter faldt den i Juni med 25 Mill. Kr. paa Grund af et Statslaan, og efter Pengeledighedslovens Vedtagelse i Juli med 124 Mill. Kr., i August med 29 Mill. Kr. I September steg den med 13,9 Mill. Kr., men faldt atter i Oktober med 14,8 Mill. Kr.

Finansministeriets Konto i Henhold til Pengeledighedslovene af 3. Juli er i Maanedens Løb forøget med 16,9 Mill. Kr. til 319,7 Mill. Kr., medens Stigningen i Oktober androg 25,8 Mill. Kr., men i September og saa kun 16,9 Mill. Kr. Langt den største Part af Indestaaendet paa denne Konto hidrører fra Statsgældsbeviser og Skatkammerbeviser. Paa Forespørgsel oplyser Statsgældskontoret, at en Opgørelse pr. 30. November viser, at der er tegnet 82,6 Mill. Kr. Statsgældsbeviser og 227,5 Mill. Kr. Skatkammerbeviser. For Spareobligationernes Vedkommende har man ikke nøjagtige Tal, da Indberetningerne ude fra Landet ikke er naaet ind, men man skønner, at det drejer sig om ca. 14 Mill. Kr.

Stigningen paa Clearing Konti med Udlandet, som i Oktober beløb sig til 31,2 Mill. Kr., har i November andraget 21,2 Mill. Kr., hvorved denne Konto naar op paa 1092,3 Mill. Kr. I September var Stigningen 7,5 Mill. Kr. og i August 10 Mill. Kr. Tilgodehavendet paa Konto for Forskellige Debitorer viser fortsat Stigning med 65,5 Mill. Kr. til 1262,5 Mill. Kr.

Af øvrige Forskydninger paa Balancen, der som Helhed viser en Stigning paa 95,6 Mill. Kr., bemærkes, at Udlaanene paa Konto-Kurant er steget med 7,5 Mill. Kr. til 27,5 Mill. Kr., medens Bankens Obligationsbeholdning er steget med 2,3 Mill. Kr. til 78,8 Mill. Kr. Finansministeriets almindelige Tilgodehavende hos Banken er faldet med 20,4 Mill. Kr. til 144,4 Mill. Kr. Gælden paa Clearing Konti med Udlandet er gaaet 9,1 Mill. Kr. ned til 17,2 Mill. Kr., og Bankens Forpligtelser overfor Forskellige Kreditorer er forøget med 21,0 Mill. Kr. til 111,9 Mill. Kr. Seddel-

omløbet er næsten uforandret og andrager 916,6 Mill. Kroner.

DEN NYE ISBRYDER SNART FÆRDIG

Den nye Isbryder *Holger Danske* nærmer sig nu saa meget sin Fuldendelse, at den kan sættes i Fart, hvis Isforholdene kulde gøre det nødvendigt nu i Vinter. Med *Holger Danske* faar Danmark sin hidtil største og kraftigste Isbryder. Den var budgetteret til 5 Millioner Kroner, men Prisstigningerne har bevirket, at den nu staar i 6 Millioner.

DEN SVENSK LEJDETRAFIK

Det oplyses, at fem Lejdebaade ankom til Sverige Di Oktober Maaned, og at 9 Lejdebaade forlod svensk Havn i samme Tidsrum.

Forhandlingerne vedrørende Lejdetrafiken, som nu føres i Washington med Kabinetssekretær *Erik Boheman* som svensk Repræsentant, er endnu ikke afsluttet, og man har endnu ikke fra Amerika faaet nogen Oplysninger om Forhandlingernes Forløb.

FRA SVENSK VÆRFTER

Fra Götaverken er der blevet søsat et stort Tankskib, som bygges for Svenska Ostasiatiska Kompaniets Regning. Skibet, der blev døbt *Mangalore*, har følgende Hoveddimensioner: Længde 425 Fod, maalt Bredde 57 Fod og maalt Dybde 35 Fod 6 Tommer. Skibet skal udstyres med en enkeltvirkende to-Takts Dieselmotor af Götaverkens nyeste Konstruktion. Motoren udvikler 6400 indicerede Hestkræfter, der vil give Skibet en Fart af 16 Knob paa fuld Last. *Mangalore* laster 7.300 Tons d.w.

Paa den frie Bedding blev der omgaaende efter Søsætningen lagt Kølen til et 8.700 Tons Lastskib, som er bestilt af Rederiaktiebolaget Transatlantic.

I Forbindelse med *Mangalores* Søsætning udtalte Götaverkens administrerende Direktør *Heden*, at Værftet var fuldt beskæftiget for Øjeblikket, idet det laa inde med Ordre paa ialt 35 Nybygninger. Desuden var der Ordre fra den svenske Marine. Materiale-mangel volder de svenske Værfter betydelige Vanskeligheder.

DEN SVENSK SKIBSFART I OKTOBER

Sveriges udenrigs Skibsfart udviste for Oktober Sifølge Kommerskollegiums Statistik en yderligere betydelig Nedgang i Trafiken. Ved en Sammenligning med Trafiken i den tilsvarende Maaned i Fjor viser der sig en endnu større Trafikformindskelse. Den ankomende Tonnage beløb sig til 897.000 Nettotons mod 1.006.000 Tons i September og 1.277.000 Tons i Oktober 1941. Den afgaaende Tonnage havde en Størrelse af 956.000 Tons mod 1.064.000 i September og 1.344.000 Tons i Oktober forrige Aar. Lasten udgjorde 650.000 Tons ankommende og 848.000 afgaaende.

I Maanedens Løb ankom 5 Lejdebaade, hvoraf 3 var kornlastede Tankskibe. Der afgik 9 Lejdeskibe, hvoraf to var Tankskibe, det ene bestemt for Hjemførsel af Korn. Fraregner man Færgetrafiken til Tyskland og Danmark, viser det sig, at den egentlige Udenrigsskibsfart er formindsket fra 1.457.000 Tons i September til 1.310.000 Tons i Oktober. Fordeler man Trafiken paa Nationaliteter ses, at 43,1 pCt. af Tonnagen er svensk og 25,5 pCt. tysk. Iøvrigt deltager i Trafiken mellem Sverige og Udlandet Skibe fra Norge, Danmark, Finland og Holland.

Udenrigstrafiken paa de tre Storhavne har vist en opadgaaende Tendens. Til Stockholm er den afgaaende Tonnage formindsket, medens den ankommende er forøget. For Göteborgs Vekommende er der en Stigning til 92.000 Tons ankommende og 113.000 Tons afgaaende. Denne Stigning skyldes, at der som nævnt er udklareret 9 Lejdebaade. Malmø viser en Stigning til 46.000 ankommende Tonnage og samme Tal for afgaaende. Den regulære Trafik mellem Malmø og København blev genoptaget i en vis Udstrækning. Derimod nedlagdes Færgetrafiken Trelleborg—Sassnitz efter Sænkningen af den tyske Færge »Deutschland«.

De totale Krigstab udgjorde pr. 15. November 1942 inkl. 10 Fiskerbaade paa 601 BRT, 162 Skibe paa 442.186 BRT. 1.009 Mennesker er omkommet ved disse Forlis.

RÖDA-BOLAGET OVERTAGER »NEPTUN«

Det til Broströmgruppen hørende *Gøteborg Bugserings- og Bjergningsaktieselskab, Röda-Bolaget*, har ifl. »Svenska Dagbladet« erhvervet Bjergnings- og Dykkeraktieselskabet *Neptun*. I Forbindelse med denne Transaktion er der i Stockholm dannet et nyt Selskab med en Aktiekapital paa mindst 1½ Mill. Kr. og højst 4½ Mill. Kr., der øjensynlig skal overtage Neptunbolaget. Meningen er dog, at Neptuns Virksomhed skal fortsættes efter de samme Linier og under samme Ledelse som tidligere.

TORNEÅ SPÆRRET AF IS

Ifølge Meddelelse fra Torneå Stevedoring Co. til Firmaet Jørgen A. Rasmussen er Søfarten ved Torneå slut for i Aar. Der ventes ikke flere Skibe ind.

MERE HURTIGGAAENDE ENGELSKE LASTSKIBE

Den engelske Skibsbygningsindustri er nu særlig præget af Bygningen af mere hurtiggaaende Lastskibe. De Skibe, som afleveres fra de engelske Værfter, er mere hurtiggaaende end dem, der blev leveret for et Aar siden. De engelske Søfartsblade skriver baade meget for og meget imod denne Bygning af hurtiggaaende Handelsskibe.

Den væsentligste Indvending mod disse Skibe er, at de er mere kostbare at bygge og holde i Fart. Lastrummene bliver en Del formindsket, idet Maskiner og Kedler optager mere Plads. Dette betyder selvsagt en Reduktion af Lastkapaciteten.

De hurtiggaaende Skibes væsentligste Fordel er, at deres Bygning ikke nedsætter Værfternes Tilvirkningskapacitet. Det Antal flere Rejser, de er i Stand til at

udføre paa et Aar giver i en Serie Rejser et større Lastevolumen end de mere langsomme Skibe, der ganske vist har en større Lastekapacitet. En Fordel er det ogsaa, at de hurtiggaaende Skibe sejler i kortere Tid i Farezonerne, og at de er et vanskeligere Maal for Ubaadens Torpedoer.

ENGELSKE REDERI-REGNSKABER

Der foreligger nu Oplysninger om en Række engelske Rederiers Aarsregnskaber.

Saaledes oplyses det, at *Manchester Liners Ltd.* kan udvise et Regnskab, der svarer til det foregaaende Aars Resultater. Aktiekapitalen er uforandret £ 902.920. Fornyelsesfondet er udfra Overskudet for Forretningsaaret blevet forhøjet med £ 50.000 til £ 250.000. Skibene bogførte Værdi re fra £ 764.052 blevet forhøjet med £ 87.000. Regnskabet udviser ialt et Overskud paa £ 73.637, saaledes at der med Overførslen fra forrige Aar staar £ 101.154 til Disposition for Generalforsamlingen. Der udbetales 7½ pCt. i Udbytte.

London-American Maritime Trading Company har udsendt sin Beretning for Forretningsaaret, der afsluttedes den 31. Juli 1942. Der udbetales 10 pCt. i Udbytte mod 12½ pCt. Aaret forud. Overførslen forhøjes fra £ 1449 til £ 2312. Selskabets samlede Aktiekapital beløber sig til £ 141.910, hvoraf £ 55.530 er Præferenceaktier.

For Regnskabsaaret, der afsluttedes den 31. Juli i Aar har *Thompson Steam Shipping Company* i London et Driftoverskud paa £ 15.317 mod £ 26.523 Aaret forud. £ 10.000 overføres til Reservefonden, der udbetales 12½ pCt. i Dividende og £ 4146 overføres til det nye Regnskab.

Reardon Smith Line i Cardiff har et Overskud paa £ 134.423, og ligesom Aaret forud udbetales der 5 pCt. i Dividende. Datterselskabet *Leeds Shipping Company* har i samme Periode haft et Overskud paa £ 88.246.

Skibsreparationer i De Forenede Stater.

Den 16. Februar i Aar blev et af Verdens største Tankskibe udfor Virginias Kyst bogstavelig talt hugget midt- eller efter fem voldsomme Eksplosioner, og Bjergningseksperterne betegnede Skibet som Totalvrag, men nu er det atter klar til at stikke i Søen efter paa forholdsvis kort Tid at være blevet repareret ved et Værft paa den amerikanske Atlanterhavskyst.

Tankskibets Forparti var praktisk talt uskadt, hvorimod det 90 Meter lange Agterparti med Skruen laa paa Bunden paa 10 Meters Dybde. Forpartiet blev bugseret til Havn, medens Agterpartiet blev bjerget efter et meget besværligt Arbejde. Paa Værftet er de to Skibsdele nu blevet svejset sammen, saaledes at Tankskibet atter er sødygtigt.

Dette er et enkelt Eksempel paa det Arbejde, der udføres af den amerikanske Skibsbygningsindustri, der har til Opgave intel mindre end at holde den livsnødvendige Skibstrafik i Gang. Skibsbygningens vældige Udvikling er blevet fulgt af en ligesaa gigantisk Udvikling af Reparationstekniken paa Værfterne. For at overkomme alt det forefaldende Arbejde har de amerikanske Reparationsværfter firdoblet sit Arbejdsantal siden 1940. Værfterne har ombygget Hundreder af Skibe til Krigsformaal, og endvidere oplyses det, at 31 beskadigede fjendtlige Skibe er blevet udrustet til Kristjøneste for et Beløb af 10 Millioner Dollars. 65 udenlandske Skibe, rekvireret af den amerikanske Regering, er blevet repareret, og det samme gælder 198 Skibe, der var oplagt ved Krigsudbrudet.

Paa næsten alle større Reparationsværfter er Skibe tilhørende De Forenede Stater og de allierede Nationer i stort Tal blevet repareret for Torpedo- og Mineskader. Op til den 1. Maj i Aar var 285 Handelsskibe overført til Hærens og Flaadens Besiddelse. Disse Skibe repræsenterede ialt 3 Millioner Tons d.w. Alle disse Skibe har det været nødvendigt at bygge om, saa de blev egnede til Troppetransportbaade og Hjælpskibe for Marinen. Mere end 800 mindre Skibe, hvoriblandt er forskellige af Verdens kendteste Lystyachts, er blevet bevæbnet og udrustet til Patrouille-tjeneste.

Under normale Forhold udfører Reparationsværfterne meget lidt Arbejde for Regeringens Regning, da denne jo har egne Værfter til forefaldende Reparationer. Disse Værfter stod derfor slet ikke udrustet til disse mægtige Arbejder, hvoraf en stor Del var ganske uvant.

Reparationsværfternes Virke under Krigen kendetegnes

af den store Mængde krigsramte Skibe, som skal bygges om. I Midten af 1940 blev denne enorme Arbejdsbyrde pludselig lagt over paa Reparationsværfterne, da Regeringen begyndte at overtage Handelsskibe til militære Formaal.

Mr. J. E. Otterson, der er Regeringens Leder med Hensik paa Reparationer og Ombygninger af Skibe, udtaler bl. a.:

— I de sidste 12 Maaneder har De Forenede Staters Skibsværfter repareret 5.500 oceangaaende Skibe paa over 2.000 Tons hver. Dette Tal repræsenterer mere end Halvdelen af Verdens oceangaaende Tonnage og et Arbejde, der er det 6-dobbelte af det normale.

Der foreligger nu en Række Eksempler paa, hvor omfattende et Arbejde, der er lagt i Hænderne paa de amerikanske Værfter.

I Begyndelsen af dette Aar fik en Kuldamer ud for De Forenede Staters Atlanterhavskyst alvorlige Skader efter en Kollision. Da Efterspørgslen efter den Slags Skibe er meget stort, arbejdede Reparationsværftet i to Arbejds-skifter paa tolv Timer hver. Paa 12 Dage var Skibet atter sødygtigt.

I det følgende fortælles en ualmindelig Beretning om et Tankskibs Skæbne. Skibet var blevet ramt af en veltret Torpedo, der var gaaet igennem Forpartiets Tanke. Broen og det nærliggende Dækshus var knust, og Skibet lruede med at gaa ned efter at det havde faaet svær Slagside. Besætningen gik i Baadene, men opholdt sig i kort Afstand fra Skibet. Da dette syntes at holde sig flydende, blev det atter bordet, og det lykkedes Maskinfolkene atter at faa Dampen op, men da blev Skibet atter ramt af en Torpedo. Nu syntes det haabløst at redde Skibet, og Besætningen gik atter i Baadene.

Søfolkene roede rundt paa Atlanten hele Natten, og den følgende Morgen fik de Øje paa et Skib langt ude i Horisonten. De roede alt, hvad de orkede mod Skibet, men kun for at kunne overbevise sig om, at det var deres eget Skib. Endnu en Gang gik de om Bord. Maskinen fungerede vedvarende, og efter en lang og besværlig Rejse naaede de frem til Afrika-Kysten. Tankskibet blev repareret saa godt det lod sig gøre i den Havn, det var naaet ind til. Mahogniplanker blev anvendt til at tætte de Huller, Torpedoerne havde frembragt, og saa lagde Skibet ud paa en ny Atlanterhavsfærd hjem til Amerika, hvor det blev repareret paa to Maaneder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ængstelse for Vestkyst-Kutters Skæbne

Kutteren »Lily« af Lemvig gik paa Fiskeri fra Esbjerg den 21. Oktober og har ikke givet Livstegn fra sig siden den 28. Oktober. Den skulde normalt have været i Havn i Begyndelsen af November, og man nærer derfor nu alvorlig Frygt for, at den er forlist under en af Efteraarsstormene. »Lily« havde fire Mand ombord, nemlig Andreas Sloth, Nysogn ved Ringkøbing, Kaj Rolide Jensen, Harboøre, Røvert Chr. Petersen, Thyborøn, og Ove Henrik Vrist, Harboøre.

Transformatorstation ved Kulkraner

Aabenraa Byraad behandler for Tiden et Projekt, som gaar ud paa at opføre en Transformatorstation ved Kulkranerne paa Havnen. Arbejdet er budgetteret til 100,000 Kr. og vil frembyde den Fordel, at 10,000 Volts Ledningen fra Sønderjyllands Højspændingsværk bliver lagt ned om Kulkranerne, som derved kommer ind paa Ringledningen.

1866-Selskabet

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har ifølge »Bornholms Tidende« af Skibsfører Nygaard købt Motorskibet »Ella« af Aalborg. »Ella« er bygget af Staal og læster 170 Tons d.w. Købesummen ønskes ikke oplyst. Skibet overtages i nærmeste Fremtid og skal bruges til Fragtsejlad i Stedet for de mindre Skibe, Selskabet i længere Tid har chartret.

Næsten 100-aarigt Skib forlist

Det danske Motorskib *Constance*, der i Snestorm forliste ved Simrishavn og blev Vrag, var Danmarks ældste sejlene Skib, idet det blev bygget i 1848 i Faaborg. Det er dog blevet ombygget adskillige Gange, saaledes i 1869 og i 1911. Det har i de forløbne 94 Aar haft adskillige Navne og Ejere.

Fragtrutebaad mellem Nyborg og Nykøbing Falster

Erhvervsraadene i Nyborg og Nykøbing, Falster, har besluttet at indsette en Motorsejler i fast Rutefart mellem de to Byer. Sejleren skal besørge Transporten af Gods fra fynske og østjydske Byer til Lolland-Falster, og det er Hensigten at forsøge etableret belæssede Jernbanevogne fra de enkelte fynske og jydske Byer til Nyborg Havn. Speditør M. Møller, Nyborg, har overtaget Expedition og Ekspedition af Godset til Rutebaaden i Nyborg.

Danske Navigationslærere til Kursus i Stockholm

Til et for Navigationslærere arrangeret Kursus, der afholdes i Stockholm i Begyndelsen af denne Maaned har Sverige indbudt to danske Navigationslærere som Deltagere. Efter Ansøgning er Navigationslærer *Eskesen*, Fanø, og Navigationslærer *Strubberg*, København, blevet udpeget som Deltagere fra Danmark. »Nordiske Navigationslæreres Studiefond«, hvis Formand er Skibsreder *Knud Lauritzen*, Hammerensgade 1, København, udreder alle Omkostninger for de to danske Deltagere.

Skagen-Fiskerne maa omlægge deres Fiskeri

Mangelen paa Brændselolie til Fiskefartøjerne er nu naaet saa vidt, at Fiskerierne paa Skagen maa lægges om, da Storkutterne med den nugældende Ration kun kan tage een ugentlig Fisketur. Man er gaaet over til Garnfiskeri efter Rødspætter — et Fiskeri man formaar at udøve uden Motordrift. I Mangel af nye Garn har Skagboerne opkøbt ældre Garn i stort Omfang i Kystbyerne sydover, Asaa, Vorsaa, Hals o. s. v.

Dansk Motorsejler paa Grund Vest for Trelleborg

Den 3-mastede danske Motorsejler »Vita« af Randers paa Rejse fra Stettin til København, lastet med ca. 180 Tons Briketter, er af sin Besætning sat paa Grund indenfor Stavstensrevet Vest for Trelleborg. Fartøjet var sprunget læk, og i haard Storm ansaaes det for det sikreste at

sætte Skibet paa Grund. Besætningen, som foruden Kaptajn J. Jørgensen bestod af 4 Mand, bjærgedes af Fiskere fra Trelleborg. Kaptajnen mener, at Skibet ikke kan bjærges.

Ny juridisk Konsulent for Maskinmestrenes Forening

Maskinmestrenes Forening har gennem mange Aar haft Overretssagfører *Ulrich Hald* som juridisk Konsulent. Efter dennes Død har Bestyrelsen nu antaget Landsretssagfører *Sigurd Bruun* som Foreningens juridiske Konsulent. Landsretssagfører Bruun, der er Bestyrelsesmedlem i en Række Aktieselskaber og Legater, er ogsaa Kasserer i Selskabet »Fregatten Jyllands Venner«.

Skibssalg

Motorskonert »Nauta« af Nyborg er af Skibsreder Godtfred Petersen mod Bundbesigtigelse solgt til »Nordisk Shipping Co.«, Skibsreder Rich. Brünnich, København.

»Nauta«, der er bygget 1910 i Oscarhamn under Navnet »Viking«, læster 215 Tons d.w., og den har en 80 H.K. Munkteff Motor.

Skibet fik sidste Vinter betydeligt Havari i Isen og strandede, men blev bjærgt og solgt til Nyborg. Det har gennemgaaet en meget stor og omfattende Reparation paa Ring Andersens Skibsværft i Svendborg. »Nauta« har i Sommer gaaet i Fart med Tørv. Købesummen er ubekendt.

Motorgaleasen »Ingeborg« af København er af Skibsreder F. T. Hansen solgt til »Nordisk Shipping Co.«, Skibsreder Rich. Brünnich, København.

»Ingeborg«, der er bygget af Staal 1913 hos Gebr. Bos i Groeningen under Navnet »Jantje«, læster 160 Tons d.w., og den er forsynet med en 2-cyl. Brons-Appingdam Motor paa 50 H.K. Købesummen er ubekendt.

Motorgalease »Emma« af Svendborg er af Skibsfører I. P. Pilegaard solgt til Skibsreder, Kaptajn A. Kold, Lohals. »Emma«, der læster 120 Tons d.w. og som er bygget 1906 i Marstal, er forsynet med en »Vølund« Dieselmotor paa 80 HK. Skibet er overtaget af den nye Ejer i Svendborg.

Den 3-mastede Motorskonert »Clytia« af Svendborg, der af Rederiet »Hansa I« ved Skibsmægler, Konsul Thejll, Svendborg, var solgt til K.O.K.S., Wilders Plads, København, for et Beløb af 156.000 Kr., vil, efter hvad der oplyses, blive disponeret af Skibsmægler V. Møller, Køge. »Clytia« er bygget 1898 paa Thuro, og den læster 240 Tons d.w.

Bjærgningen af den sunkne Motorgalease »Grethe«

Det vil blive et ret vanskeligt Arbejde at bjærge den lille Galease »Grethe«, som sank under Bugseringen ind til København med Tabet af to Menneskeliv. Skibet ligger ganske vist med Masterne lidt over Vandoverfladen, men for der kan blive Tale om at hæve Skibet, maa først hele Ladningen, som bestaar af Briketter, opløses. Dette Arbejde maa foretages af Dykker, men der kræves saavel rolige Vind- som Strømforhold og tillige en Del Mandskab.

»Grethe«, som er et ældre Skib, bygget omkring Aarhundredskiftet af Træ, kan muligvis senere bjærges. Der har været foretaget Eftersøgninger efter de Omkomne, men uden Resultat.

Der skal udarbejdes Rapport om Ulykken, og de nærmere Omstændigheder vedrørende det tragiske Skibsforslis. Rapporterne, der vil tilgaa Søretten, skal udfærdiges af Rederiet K. O. K. S., Wilders Plads, og af Foreren af De forenede Bugsererselskabers Bugserbaad »Thor«. Søforklaringen vil derefter antagelig finde Sted i Løbet af næste Uge.

Tysk Middelhavsrederi

Der er i Tyskland blevet grundlagt et Selskab med en Stamkapital paa 550.000 RM. under Navn Mittelmeer-

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau

Stubenrauchstr. 69

a d. Kaiserallee

Ruf: 8842 64

Drahtanschrift: Kromschiff Berlin

Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten, Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

SCHMIDT

OVERHEDERE SUGETRÆKANLÆG
SODUDBLÆSERE

gennem

DYHR

C. 8901

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.		

Reederei G.m.b.H. i Hamburg. Formålet er at drive Re-derivirksomhed og dermed forbundne Forretninger.

Nyt rumænsk Bjergningselskab

Med en Aktiekapital paa 5 Millioner Lei er der i Bukarest under Navnet Neptun blevet grundlagt et rumænsk Bjergningsrederi, der skal foretage Bjergninger overalt paa Sortehavskysten og langs Donau.

Stort Legat

I Forbindelse med en Mindegudstjeneste i Trelleborg for krigsforliste svenske Sømand, oplystes det, at Skibsreder *Sture Eruths*, der var Reder for den for nylig i Østersøen torpederede svenske Damper *Bengt Sture* har skænket Trelleborg Sømandshjem 10.000 Kroner, hvis Renter skal tilfalde omkomne Søfolks Enker og Børn.

Forhøjelse af svenske Søfolks Hyrer

De svenske Søfolks Hyrer og Krigstillæg er blevet forhøjet. For Skibsofficerernes Vedkommende ligger Forhøjelsen paa 10—15 pCt. og for Mandskabet paa 10—14 pCt. Aflalen gælder til Udgangen af 1943, men kan under visse Forudsætninger reguleres.

PERSONALIA

Forhenværende Styrmand i D.F.D.S., Forvalter *C. A. F. Kofoed*, der nu er fyldt 65 Aar, fratradte den 1. December sin Stilling i Rederiets Tjeneste.

Fra 1908 og indtil i 1928 sejlede *Kofoed* i Islandsfarten, og siden da har han været Selskabets Forvalter i Sydhavnen.

*

Føreren af Det Forenedes Motorskib *Hans Broge*, Kaptajn *H. G. J. Bloch*, fyldte den 19. November 65 Aar, hvorefter han den 1. December gik i Land. Kaptajnen har i 41 Aar sejlet i Det Forenedes Skibe.

*

Kommandørkaptajn i Reserven *N. K. H. F. Bonde* er afskediget i Nænde af Søværnets Reserve paa Grund af Alder.

*

Overfyrbøder *Viggo Jensen* er efter Ansøgning afgaaet fra Søværnets Tjeneste.

Udnævnelse

Fyrbøder *K. A. Blunch* er udnævnt til Overfyrbøder i Søværnet fra den 1. December.

Ny Skibsmægler

Der er gennem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddelt *H. Carsten Christiansen* Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Egersund.

Personelændringer ved Fyrvæsenet

Forhyret Radiomatros i Læsø Rende Fyrskib *A. D. Larsen* og forhyret Radiomatros i Læsø Trindel Fyrskib *A. B. Sonnichsen* har faaet meddelt Afsked af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste henholdsvis fra Udgangen af Oktober og November Maaned d. A.

Styrmands-Aspirant *K. W. Linnemann*, Fyrinspektions-skibet »Argus«, tager Afsked fra Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste fra Udgangen af November Maaned d. A.

Besætningerne fra Læsø Rende og Østre-Flaks Fyrskibe er — som Følge af Fyrskibenes Inddragning — indtil videre stillet til Raadighed for Fyrdirektoratet.

Matros *H. Erichsen*, Fyrskib Nr. 1 (Store-Bælt II) forflyttes pr. 1. December til Fyrmagasinet som Afsløningsmatros.

Maskinmester af 2. Grad *A. K. Olsen*, Inspektionsskibet »Nordøen«, forflyttes pr. 1. Januar til Inspektionsskibet »Absalon«.

Ved kgl. Resolution er Maskinmester af 3. Grad i Fyr- og Vagervæsenet *K. A. Roed* ansat som Maskinmester af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet fra 1. Januar.

Rudkøbing-Sømanden, der blev Konge af Witu.

Ganske ukendt af Offentligheden i sit Fædreland er en af Sydhavets kendteste Handelsmænd *Peter Hansen*, der fødtes 1857 i »Mads Langes« Fødeby Rudkøbing.

De smaa og trange Forhold i Hjemmet drev ham ung til Søs, og Sømandslivet kom han i fuldt Maal til at opleve fra Skibsdrenge til Matrosens Tilværelse, indtil Skæbnen en Dag bragte ham til Australien, hvor han næsten blev kastet op paa Strandbredden efter et Skibbrud. Australien bød i de Tider enhver rask og kraftig Mand en Chance, og *Peter Hansen* var ikke sen i Vendingen og blev baade Guldgraver, Handelsmand og Faarehyrde, til han blev ked af Landjorden og igen stak til Søs som »Trader« eller Handelsmand i et tysk Handelsfirma. Med en Skonnert turede han rundt fra Ø til Ø og tiltuskede sig Copra for Lommespejle og andet Kram, der tiltrak sig de indfødtes Interesse. Jobbet var ikke usarligt men godt lønnet, og da *Peter Hansen* havde tjent sig en Formue, vendte han tilbage til Australien, for paa god gammel Sømandsmaner at gaa paa Valsen.

En Dag havde han ikke flere Skillinger paa sig, men han var saa heldig at træffe den senere saa berømte Opdagelsesrejsende, *Dr. Otto Finch*, der var paa Vej til Ny Guinea. *Peter Hansen* drog paa Opdagelse ind i det ukendte Ny Guinea og undgik at blive spiddet af forgiftede Pile, at blive ædt af Insekter eller andet ubehageligt, der ellers inder Europæere i Ny Guineas Urskove. Han vendte atter tilbage til Australien og morede sig kongeligt, til Pengenød atter fik ham til at søge Handelsmandslivet paa Stillehavets Øer.

Hos »Stillehavets Dronning« eller *Emma Forsayth* fik *Peter Hansen* Arbejde, og paany sejlede han til de mange smaa og store Øer og tilluskede sig Copra for Galanterivarer. Og Handelen gik straalende, saa *Peter Hansen* snart kunde slaa sig ned paa Øen Witu eller Deslacs, hvor han i mange Aar kom til at leve som en Konge, elsket og æret af sine mørkhudede Undersaatter, blandt hvilke han tog et Par Kvinder til Ægte. Han var nu ikke længere i »Dronning Emmas« Tjeneste, men var sin egen Herre og havde sin egen Skonnert. Og til Residensbygningen paa Witu kom alle Datidens Kaptajner paa det sydlige Stillehav og ikke mindst Officererne fra de tyske Skibe, der patruljerede i Farvandet mellem Ny Guinea og Samoa, thi hos Kong Peter var der altid Liv og glade Dage. Men Glæden og Storheden fik en brat Afslutning, thi Begivenheder som *Peter Hansen* ikke var Herre over, bragte hans Liv fra Rigdom til Armod. Verdenskrigen rasede ogsaa over nogle af Sydhavets Øer og French Øerne, — under hvilke Witu hører, — blev okkuperet af fremmede Tropper, saa Witus Monark maatte drage i Landflygtighed. Fra 1922 til 1929 levede *Peter Hansen* paa Ny Guinea før han døde af »Blackwaterfever«.

Han modtog en lille Pension af den australske Regering og fik Tilladelse til at bo paa Ny Guinea, fordi han var dansk født. Men til Trods for den Modgang der havde ramt ham, havde han ikke mistet sit gode Humør, og til det sidste var *Peter Hansen* kendt og agtet i Rabaul, hvor der hver Dag samledes en lyttende Skare, naar den gamle Pioner fortalte om de gode, gamle Dage paa Stillehavet.

B. R.

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
KØBENHAVN

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
 Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
 „NAVIGATION“

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 LLOYD'S AGENT
 (GRUNDLAET 1878)

FREDERICA

Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464
 The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
 »HOVMAND«

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
 BEFRAGTNINGSFORRETNING
 SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED
 Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
 Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

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

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
 Telefon: 9246

Telegramadr.:
 MONTANAKUL

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
 TLF. C. 3491
 C. 11491

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 3. December 1942.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „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 Aarots 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 Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1639. Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Vrag.

Et Vrag, hvoraf Toppen af Masterne rager op over Vandet, er sunket i 6 m Vand c. 100 m fra *Tejn Havn* paa c. $55^{\circ} 14',_9$ N. $14^{\circ} 50',_6$ E. og c. 25 m fra Land.

1640. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejløbet Granhamnsfjärden—Kanholmsfjärden (Rödlögasejløbet). Fyrbelysning forandret.

(U. f. s. Nr. 48/2228. Stockholm 1942.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Fyrbelysningen ved Sejløbet *Granhamnsfjärden—Kanholmsfjärden*:

a) Paa en Sten S. for *Södra Fårholmen* er paa $59^{\circ} 43',_{80}$ N. $19^{\circ} 06',_{82}$ E. tændt et nyt Fyr, *Fårholmsrevet Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 3,5 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 Pejll. fra Land til 302° . | 4. Grønt i Pejll. fra 9° til 109° . |
| 2. Hvidt i — - 302° - $305^{\circ},_5$. | 5. Rødt i — - 109° - 121° . |
| 3. Rødt i — - $305^{\circ},_5$ - 9° . | |

Fyret er i Skjul imellem Pejllingerne c. 330° og c. 340° samt mellem c. 65° og c. 75° .

b) Paa det S.-ligste af *Årskobbarna* Skær er paa $59^{\circ} 39',_{70}$ N. $19^{\circ} 09',_{90}$ E. tændt et nyt Fyr, *Årskobben Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 90 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Rødt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra Land til 194° . | 3. Rødt i Pejll. fra 11° til Land. |
| 2. Hvidt i — - 194° - 11° . | |

c) Paa W.-lige Side af *Stora Fjärdholmen* er paa $59^{\circ} 21',_{42}$ N. $18^{\circ} 50',_{00}$ E. tændt et nyt Fyr, *Fjärdholmen Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus paa Pæle. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 24° til $27^{\circ},5$.
2. Hvidt i — - $27^{\circ},5$ - 46° .
3. Rødt i — - $46^{\circ},5$ - 59° .
4. Hvidt tværs paa Sejlløbets Retning (uforstærket).
5. Grønt i Pejll. fra *Östra Delsholmen* til 184° .
6. Rødt i — - 184° til 199° .
7. Grønt i — - 199° - $214^{\circ},5$.
8. Hvidt i — - $214^{\circ},5$ - 216° .
9. Rødt i — - 216° - 235° .

d) *Morsken Fyr* paa c. $59^{\circ} 31' N.$ $19^{\circ} 06' E.$ er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 8^s. Synsvidden er forøget til 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Fyret lyser nu, som følger:

1. Hvidt i Pejll. fra 67° til 219° .
2. Rødt i — - 219° - 231° .
3. Grønt i — - 231° - 273° .
4. Hvidt i — - 273° - 353° .
5. Grønt i Pejll. fra 353° til 22° .
6. Hvidt i — - 22° - $39^{\circ},5$.
7. Rødt i — - $39^{\circ},5$ - 67° .

1641. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Stora Sottunga. Vraglystønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 32/621. Helsingfors 1942.)

Vraglystønden paa $60^{\circ} 05' 42'' N.$ $20^{\circ} 42' 20'' E.$, S. for Sejlløbet i *Ljungö ström*, E. for *Ljungö Fyr*, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 39/1367 1942.)

1642. Finland. Finske Bugt. Ekenäs. Fyr slukket.

(U. f. s. Nr. 32/618. Helsingfors 1942.)

Fyrene *Kråkholm övre* og *nedre* paa c. $59^{\circ} 59',0 N.$ $23^{\circ} 25',8 E.$ er slukket.

1643. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Helsingfors. Helsinginmatala E. Oplysning om Grund.

(N. f. S. Nr. 47/2626. Berlin 1942.)

En Grund med 10,9 m Vand findes paa $59^{\circ} 56' 53'' N.$ $24^{\circ} 55' 49'' E.$

(E. f. S. Nr. 20/1478 1939. Kort Nr. 183.)

1644. Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.

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

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

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

1645. Tyskland. Kurische Nehrung. Fiskerfyr tændt.

(N. f. S. Nr. 47/2535. Berlin 1942.)

Et Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa c. $55^{\circ} 14',3 N.$ $20^{\circ} 54',8 E.$, paa en Klit N. for *Pillkoppen*. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvid Træmast. Fyret brænder kun efter Behov for Fiskerne.

1646. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Skydeøvelser.

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

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

- a) $54^{\circ} 43' N.$ $18^{\circ} 26' E.$ c) $54^{\circ} 42' N.$ $18^{\circ} 29',4 E.$
- b) $54^{\circ} 43',4 N.$ $18^{\circ} 27' E.$ d) $54^{\circ} 41',6 N.$ $18^{\circ} 28',5 E.$

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

1647. Tyskland. Kiel'Havn. Søpolititjenesten. Ændring og Tilføjelse.

(N. f. S. Nr. 47/2537. Berlin 1942.)

Seewasserstrassenordnung, Kiel, § 2 ændres til:

a) Saaftremt en Bestemmelse i Søpolitiforordningen ikke stemmer sammen med Bestemmelser i *Seewasserstrassenordnung* af 31. Oktober 1933 eller *Seestrassenordnung* af 5. Februar 1906, gælder Bestemmelserne i Søpolitiforordningen.

b) Som ny § 12 a. i *Seewasserstrassenordnung, Kiel*, bestemmes følgende:

§ 12 a. Passage paa tværs af Farvandet.

Passage paa tværs af Farvandet maa kun udføres, saafremt de Skibe og Fartøjer, der gaar paa langs af Farvandet, ikke derved tvinges til at vige ud af Kurs for at undgaa Sammenstød, men kan beholde Kurs og Fart og ikke heller hindres i deres Manøvrer.

Bestemmelsen gælder ogsaa for de Skibe, der vil gaa fra *Kanalreden* til Hovedsejlløbet eller omvendt.

1648. Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudte Ankringsomraader. Forbudt Sejlladsomraade.

(Middellose fra det Kgl. Danske Konsulat, Flensburg, 19. November 1942.)

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.

(E. f. S. Nr. 1/55 1942.)

(Se Tillæg.)

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

1649. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Vester-Sandhage E. Oplysning om Vrag.

Pladsen for den i E. f. S. Nr. 46/1599 1942 nævnte sunkne Mudderpram E. for Sejlløbet i *Kalveboderne* er 55° 35' 45" N. 12° 30' 54" E. i 3,2 m Vand. Mindste Dybde over Vraget er 1,8 m. Vraget er nu afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 8 m WSW. for Vraget.

1650. Sverige. Sundet. Mølle Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 48/2237. Stockholm 1942.)

Mølle Fyr paa c. 56° 17' N. 12° 30' E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 90° til 107°. 4. Hvidt i Pej. fra 132° til 335°.

2. Hvidt i — - 107° - 116°. 5. Grønt i — - 335° - 356°.

3. Rødt i — - 116° - 132°. 6. Hvidt i — - 356° - 90°.

(E. f. S. Nr. 44/1508 1942. Danske Lods III, Side 13. Kort Nr. 131, 130 og 100.)

1651. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 28. November 1942 fandtes Dybden i Baakelinien at være 2,8 m.

(E. f. S. Nr. 44/1513 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1652. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib NNW. Afmærkning af Vrag forandret.

Den elektriske Lanterne, der viste hvidt Hurtig-Blink, og som var anbragt paa Toppen af en Mast paa det paa 56° 11' 01" N. 12° 17' 22" E. sunkne Vrag, er fjernet. En Vraglystønde, der viser grønt To-Blink, er udlagt c. 175 m ENE. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 47/1627 1942. Kort Nr. 102.)

1653. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib NNW. Vrag rapporteret.
Et Vrag, hvoraf intet ses over Vandet, rapporteres at være sunket paa c. 56° 11',₃ N. 12° 17',₀ E., c. 2000 m NNW. for *Gilleleje Flak N.* Fyrskibs Plads.
1654. Danmark. Isefjord. Kulhus Havn. Mole forlænget. Dybde i Indløb forøget.
Kulhus Havn W.-Moles Bølgebryder er forlænget c. 50 m i N.-lig Retning. Samtidig er Indløbet uddybet, saaledes at der nu er 3,₁ m Dybde i en Bredde af c. 20 m E. for Bølgebryderens Forlængelse. Dybden i Havnen er ved Anlægsmolen 2,₀—3,₀ m.
(Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 172. Havnelods, Side 122.)
1655. Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.
Der afholdes Skarpskydningsøvelser den 9. og 16. December 1942, begge Dage Kl. 1000—1600, fra Terrænet ved *Markeslev*, N. for *Holbæk Fjord*, mod *Kirsebærholm*. Fareomraadet under Skydningerne begrænses af en Linie gennem Punkterne:
a) 55° 45' N. 11° 42' E. d) 55° 42' N. 11° 45' E.
b) 55° 45' N. 11° 51' E. e) 55° 43' N. 11° 45' E.
c) 55° 42' N. 11° 51' E. f) 55° 43' N. 11° 42' E.
Sikkerhedshøjde: 100 m.
Der vil ikke blive hejst særlige Afspærringssignaler.
Man advares imod under Skydningerne at færdes i *Holbæk Fjord* og i *Inderbredning*.
1656. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.
Det i E. f. S. Nr. 15/511 nævnte Vrag, der var sunket paa 56° 01' 37" N. 11° 16' 16" E., W. for *Sjællands Rev*, er fjernet.
Den ved Vraget udlagte Vragvager med 1 grønt Flag er inddraget.
(E. f. S. Nr. 15/511 1942.)
1657. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NE. t. E. ½ E. Vrag forgæves eftersøgt.
Det i E. f. S. Nr. 38/1322 1942 nævnte Vrag har forgæves været eftersøgt paa den opgivne Plads c. 56° 35' N. 11° 00' E.
(E. f. S. Nr. 38/1322 1942.)
1658. Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 48/2284. Stockholm 1942.)
Skydeøvelser foretages i Tiden indtil 31. December 1942, hver Dag Kl. 0900—1500, fra *Vallda Sandö* SW.-lige Pynt paa c. 57° 29',₀ N. 11° 54',₇ E., c. 1,₄ Sm SW. for *Särö Kirke*.
Fareomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö*, og som mod Syd og Nord begrænses af Linier, der gaar fra *Vallda Sandö* i Retningerne henholdsvis 200° og 270°. Vestgrænsen for Fareomraadet er en Linie, der gaar i 10,₈ Sm Afstand fra *Vallda Sandö*.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1659. Norge. Hordaland. Bergen Havn. Afspærringsbestemmelser.
(U. f. s. Nr. 48/2290. Stockholm 1942.)
Det er forbudt at løbe ind i eller ud fra *Bergen Havn* i Tiden mellem 1 Time efter Solnedgang og 1 Time før Solopgang.
Søfarende, der forsøger at passere Spærregrænserne indenfor ovennævnte Tid, vil blive beskudt.
Alle Farvande E. for *Leerøy (Lerøy)* paa c. 60° 13',₇ N. 5° 10',₇ E. er spærret for Sejlads. Søfarende, som forsøger at besejle disse Farvande, vil blive beskudt.
(E. f. S. Nr. 20/733 og 38/1328 1942.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1942

- 1/2 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/3 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/4 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebælsbroen* og *Storstrømsbroen*.

I. Østersøen.

1942

- 8/396 *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.
46/1573 *Østersøen*, E.-lige Del. Mineomraader.
43/1492 *Danmark*. *Lolland S.-Kyst*. *Rødby Havn*. Oplysning om Dybde i Indsejling.
1/8 *Danmark*. *Falster E.-Kyst*. *Hesnæs Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
1/9 *Danmark*. *Møn S.-Kyst*. *Klintholm Havn*. Dybde aftaget.
12/465 *Danmark*. *Møn Fyr*. Lysstyrke midlertidigt nedsat.
27/971 *Danmark*. *Fakse Havn*. Dybde aftaget.
22/823 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
32/1151 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
47/1608 *Danmark*. *Bornholm*. *Svaneke Fyr* forandres.
48/1663 *Danmark*. *Bornholm*. *Neksø Havn*. Ledofyr midlertidigt slukket.
43/1493 *Danmark*. *Bornholm*. *Dueodde N. Fyr* forandres.
1/11 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
26/953 *Sverige*. *Karlskrona W.-lige Indsejling*. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
35/1226 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sejladshindringer.
37/1276 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.
1/13 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige Indløb*. Skibsfartshindringer udlagt.
1/14 *Sverige*. *Karlskrona Red*. Torpedoindskydningsbaner.
47/1609 *Sverige*. *Utlången Fyr* forandres.
1/15 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/16 *Sverige*. *Öland E.* Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.
1/17 *Sverige*. *Öland E.* Miner udlagt.
1/19 } *Sverige*. *Arholma* og *Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
1/20 } *Sverige E.-Kyst*. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod
Luftmaal kan finde Sted.
16/546 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
16/547 *Sverige*. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.
1/21 } *Sverige*. *Gotland N.-Kyst*. *Fårösund*. Miner udlagt. Advarsel.
3/213 }
1/22 *Sverige*. *Gotland*. *Fårösund*. Forbud mod Ankring.
34/1190 *Sverige*. *Hävringe—Kråkelund*. Miner udlagt.
39/1342 *Sverige*. *Sejlløbet Arkö—Häradsjär*. *Barösund*. Lodsartøj udlagt.
1/23 *Sverige*. *Utlången—Landsort*. *Hävringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyr-
skibs Plads.
24/865 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard* og *Farvandet ved Oxelösund*. Forbud mod Ankring.
27/999 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard*. *Arholma*. *Svenska Högarna*. *Huvudskär*. Forbudte Løb.
1/24 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
29/1057 *Sverige*. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved *Viksten*. Ankringsforbud midlertidigt
delvis hævet.
30/1070 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard*. *Hårsfjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.
34/1191 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard*. *Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/25 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard*. *Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
1/26 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard*. *Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
22/798 *Sverige*. *Södra Kvarnen*. Minespørring. Advarsel.

- 1942
 39/1345 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Vaddö kanal. Fyr forandres.
 1/28 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.
 25/901 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Anduvning. Skydeøvelser.
 25/902 Sverige. Bottniske Bugt. Kalix Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.
 1/30 Finland. Sejlansvisning.
 1/31 Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
 1/32 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
 1/33 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.
 1/34 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.
 1/35 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.
 1/36 Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.
 48/1644 Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.
 1/37 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/38 }
 1/39 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
 1/40 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
 1/41 Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
 1/42 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
 1/43 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 46/1582 Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.
 31/1100 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.
 11/448 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
 48/1646 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Skydeøvelser.
 14/495 Tyskland. Nest. Skydeøvelser.
 1/46 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
 1/47 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/48 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/49 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
 1/50 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/51 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
 1/52 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
 1/53 Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/54 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
 1/55 Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

- 1942
 1/68 Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
 47/1635 Danmark. Sundet. Gilleleje Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 20/707 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlægges.
 36/1249 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder iværksat. Advarsel.
 28/1034 Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.
 1/58 Danmark. Sundet. Stelten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/60 Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejløb forandret.
 1/61 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
 4/318 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn Fyr midlertidigt slukket.
 1/62 } Danmark. Sundet. Middelfgrund. Lyspram udlagt. Grænser for Losseplads forandret.
 45/1569 }
 1/63 } Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
 3/233 }
 1/64 Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
 43/1494 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Lynnetløb uddybes. Advarsel.
 1/69 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
 1/71 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 21/758 }
 25/907 } Sverige. Sundet. Sømærker udlagt ved Sejlruiter. Sejladsforskrifter.
 26/964 }
 29/1066 }
 31/1102 }
 20/712 Sverige. Sundet N.-lige Del. Afmærkning forandret.
 1/72 Sverige. Sundet. Helsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
 1/73 Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsartøj midlertidigt udlagt.
 39/1355 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.
 21/776 Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.

- 1942
 34/1198 *Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen* Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.
 48/1668 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom.* Vandstandsbræt forsvundet.
 1/74 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærke flyttet.
 16/576 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund.* Bro under Bygning. Advarsel.
 47/1624 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren*. Oplysning om Dybde.
 36/1251 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Fyrbelysning forandres.
 25/908 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Borgsted* Fyr forandres.
 25/910 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogo Havn.* Færgeleje under Bygning.
 25/911 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekobing* Fyr. Lysevne foroges.
 25/912 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekobing* Havn. Færgeleje under Bygning.
 27/973 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro.* Dybde aftaget.
 1/77 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne* Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/78 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs* Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/80 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerso* Havn. Dybde aftaget.
 20/714 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Gedehave.* Ledefyr midlertidigt slukket.
 45/1541 *Danmark. Store-Bælt. Korsør.* Havnefyrtårn ødelagt.
 1/82 *Danmark. Store-Bælt. Korsør* Yderhavn. Dybde aftaget.
 43/1497 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord* Anduvning. *Slipshavn.* Spidstønder og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 34/1203 *Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N.* Oplysning om Sømærkes Plads.
 29/1042 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg* Havn Indsejling. Dybde.
 30/1093 *Danmark. Store-Bælt. Omo* Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
 48/1651 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørup.* Oplysning om Dybde.
 27/975 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskobing* Havn. Oplysning om Dybde.
 46/1587 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg* Anduvning. Spidstønde udlagt.
 36/1273 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ.* Bro og Duc d'Alber midlertidigt opført.
 1/86 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense* Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
 27/976 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde* Havn. Tilsanding.
 1/81 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/87 } *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
 37/1285 }
 23/859 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark* Færgenhavn. Tilsanding. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1942
 38/1337 *Danmark. Kattegat. Tisvildeleje—Liseleje.* Skarpskydningsøvelser. Spærrede Omraader. Signaler oprettes.
 25/915 *Danmark. Isefjord. Hundested* Havn. Oplysning om Dybde.
 45/1572 *Danmark. Kattegat. Hundested* W. t. S. Fortøjningsløje udlagt.
 48/1669 *Danmark. Isefjord.* Gravede Rende over *Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
 39/1357 *Danmark. Isefjord. Jægerspris.* Skydeøvelser. Advarsel.
 48/1655 *Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord.* Skydeøvelser. Advarsel.
 1/95 *Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 21/778 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen* Havn. Oplysning om Dybde.
 30/1082 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal.* Oprensningsarbejder paabegyndt.
 43/1500 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas* Anduvning. Sømærke bortdrevet.
 1/97 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig* Bro. Dybde aftaget.
 21/780 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup* Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 20/724 *Danmark. Kattegat. Aarhus* Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 1/100 *Danmark. Kattegat. Grenaa* Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 15/539 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrs-kib.
 27/982 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup* Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 1/105 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa* Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 1/107 *Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt.* Ankring forbudt.
 32/1145 *Danmark. Kattegat. Læso NW.-Rev* Fyrbaake ødelagt. Vraglystønde udlagt.
 27/984 *Danmark. Kattegat. Læso. Østerby* Havn. Dybde aftaget.
 1/113 *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.
 1/112 *Sverige. Kattegat. Falkenberg* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 48/1658 *Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige* Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/110 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Skærgaard. Ankringsforbud.
 1/111 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 16/574 *Danmark. Limfjorden. Nibe.* Dybde aftaget.
 1/114 *Danmark. Limfjorden. Bejstrup Lob.* Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.
 1/115 *Danmark. Limfjorden. Logstor Grunde.* Gravede Rende. Tilsanding.
 26/918 *Danmark. Limfjorden. Venø* Fiskerihavn. Oplysning om Dybde, Istandsættelsesarbejder og Uddybning.

- 1942
 27/986 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
 27/987 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.
 27/988 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
 12/462 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.
 45/1549 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
 1/117 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.
 47/1629 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/119 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 47/1630 Sverige. Skagerrak. Norra Uddevallaleden. Uddybningsarbejder.
 41/1424 Sverige. Skagerrak. Sotenkanalen. Oplysning om Aabning af Bro.
 1/120 Sverige. Skagerrak. Fyrakib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 1/121 Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapel. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1942
 5/348 Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
 1/122 } Norge. Vest-Finnmark. Farlige Omraader. Advarsel.
 4/310 }
 45/1552 Norge. Rognsund. Mincomraade. Sejlads forbudt.
 8/411 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
 5/349 Norge. Tromsø og Sandesund. Forbud mod Ankring.
 4/311 Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.
 25/921 Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 19/663 Norge. Lofoten. Svolvær. Alarmltilstand.
 27/990 Norge. Folla. Spærret Omraade.
 20/731 Norge. Fugloyfjord Anduvning. Mineomraade.
 19/665 Norge. Follafjord Anduvning. Mineomraade.
 31/1114 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden og Lokkaren. Spærrede Omraader.
 13/487 Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.
 1/123 Norge. Trondheimsfjorden. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 8/412 Norge. Trondheimsfjorden. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.
 20/732 Norge. Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.
 10/438 Norge. Stadlandet. Mineomraade.
 19/666 Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.
 19/667 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
 20/733 }
 38/1328 } Norge. Bergen Havn. Afspærring. Advarsel.
 48/1659 }
 24/886 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
 5/350 Norge. Selbjornfjord. Farligt Omraade.
 47/1631 Norge. Rogaland. Karmsundet. Natsejlads forbudt.
 39/1361 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 21/764 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
 27/992 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
 46/1593 Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
 47/1632 Danmark. Fano E.-Kyst. Fano Lo Fyr. Taagesignal oprettes.
 24/888 Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
 28/1030 Danmark. Rømø E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.
 Oplysning om Dæmning.
 46/1594 Lister Dyb. Ramø—Sild. Forbud mod Ankring.
 22/819 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
 42/1448 Holland. Forbudte Omraader.
 1/126 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1942 Danmark.
 1/127 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/128 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/129 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/130 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/131 Stednavne rettes i de danske Søkort.
 41/1425 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i danske
 43/1506 } Farvande.
 44/1532 }
 42/1449 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

- 1942
 1/133 Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 1/134 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i *Københavns Yderhavn*.
 1/135 Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Sundets S.-lige Del*.
 1/136 *Limfjorden*. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*.
 1/137 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.
 1/138 *Kattegat*. *Skagerrak*. Advarsel for Fiskere.
 1/139 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals*.
 1/140 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende *Vejbro* over *Aggersund*.
 20/736 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.
 20/743 Midlertidig Bekendtgørelse angaaende Sejlads under den under Bygning værende *Vejbro* over *Ulusund* mellem *Kalvehave* og *Koster*.
 23/841 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *dansk Havn* til *Sverige*.
 26/952 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 42/1450 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen*.
Norge.
 1/141 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske Kyst* samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/142 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 38/1329 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske Kyst*.
 8/414 *Hordaland*. *Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.
 8/415 *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
Sverige.
 1/143 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*.
 1/144 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*. *Norrbottnens Len*.
 1/145 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*. Grænser for forbudte Omraader.
 1/146 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*.
 39/1366 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk Kystfarvand*. *Stockholms Skærgaard*. Forbudte Omraader.
 1/147 }
 21/785 } Midlertidige Lodsfarvande.
 48/1661 }
 1/148 *Göteborg*, *Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk Kystfarvand*.
 30/1089 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/149 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 1/151 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 30/1088 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/152 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 38/1330 *Falsterbokanalen*. Oplysning om Togtider ved *Höllviksbroen*.
 20/744 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 26/969 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 32/1149 *Östra militäromraadet*. Forbud mod at fotografere m. m.
 45/1567 *Stockholm Havn*. Færdselsforbud.
Tyskland.
 1/153 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 48/1662 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
 27/995 Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/155 Afstandssignal. Advarsel.
 27/994 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/157 Taagesignaler fra *tyiske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejløb i *Østersøen* og Tilgangen dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 30/1086 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.
 25/935 *Skagerrak*. *Nordsøen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst

1660. Island. Reykjavík. Forbudt Ankringsomraade.

(N. f. S. Nr. 47/2562. Berlin 1942.)

Ankring er forbudt i et Omraade inden for en Linie, der fra *Reykjavík Havn* hvide Fyr med En-Formørkelser paa $64^{\circ} 09' (05'') N. 21^{\circ} 56' (27'') W.$ gaar $0,6$ Sm i Retning 53° , derefter $0,28$ Sm i Retning 160° og derpaa i Retning 260° til Udgangspunktet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1661. Sverige. Sundet. Midlertidige Lodsfarvande.

(U. f. s. Nr. 48 2283. Stockholm 1942.)

Følgende midlertidige Lodsfarvande er oprettet indtil videre:

Hälsingborg: Fra *Hälsingborg* til Søen ved *Halmstad*.— — — — — *Höllviken*.— — — — — *Hälsingborg Red* til Søen ved *Höllviken*.

(E. f. S. Nr. 1/147 og 21/785 1942.)

1662. Tyskland. Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.

(N. f. S. Nr. 47/2315. Berlin 1942.)

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 Lanterneerne $1,6$ m.</p>	hvid	rød	rød	hvid	Indsejling til Havnen spærret, og Sejlads i Havnen standset paa Grund af Minefare.
hvid	rød					
rød	hvid					

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

N Nr. 98 Öresund.

† Nr. 132 Öresund.

Tillæg.

I. Østersøen.

1663. (T). Danmark. Bornholm E.-Kyst. Nekso Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.

Nekso Havn Ledefyr paa c. $55^{\circ} 03',7 N. 15^{\circ} 08',2 E.$, som viser grønt, fast Lys, er midlertidigt slukket.

1664. (T). Finland. Bottniska Bugt. Helsingkallan Lystønde inddraget.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa, 2. December 1942.)
Helsingkallan Lystønde paa c. 63° 36' N. 21° 49' E. er midlertidigt inddraget.

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

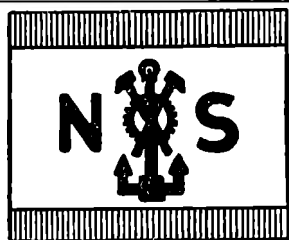
1665. Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke inddraget.
Det paa 55° 45' (42") N. 12° 36' (36") E., c. 200 m E. for *Skovshoved* Havnemole, udlagte Kapsejladsmærke er inddraget.
(E. f. S. Nr. 22/809 1942.)
1666. Danmark. Sundet. Trekrøner ESE. Vrag afmærket.
Et Vrag, der er sunket i 14 m Vand paa 55° 41' (55") N. 12° 38' (32") E., c. 0,8 Sm 110° fra *Trekrøner* Fyr, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 20 m SW. for Vraget, samt med en elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1 m, anbragt paa Vragets over Vandet ragende forreste Mast.
1667. Danmark. Sundet. Saltholm NE. Vrag afmærket.
Et Vrag, hvoraf 1 Mast rager op over Vandet, og som rapporteres at være sunket paa c. 55° 41' N. 12° 50' E., c. 2 Sm E. t. N. ½ N. fra *Saltholm* N.-Spids, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 75 m NE. for Vraget.
1668. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vandstandsbræt forsvundet.
Vandstandsbrættet ved S.-Siden af Indløbet til *Bøgestrøm* paa 55° 07' (21") N. 12° 15' (06") E. er midlertidigt forsvundet.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1669. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 30. November 1942 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.
(E. f. S. Nr. 44/1516 1942.)

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





Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa. | D/S »Jyden«, Esbjerg. |
| D/S »Active«, Korsør. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1912. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1926, Esbjerg. | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi. |
| D/S »Als«. | D/S »Nautic«. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orient«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Orlon«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Pacific«. |
| C. Clausen, Haderslev. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dania«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Dannebrog«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| D/S »Draco«. | D/S »Samsø«. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | D/S »Solnæs«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Svendborg«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | Oluf Svendsen. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Svitzers Bugserafdeling. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| D/S »Hafnia«. | Odense. |
| D/S »Heimdal«. | 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 »Øresund«. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 49

FREDAG 11. DECEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Transportproblemet er utvivlsomt en af denne Krigs allervigtigste Faktorer, men medens i hvert Fald de europæiske Aksepartnere behersker de indre Linier med et godt udbygget Jernbane-, Kanal- og Vejnet, saa er England, U. S. A. og Japan i høj Grad afhængig af Transporten over Havene med alle de Farer, der lurer der. Det er derfor heller ikke mærkværdigt, at der bl. a. i England næppe holdes nogen større Ministertale uden, at Tonnageproblemet berøres enten paa den ene eller anden Maade, som f. Eks. nu den engelske Ernæringsminister, Lord *Woolton*, der bebuder at yderligere 1 Mill. acres Land skulde under Ploven i det kommende Aar for at gøre Landet endnu mere uafhængigt af Indførslen af udenlandsk Korn og saaledes spare Tonnage, der var haardt tiltrængt til Transport af Krigsmateriel til de fjerne Fronter, hvor Englænderne kæmper.

Om Tonnagestillingen paa de oversøiske Markeder foreligger der intet Nyt af Betydning. Amerikanerne har givet Tonnage for Transport af Kul til Sydamerika og til New Foundland, ligesom Ertsbefragterne har faaet tildelt Tonnage saavel for Lastning i Rio som fra Chile og Peru. Rateniveauet er tilsyneladende uforandret. Der er endvidere sluttet et Par Skibe for Salpeter fra Chile til Golfen, ligesom et enkelt Skib har faaet Tilladelse til at acceptere en Ladning Hørfro fra River Plate til New York, men heller ikke for disse Trades Vedkommende synes nogen Ændring i Raten at have fundet Sted. Vestindiamarkedet viser stor Efterspørgsel efter Tonnage, men *Maritime Commission* rapporteres at have været noget mere tilbageholdende med Tildeling af Tonnage til denne Trade. Raten saavel for Timecharter som paa Rejsebasis er uforandret.

Fra de engelske Markeder publiceres kun faa Enkeltheder. En enkelt neutral Buad skal være sluttet for Kul fra Wales til River Plate til 58/6 d., ligesom der stadig søges Tonnage for Kul fra Durban til Port Said til 100/-, men hvad der ellers sker paa London Børsen, holdes godt skjult.

I de frie Trades noteres stadig Korn fra River Plate til Lissabon til \$60, ligesom der stadig er Anvendelse for Tonnage til Chile og Peru. Til Trods for, at Befragterne i disse Trades utvivlsomt er haardt pressede for Tonnage, synes Raterne at være nogenlunde stationære.

Paa vore hjemlige Markeder har der været begrænset Aktivitet i Transporten af Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne, ligesom der stadig kan placeres Tonnage for Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark. Raterne for sidstnævnte Laster ligger uforandret omkring Kr. 24. I tysk Kystfart noteres en lang Række Ladninger, saasom Kul, Korn o. s. v., og i Ertsfarten fra Sverige til Tyskland kan der ligeledes placeres adskillige Skibe. For Trælastmarkedernes vedkommende begynder Vinteren saa smaal at gøre sig gældende, men der er dog en Del Laster endnu, som skal afskibes i denne Sæson.

NYE REGLER FOR EKSTRAORDINÆRE SKATTEFRI AFSKRIVNINGER

Skattedepartementet har nu udsendt Meddelelse om nye Bestemmelser angaaende Ret til ekstra-

ordinære skattefrie Afskrivninger paa Skibe, visse Bygninger og Maskiner m. v. De nye Regler, som er fastsat i Henhold til en Bemyndigelse, som for nogle Maaneder siden blev givet Finansministeren af Rigsdagens Finansudvalg, fremkommer paa Foranledning af det af Erhvervenes Organisationer nedsatte Fællesudvalg om Skattespørgsmaal, som for ca. 1 Aar siden henvendte sig til Regeringen med Ønske om Forbedring af den paa dette Omraade gældende Ordning.

Bemyndigelsen fra Finansudvalgene gav Finansministeren Adgang til at indrømme ekstraordinære Afskrivninger for det første paa Skibe, som leveres eller sættes under Bygning i Tiden fra 1. Januar 1942 til 31. Marts 1943 eller om hvis Bygning eller Ombygning der i nævnte Tidsrum kontraheres.

Paa nye Maskiner, hvis Anskaffelsespris andrager mindst 20.000 Kr. eller 10 pCt. af det bestaaende Anlægs bogførte Restværdi, og som i Tiden fra 1. Januar 1942 til 31. Marts 1943 anskaffes eller bestilles til Levering snarest, senest inden 1 Aar, kan en Trediedel af Anskaffelsesprisen gøres til Genstand for ekstraordinær skattefri Afskrivning indenfor en 5-aarig Periode, fordelt paa de enkelte Aar efter den Erhvervsdrivendes Ønske, dog saaledes, at højst 40 pCt. af hele Afskrivningen placeres i et enkelt Aar. Som Betingelse for Afskrivningens Foretagelse kræves, at der i Regnskabet oprettes en særlig Konto for de paagældende Maskiner. Paa den Del af Anskaffelsesprisen, som ikke kan afskrives ekstraordinært — altsaa de to Trediedele — afskrives der ordinært efter de hidtil gældende Regler.

Paa alle andre Anskaffelser end de i Cirkulæret omtalte, kan ekstraordinær Afskrivning kun foretages, naar Tilladelse hertil gives af Skattemyndighederne efter Ansøgning. Omfatter Anskaffelsen kun Maskiner og lignende Driftsmidler, gives Tilladelsen af Statens Ligningsdirektorat, i andre Tilfælde af Skattedepartementet. Tilladelsen kan efter Skattedepartementets Cirkulære forventes indrømmet i følgende Omfang:

For Skibe: $\frac{3}{4}$ af »Merprisen«, d. v. s. Forskellen mellem Anskaffelssummen og det Beløb, denne vilde have andraget efter Prisforholdene pr. 31. August 1939, kan tillades afskrevet ekstraordinært indenfor en 10-aarig Periode med 30 pCt. aarlig som Maksimum.

For Nybygninger og Ombygninger, til Brug ved Oprettelse af ny Produktionsvirksomhed eller Udvidelse, Omlægning, Modernisering o. l. af bestaaende Virksomhed: $\frac{3}{4}$ af Merprisen (beregnet som ovenfor nævnt) kan tillades afskrevet ekstraordinært indenfor en 10-aarig Periode med 20 pCt. aarlig som Maksimum.

For Maskiner og lignende Driftsmidler til Brug ved Oprettelse af ny Produktionsvirksomhed eller Udvidelse, Omlægning, Modernisering o. l. af bestaaende Virksomhed: $\frac{3}{4}$ af Merprisen (beregnet som ovenfor nævnt) kan tillades afskrevet ekstraordinært indenfor en 5-aarig Periode med 50 pCt. aarlig som Maksimum.

Sluttelig skal det nævnes, at Skattedepartementet har forbeholdt sig senere Regulering af Skatteansættelserne for de Aar, i hvilke ekstraordinære Afskrivninger er foretaget, for det Tilfælde, at de paagældende Aktiver sælges med Avance indenfor et nærmere fastsat Tidsrum.

NYE MEDLEMMER AF SØ- OG HANDELSRETTE

Der er nu udpeget en Række sagkyndige Medlemmer af Sø- og Handelsretten.

Af søkyndige Dommere er der til Afløserer for Admiral Topsoe-Jensen og fltv. Havnekaptajn H. Chr. Hansen udpeget Kommandør Halfdan Barfod og fltv. Skibsfører J. J. Petersen. Kommandør Barfod, der er født 1880, har fra sin Ungdom tilhørt Marinen. Han er Kommandør siden 1932 og Chef for Hs. Maj. Kongens Adjudantstab af Søværnet og Kongens Yachtkaptajn siden 1937. Kaptajn J. J. Petersen, der navnlig er kendt som Fører af Amerikadampere »Frederik VIII« de sidste Aar, inden Amerikafarten ophørte, er i Slutningen af Halvtredserne og tog fornylig Afsked fra sin Stilling i D.F.D.S. af Helbredshensyn.

Endelig er, som særlige Repræsentanter for Mandskabet, i Sø- og Handelsretten udpeget fltv. Sømænd Chr. Borgland og Matros Martinus Andersen. Chr. Borgland var i Aarene 1930—40 Formand for Sømændenes Forbund og i en Aarrække tillige Medlem af Forretningsudvalget for De samvirkende Fagforbund. Hr. Martinus Andersen, der er født i 1900, har i flere Aar været Medlem af Bestyrelsen og Næstformand i Sømændenes Forbund og fik ved sidste Generalforsamling overdraget et Tillidshverv som Agitator.

BRÆNDELSTRANSPORTERNE I FØRSTE RÆKKE

Isbrydningsraadet har nu tilrettelagt Istjenestens Beredskab for den kommende Vinter. Blandt Isbrydningsstjenestens Opgaver vil Gennemførelsen af Brændselstransporterne komme i første Række. Under Hensyn til de knappe Beholdninger af Kul og Koks, vil det i Tilfælde af større Isvanskeligheder være nødvendigt i det væsentlige at begrænse Ydelserne af Bryderassistance til de for Landet særlig vigtige Transporter og saa vidt muligt søge Godstransporten dirigeret til de Havne, der er isfri, eller som lettest kan holdes tilgængelige for Skibene.

Isbrydningsraadet træder atter sammen, saa snart Forholdene gør Spørgsmaalet om Isbrydernes Udsendelse aktuel.

THYBORØN-KANALEN

Minister for offentlige Arbejder *Gunnar Larsen* har — uden at det har været muligt at opnaa hele Regeringens Tilslutning — fremsat Forslag om at lukke Thyborøn-Kanalen, men Forslagets Skæbne paa dets Vej gennem Rigsdagen er usikker, da der hersker stærkt delte Meninger om Spørgsmaalet indenfor de forskellige Partier.

Forslaget gaar ud paa en Lukning af Limfjorden ved Thyborøn med en Dæmning bag de nuværende Diger. Dæmningen skal være 20 Kilometer lang, og Omkostningerne ved den er ca. 10 Millioner Kr.

Desuden indeholder Forslaget Ekspropriationsbestemmelser og Bestemmelser om Flyttehjælp til Beboerne i Thyborøn By. For dette sidste Formaal er der ikke opgivet nogen Sum, da det er umuligt paa Forhaand at anslaa, hvor meget der skal bruges.

I sin Forelæggelsestale betonedes Ministeren, at Valget af hvilket Forslag man skulde fremsætte, udelukkende havde staaet imellem Kommissionens Forslag I og II. Man havde valgt Forslag I fordi det var det billigste og tillige gav en effektiv Sikring af Kysten. Medens Forslag II var langt dyrere og ikke gav nogen Sikkerhed for, at man dermed havde faaet løst Problemet paa en tilfredsstillende Maade.

Forslag II vil koste 66 Mill. Kr., og naar der er stillet Forslag om at gøre et Forsøg paa at gennemføre Forslag II uden Bygning af Dæmning og Sluser, fra-raadede Ministeren saa kostbare Eksperimenter i Naturen. efter at man har bragt Forvirring i Naturkræfternes Spil.

Ministeren nævnede kort Hanstholmkanalen fra Vesterhavet til Limfjorden. Den vil koste 44 Mill. Kr., og vil stille Besæjningen af Limfjorden omtrent som den er nu, medens den totale Lukning naturligvis vil medføre en væsentlig forlængelse Sejltilid til de vestlige Limfjordsbyer, og dermed følgende større Fragtudgifter. Men Udgifterne er dog ikke store nok til at begrunde et saa kostbart Foretagende som Forslag II med.

SØFORSIKRINGENS SKADEUDGIFTER

Statistisk Departement har paa Grundlag af Opgørelser, udarbejdet af Forsikringsraadet, udsendt en Række Oplysninger om Forsikringsvirksomheden i Danmark i 1941. Oplysningerne vedrører de her i Landet virkende danske og udenlandske Forsikrings-selskabers Antal, samt Selskabernes Præmieindtægter og Skadeudgifter.

Det oplyses heri, at den ordinære Søforsikrings Præmieindtægt i 1941 androg 20,4 Millioner Kroner mod 22,3 Millioner Kroner Aaret forud. Den overvejende Del af denne Branches Præmiebeløb tilfalder de indenlandske Aktieselskaber, der afgav 38 pCt. heraf til Reassurandører. Den tilsvarende Skadeudgift beløb sig i 1941 til i alt 18,2 Mill. Kr. mod 20,0 Mill. Kr. i 1940 svarende til henholdsvis 89,1 og 89,9 pCt. af Præmiebeløbene.

FØRSTE JERNBANELADNING DANSK STAAL

Det danske Staalvalseværk ved Frederiksværk, der er blevet opført i Lobet af de sidste Par Aar, har været i Drift siden August Maaned. Hidtil har man smeltet Jern og Staal i store Blokke og grovvalset Metallet. Fra 1. December er Finvalsningen af Profiljern begyndt. Nu er den første Jernbaneladning færdige Varer afsendt fra Staalvalseværket.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTRET

Til Rederiregistret er for anden Halvdel af November bl. a. anmeldt følgende Ændringer:

Dpsk. »Hans Egede« af København (OXYA) er udslettet som forlist.

Akts. Dampskibsselskabet D.F.K., København, er Ejer af nybygget Dpsk. »Concordia« af København (OZMU), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 2.957 og 1.675 Tons.

Tjalk med Hjælpemotor »Ruth« af Ærøskøbing (OUZR) er udslettet som forlist.

Akts. Carl Nielsen, Sand-, Grus- og Singelsforretning, København, er Ejer af nybygget Dampskib (Sandpumper) »Nordhavn« af København (OZNJ), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 465 og 175 Tons.

ANMELDELSE AF BEFRAGTNING

Fragtnævnets Befragtningsafdeling meddeler pr. 1. December, at enhver Befragtning skal indsendes til Fragtnævnet for Approbation senest 24 Timer, efter at den er sluttet.

Hvis Fragtnævnet nægter Approbation af Afslutningen, skal vedkommende Skibsreder (-fører) uopholdeligt meddele Befragteren, at Fragtnævnet har nægtet sin Approbation.

INTERNEREDE FINSKE SØFOLK I ENGLAND FRIGIVET

Det oplyses nu, at 220 finske Statsborgere, der har været internerede paa Øen Man, er blevet frigivet. Ialt var 415 finske Statsborgere interneret og deraf var 410 Søfolk. Det skal være Hensigten med Tiden at frigive Resten, men man ved ikke, om Frigivelsen er belingelsesløs, eller om de Frigivede — ligesom Tilfældet har været med andre internerede — skal forpligte sig til at gøre Tjeneste i de Allieredes Handelsmarine.

POSTFORBINDELSE MED DANSKE SØFOLK

Dansk Røde Kors meddeler: Paa Grund af Besættelsen af de franske Kolonier af allierede Tropper, henledes Opmærksomheden paa, at Postforbindelsen med danske Søfolk, der befinder sig i Lande, der er i Krig med Tyskland, kun kan finde Sted gennem Røde Kors ved Benyttelsen af de saakaldte Røde Kors-Formularbreve.

Indirekte Brevforsendelser over Mellemmænd i det neutrale Udland vil være resultatløs.

60 AAR

Lederen af Det Forenede Dampskibs-Selskabs indenlandske Afdeling og Island—Færø-Afdelingen, Prokurist *Georg Andersen* fyldte i Onsdags 60 Aar.

Prokurist Andersen blev i 1902 ansat i Det Forenede, hvor han hurtigt avancerede. Allerede i 1910 blev han Kontorchef og Leder af Island—Færø-Afdelingen, og i 1923 overtog han endvidere Ledelsen af den omfattende indenlandske Afdeling. Udnævnelsen til Prokurist fulgte to Aar senere.

I 1924 indtraadte Prokurist Andersen i Bestyrelsen for Foreningen af Arbejdsgivere i Københavns Havn. Samme Aar blev han Bestyrelsesmedlem i Sammenlutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark, hvis Næstformand han har været i flere Aar. I en Del Aar var han Formand i Arbejdsgiverforeningens Budgetudvalg, men traadte for et Aar siden tilbage for at træde ind i Forretningsudvalget.

Endvidere var Prokurist Andersen i Aarene fra 1926 til 1929 Medlem af Kommissionen angaaende Provinshavnernes Takster og fra 1915 til 1924 var han Medlem af Handels- og Kontoristforeningens Direktion.

88 LEJDEBAADE INDBRAGTE FOR 550 MILL. KR. VARER

Lejdebaadstrafikkens store Betydning for Sveriges Forsyning fremgaar af nu offentliggjorte Redegørelser for Trafikken siden Krigens Udbrud. Indtil 17. November i Aar er der indkommet ialt 88 Lejdebaade med Ladninger til en samlet Værdi af 550 Mill. Kr. Antallet af udgaaende Lejdebaade er i samme Tidsrum 94 og Værdien af deres Ladninger 260 Mill. Kr.

DET NORSKE VERITAS

Det norske Veritas har i Oslo holdt sit Aarsmøde under Ledelse af Formanden, Dispatchør *Henrik Ameln*. Der var mødt 40 Repræsentanter. Formanden udtalte, at to Høvdinger i norsk Skibsfart var gaaet bort siden sidste Repræsentantskabsmøde. Det var Konsul *H. M. Wrangell* og Skibsreder *Otto Thoresen*.

Formanden henviste til Direktørens Beretning for Aaret 1941, hvori der er givet en Oversigt over den almindelige Besigtigelsesvirksomhed, herunder ogsaa Nybygningerne. Den sædvanlige Statistik over Afgange og Tilgange i Handelsflaaden er heller ikke udgivet i Aar, da de foreliggende Oplysninger er meget mangelfulde.

Der blev meddelt Decharge for Regnskabet, ligesom Forsamlingen godkendte Budgettet for 1942.

Paa Mødet blev det endvidere besluttet ikke for næste Aar at udsende nogen ny Udgave af Skibsregistret. Der vil i Stedet for hvert Kvartal blive udgivet Supplementer til Registeret.

Fra svenske Værfter.

Eriksberg Værft har nu afleveret Motorskibet *Malmland*, der er bygget for Malmtransport til Rederiaktiebolaget Tirfing, hørende ind under Broström-Koncernen. *Malmland* er — som omtalt ved Søsætningen — det første af en Serie Skibe, Værftet skal bygge for Rederiet.

Det nye Skib, der laster 11.600 Tons, har følgende Hoveddimensioner: Længde 465 Fod, Bredde 60 Fod 9 Tommer og Dybde 34 Fod.

Hovedmaskineriet bestaar af en dobbeltvirkende, to-Takts Dieselmotor af Værftets egen Konstruktion. Farten er beregnet til 13 Knob paa fuld Last.

*

Ved Öresundsvarvet i Landskrona har der været Søsætning af et nyt Lastmotorskib, som er bygget til Stockholms Rederi A.-B. Svca. Skibet, der er beregnet til Kystfart, fik Navnet *Karskär*. Det kommer til at laste henved 750 Tons d.w., og det indleder en ny Typeserie blandt Rederiets Baade. Det kan nærmest betegnes som en mindre Udgave af Sveabolaget kendte W-Baade, bygget til Sejlads i Is og forsynet med Isbryderstævn og de øvrige Isforstærkninger. *Karskär* er af Shelterdæk-Typen med Maskinrum midtskibs.

Hoveddimensionerne er: Længde 58 Meter, Bredde 9,6 Meter, Dybde til Shelterdæk 5,9 Meter og Dybgang paa Last 3,6 Meter. Maskineriet bestaar af en Atlas-Dieselmotor paa 850 effektive HK, der giver en Fart paa 11,5 Knob paa fuld Last.

Paa den ved *Karskärs* Søsætning ledigblevne Bedding blev Kølen til et Søsterskib, ogsaa bestilt til Svea-Bolaget, straks lagt.

*

Fra samme Værft er Damperen *Arabert* blevet leveret til A.-B. Arafart i Stockholm. Nybygningen, som er paa 2.850 Tons d.w., er et Søsterskib til den i Juni Maaned til samme Rederi leverede Damper *Arabritt*, og er lige-

som denne specielt bygget til Transport af Kul, Koks og Træ i Nord- og Østersøfart. Hoveddimensionerne er: Længde 293 Fod 6 Tommer, Bredde 43 Fod, Dybde, maalt til Hoveddæk 20 Fod 3 Tommer og en Dybgang paa 17 Fod 11 Tommer.

Maskineriet bestaar af en Triple-Dampmaskine af Værftets egen Tilvirkning. Den er paa 1300 indicerede HK.

Om den svenske Handelsflaade i Oktober oplyses iøvrigt, at der tilgik Nybygningen *Rosa Schmidt* paa 1.778 BRT. Paa Grund af Krigsforlis afgik Damperen *Thule* paa 2.508 BRT. og Motorskibet *Remmaren* paa 3.776 BRT. Desuden forliste Motorskibet *Kaaparen* paa 3.393 Tons. Til Danmark solgtes Motorsejleren *Kajsa* paa 96 BRT.

*

Lindholmens Værft har nu afleveret det firnastede Skoleskib *Albatros*, som er blevet bygget til Broström-Koncernen. Skibet er forsynet med en Hjælpemotor bestaaende af en 8-cylindret Dieselmotor fra Eriksberg. Det laster 1.400 Tons d.w. Afleveringen er blevet noget forsinket, idet man havde regnet med at faa Skibet i Fart allerede i Sommer.

Uddannelsen om Bord paa *Albatros* skal være en forberedende praktisk almindelig Uddannelse for vordende Befalingsmænd i den svenske Handelsmarine, hvadenten det drejer sig om Dæks- eller Maskinofficerer.

Det nye Skib, der som sagt er bygget baade til Sejl- og Motordrift, er en typisk Lastemotorskonert, bygget af Staal med Isforstærkning, og samtidig er det beregnet til Oceanfart. Det vil dog næppe under de nuværende Forhold være muligt at sætte Skibet i Fragtfart med Elevuddannelse, og det er derfor Tanken foreløbig at arrangere en forberedende Sømandsuddannelse om Bord i Skibet, liggende ved Göteborg.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fire pludselige Dødsfald

Til Sydfyn er der i disse Dage indløbet fire Dødsbudskaber.

Førstestyrmand *Bernhard August Jensen* er død 35 Aar gammel. Efter at have sejlet en Del Aar tog han Navigationsseksamen fra Svendborg Navigationsskole. Senere sejlede han i forskellige Rederier, men havde i de sidste fire Aar haft Ansættelse i C. Clausens Rederi. Han efterlader sig sin Hustru.

Endvidere er *Hovmester Rs. Rasmussen* død. Han havde i en Aarrække sejlet som Kok i forskellige Skibe, men var nu Hovmester i et Svendborg-Rederi.

De to andre er den 26-aarige Matros *Anders Nielsen* fra Vemmenæs paa Taasinge og den knap tyveaarige Jungmand *Niels Aldahl Larsen* fra Hesselager.

Dansk Kaptajn død i Udlandet

Fra Paris er der indløbet Meddelelse om, at Skibsfører i Dampskibsselskabet Dania, Kaptajn *F. Bang*, pludselig er død af et Hjerteslag i Marseille, hvor han opholdt sig sammen med Skibsinspektør *Gerald* for at tilse et af Rederiets Skibe.

Kaptajn *Bang*, der blev 60 Aar gammel, fik i 1909 — efter i nogle Aar at have sejlet som Styrmand i Det Forenede Dampskibs-Selskab og Rederiet Heimdal — Ansættelse som Fører i Dampskibsselskabet Dania, og han kunde saaledes i 1934 fejre sit 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste. Senest førte Kaptajn *Bang* Damperen *Lilly*.

Kaptajnen havde sit Hjem i Odense, hvor han var Medlem af Søretten. Han efterlader sig Hustru og en voksen Søn.

Luft-Kendingsmærker paa danske Fiskerbaade

Efter Forhandlinger mellem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri er der nu taget Bestemmelse om en Nyordning for Fiskefartøjers Mærkning under Fiskeri i Nordsøen.

Det hedder i denne Bestemmelse, at alle Fiskefartøjer, der hidtil paa Styrehusets Tag skulde føre paa maallet Nationalitetsflag, ogsaa paa en Flage, der skal udbygges agter efter i Flugt med Styrehusets Tag, paa lys Grund, skal have paa maallet Fartøjets Kendingsbogstaver og Nummer med sort Farve.

Det paabydes, at Kendingsflag samt Kendingsbogstaver og Nummer skal kunne ses fra Luften, og at de ikke maa være tildækkede eller paa anden Maade gøres usynlige.

Denne Bestemmelse træder i Kraft straks, og Statens Skibstilsyn vil drage Omsorg for, at ingen Fartøjer gaar ud i det paabudte Farvand uden at være forsynede med de nævnte Mærker.

Fartøjerne skal dog som hidtil ogsaa have Kendingsbogstaver og Nummer paa maallet Siderne af Fartøjerne ved Stævnen.

Nordisk Gjenforsikring

A/S Nordisk Gjenforsikrings-Selskab har udsendt sin Beretning og Regnskab for Tiden fra 1. Juli 1941—30. Juni 1942.

Den samlede Præmieindtægt androg 26.602.276 Kr. 12 Øre, hvoraf Selskabet i Retrocession har afgivet 15.075.587 Kr. 39 Øre. Præmieindtægten for egen Regning androg saaledes 11.526.688 Kr. 73 Øre.

Betalte Skader for egen Regning udgjorde 5.840.882 Kr. 10 Øre. Som Skades- og Erstatningsreserve er afsat et Beløb af 3.103.436 Kr. 31 Øre, som Søforsikringsfond er reserveret 2.730.591 Kr. 07 Øre, og som Præmiereserve er overført til næste Aar 48.750.640 Kr. 29 Øre. Desuden er et Beløb paa 200.000 Kr. hensat til Dækning af Selskabets

Garantiforpligtelse over for »Krigsforsikringen for danske Skibe«.

Aarets Regnskab udviser et Overskud af 1.236.166 Kr. 73 Øre. Heraf er til Aktionærerne afsat 600.000 Kr. eller 60 Kr. pr. Aktie, svarende til 10 pCt. af den indbetalte Aktiekapital; det er samme Udbytte som i Fjor.

To Sø- og Handelsretsdomme

I Oktober Maaned 1940 havde »Montana« Rederi- og Handelsselskabet A/S fragtet den Dampskibsselskabet »Pacific« A/S tilhørende Damper »Kjøbenhavn« til at føre en Ladning Kul fra en tysk Østersøhavn til København. En Del af Losningen foregik paa A/S Christiansholms Fabrikers Plads i Sydhavnen, og under dette Arbejde tørnede Fabrikernes Kran gentagne Gange mod Tunnellen i Lastrummet og tilføjede denne Skader. Reparationen kostede 5.236 Kr., som Pacific krævede erstattet af Christiansholms Fabrik. Sidstnævnte paastod sig pure frifundet, idet de henviste til, at det i Certepartiet var forudsat, at Losning skulde foregaa ved Hjælp af Fabrikernes Kran i Døgn-drift og under Mørklægning. De søgte mente saaledes ikke, at der fra deres Side forelaa en uforvarlig Handlemaade.

Sø- og Handelsretten frifandt Firmaet, idet Retten af Hensyn til den Tid, der er hengaaet siden Besigtigelsen foretoges, ikke anser det for tilstrækkeligt bevist, at der ved paagældende Lejlighed er tilføjet Skibet Skade, som de søgte bør være erstatningsansvarlige for.

*

I en anden Sag af lignende Karakter havde Fabrikant *Eigil Petersen* som Reder for Motorskibet »Carla« søgt A/S Christiansholms Fabrik for Betaling af 3.485 Kr.

»Carla« havde ført en Ladning Brunkul fra Kolding til København og lossede ligeledes ved Christiansholms Fabrik. Grabbens ene Skovl fiskede Kølsvinpaaføringen op fra Skibets Bund. Dækket blev herved løftet, en Bjælke knækkede, og Skibet blev læk. Fra Rederiets Side gjorde man gældende, at Grabben var for stor og for tung til Anvendelse i et saa lille Fartøj. Sø- og Handelsretten deler ikke denne Anskuelse under nuværende Forhold, men mener, at der burde have været posteret en Lugemand. Det søgte Firma blev derfor dømt til at betale Rederen 1.703 Kr., nemlig det ikke af Forsikringen dækkede Tab, og Fabrikkerne skal desuden betale 600 Kr. i Sagsomkostninger.

Firma-Sammensmeltning

Fra Nyborg meddeles, at Aktieselskabet Nyborg Kulforretning og Lauritz Nielsens Korn-, Foderstof- og Frøforretning fremtidig vil blive drevet som eet Firma under Navnet Lauritz Nielsen, Nyborg A/S.

Firmaets Oprindelse gaar tilbage til 1846, da det grundlagdes af I. P. Winckler under Firmanavnet Winckler & Mægaard. I 1899 overtoges Forretningen af Direktør Lauritz Nielsen, og i 1904 startedes en særlig Afdeling, Aktieselskabet Nyborg Kulforretning, med hans Broder P. Nielsen som Direktør. De to Firmaer samles nu i eet Selskab, som faar en Aktiekapital paa 600.000 Kr. Bestyrelsen bestaar af Købmand Lauritz Nielsen, Prokurist Jørgen Klint Jørgensen og Direktør H. P. Nielsen. Sidstnævnte udgør sammen med Direktør N. L. Nielsen Selskabets Direktion.

Jubilæumsgave fra Rederi

Rederiet H. C. Christensen, Marstal, har i Anledning af sit 100 Aars Jubilæum skænket 4 smukke Jubilæumsgaver paa ialt 10.000 Kr. til Marstal Haandværkerforening, Marstal og Omegns Fiskeriforenings Hjælpekasse, Maskinmestrens Forening og Dansk Styrmandsforening med 2.500 Kr. til hver.

Dødsfald

Den kendte Thurøkaptajn *J. L. Petersen*, Svendborg, er død, 83 Aar gammel. Kaptajn Petersen var født paa Thurø; han kom som 16-aarig til Søs og sejlede med forskellige Thurøskibe. Da han havde aftjent sin Værnepligt i Marinen, kom han tilbage til Svendborg og tog sin Eksamen i 1880. Aaret efter kom han ud som Styrmand og i 1887 blev han Skibsfører. Han sejlede med forskellige Skibe, ogsaa flere, som han selv lod bygge. Først i 1933 gik han i Land og bosatte sig i Svendborg.

EUREKA

PUMPER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2

SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REDEDEREIIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Damperen »Merkur« solgt

Paketrederiet »Merkur« i Rønne har mod Besigtigelse solgt Damperen *Merkur*, der hidtil har gaaet i fast Rutesfart mellem København og Rønne, til Skibsreder C. Clausen, Svendborg.

Merkur indkøbtes for et Par Aar siden fra Sverige. Den læster 350 Tons d. v. og er forsynet med en Dampmaskine paa 300 HK.

Afleveringen finder Sted om kort Tid.

Var med til Suezkanalens Aabning

Den tidligere Skibsfører *Arund Hansen* i Mandal fyldte i Søndags 101 Aar. Han var i 1869 til Orlogs med Fregatten *Nordstjernen*, da dette Skib repræsenterede Norge ved Aabningen af Suezkanalen. Han er uden Tvivl den eneste nulevende Skandinav, der har oplevet denne historiske Begivenhed.

Ingen svensk Juleskib fra Amerika

Heller ikke i Aar faar Sverige noget Juleskib fra Amerika, idet *Gripsholm*, der ligger i New York, ikke kan ventes til svensk Havn i de første Par Maaneder. Skibet skal ud paa en lang Udvekslingsrejse, og man ved ikke, hvornaar det forlader New York.

Lagring af Korn i oplagte Skibe

Udbyttet af Korn i Sverige er blevet betydelig større end man havde ventet, og Levnedsmiddelkommissionen planlægger nu at anbringe store Dele af Avlen i de oplagte Skibe. Blandt andet skal en af Svea-Bolagets Dampere anvendes til dette Formaal.

PERSONALIA**85 Aar**

Paa Tirsdag — den 15. December — fylder Kaptajn *O. C. Mortensen* 85 Aar. Kaptajn Mortensen traadte i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Tjeneste i 1884 og afsluttede sin lange Virketid i Selskabet i 1922, deraf var han i 21 Aar Skibsfører. Sidst var han Fører af Damperen *Beira*. Trods sin høje Alder er Kaptajn Mortensen stadig i fuld Vigeur, og han har mange Venner indenfor det store Rederi, han tjente saa godt.

50 Aar

Maskinmester *Ankjær Lindegaard*, De danske Spritfabrikker i Hobro, fylder den 17. December 50 Aar. Mester Lindegaard sejlede en Aarrække som Maskinmester — bl. a. i Ø. K. — under og efter sidste Verdenskrig.

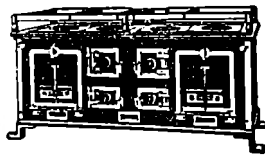
Siden 1925 har Lindegaard været ansat i Spritfabrikkerne.

Ordensdekoration

Skibsfører af 1. Grad (Overfartsleder) ved Helsingør—Helsingborg-Overfarten, Kaptajn *Hans Andreas Michelsen* er blevet dekoreret med Ridderkorset.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

Ny Skibsmægler i Kerteminde

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har meddelt A. O. Mortensen Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Kerteminde.

SKOMAGERSØNNEN FRA SØNDERBORG PAA FIJØERNE

Ikke alene H. C. Andersens berømte Livs-Eventyr, men ogsaa Christians Kaads, vidner om, at Skomagere ikke altid fanger Lykken, om han bliver ved sin Læst.

Christian Kaad fødtes i Sønderborg 1847 og kom straks efter Konfirmationen til Søs og sejlede som helbefaren Sømand i 12 Aar paa Kinakysten, før han kom til Stillehavets Øer som Handelsmand og Skipper. I Levuka, Fijøernes gamle Hovedstad, fik Kaad sit faste Domøne, og her oprettede han en Handelsstation, en af Øernes første. Det var i de gode, gamle Dage, før enhver Stillehavso havde sin egen Administration og var præget af den europæiske Civilisation. Kaad ønskede sig en Kone, nu da han havde opnaaet en vis Position, og skrev derfor hjem til Sønderborg til et Ungdomssværmeri og friede. Men om Pigen allerede havde lovet sig bort, eller om hun var bange for de den Gang ilde berygtede Fijøer vides ikke; nok er det, at hun reflekterede ikke paa Ægteskabstilbudet. For Kaads senere Tilværelse var det snarere et Held, thi han giftede sig med en nattesort Fijø-Høvdinges Datter, og Bruden bragte Land og hendes Folks Tillid ind i Ægteskabet, saaledes at Kaad i Løbet af nogle Aar blev en velstaaende Købmand og Plantageejer i Levuka. I 1893 kunde han rejse til Danmark og besøge sin Fødeby; en Drøm som alle Udenlandsdanske drømmer, men kun faa faar realiseret. Som en velstaaende og anset Mand — en af Fijøernes sande Pionerer — kunde Christian Kaad afslutte sit eventyrlige Liv. Han opnaaede at blive norsk Konsul og efterlod ved sin Død en sort-hvid Skare af Børn, der bærer gode, danske Navne og fører Faderens Forretning videre.

B. R.

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

TLF. 16.861



IVER ØWEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 - COPENHAGEN

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassetiere

Forlang III. Katalog

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke**PENSIONSORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN 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

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.**TUBORG****GRØN
eller
RØD****EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5185 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mønje Graa 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.

58. Aargang.

København 10. December 1942.

Nr. 49.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „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. Eukolte 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. Østersøen.

1670. Danmark. Gedser S. Rødsand Rende Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

Rødsand Rende Klokketønde paa c. $54^{\circ} 32',8$ N. $11^{\circ} 56',1$ E. er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Stumtønde.

1671. (T). Danmark. Grønsund E. Tolkedyb Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

Tolkedyb Lys- og Fløjtetønde paa c. $54^{\circ} 50',6$ N. $12^{\circ} 14',4$ E. er inddraget for Vinterperioden.

1672. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejllobet Furnsund—Arholma. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 49/2294. Stockholm 1942.)

Stagen med Kost paa $59^{\circ} 43',86$ N. $19^{\circ} 06',45$ E. ved *Fårholms* W.-lige Grund, S. for *Tjockö* Fyr, er flyttet c. 300 m i Retning 305° til $59^{\circ} 43',95$ N. $19^{\circ} 06',20$ E. og staar nu W. for en $7,3$ m Grund.

1673. Sverige. Öregrunds Skærgaard. Pälzen W. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 49/2293. Stockholm 1942.)

Den røde Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa $60^{\circ} 11',18$ N. $18^{\circ} 49',30$ E. er flyttet til $60^{\circ} 11',12$ N. $18^{\circ} 49',21$ E.
(E. f. S. Nr. 46/1580 1942.)

1674. (T). Sverige. Öregrunds Skærgaard. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 49/2347. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Klykskär c. $60^{\circ} 18'$ N. $18^{\circ} 33'$ E. *Getryggen* c. $60^{\circ} 12'$ N. $18^{\circ} 48'$ E. *Kappelsgrund* c. $60^{\circ} 11'$ N. $18^{\circ} 50'$ E.

1675. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 49/2346. Stockholm 1942.)
Lystønderne *Bellonagrundet* c. 60° 22' N. 18° 24' E. og *Måsbådan* c. 60° 25' N. 18° 21' E. er inddraget for Vinterperioden.
1676. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønden *Argos grund* forsvundet.
(U. f. s. Nr. 49/2292. Stockholm 1942.)
Lystønden *Argos grund* paa c. 60° 37',₇ N. 18° 21',₈ E. er forsvundet fra sin Plads og vil ikke blive genudlagt før efter Vinterperioden.
1677. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 49/2345. Stockholm 1942.)
Lystønderne *Långrogrunden* c. 63° 15' N. 19° 38' E. og *Vegagrundet* c. 63° 32' N. 20° 27' E. er inddraget for Vinterperioden.
1678. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Malören. Lodstjeneste indstillet for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 49/2344. Stockholm 1942.)
Lodstjenesten ved *Malören* paa c. 65° 32' N. 23° 34' E. er indstillet for Vinterperioden.
1679. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 49/2343. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden.
Ellagrundet c. 63° 51' N. 20° 52' E. *Rata Storgrund* c. 64° 00' N. 21° 09' E. *Farstugrunden* c. 65° 19' N. 22° 44' E. *Malörens rev* c. 65° 32' N. 23° 31' E.

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

1680. Danmark. Sundet. Trekroner ESE. Oplysning om Vrag Plads.
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 48/1666 1942 sunkne Vrag er 55° 41' 59" N. 12° 38' 30" E., c. 0,₈ Sm 106° fra *Trekroner Fyr*.
(E. f. S. Nr. 48/1666 1942.)
1681. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.
Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 07',₉ N. 12° 16',₈ E. er for Vinterperioden ombyttet med en rød- og hvidstribet Spirtønde.
1682. (P). Danmark. Store-Bælt. Sprogø Fyr. Lysevne forøges.
I Slutningen af December Maaned 1942 vil *Sprogø Fyr* paa c. 55° 19',₈ N. 10° 58',₄ E. blive elektrificeret, hvorved dets Lysevne forøges fra c. 20 Sm til c. 22 Sm. Fyrets Karakter forbliver uforandret.
(Fyr-Fort. Nr. 491.)
1683. Danmark. Store-Bælt. Omø SSW. Oplysning om Vrag og Afmærkning.
1. Masten, der ragede c. 6 m op over Vandet af det paa c. 55° 06',₀ N. 11° 05',₀ E., c. 4 Sm 207° fra *Omø Fyr*, sunkne Vrag, er fjernet.
2. Den ved Vraget udlagte Vragvager med 1 grønt Flag, der har været bortdrevet, er nu udlagt 45 m SW. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 46/1586 1942.)
1684. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Iyo—Avernako. Knastegrund Lys- og Klokketønde bortdrevet.
Knastegrund Lys- og Klokketønde paa c. 55° 02',₆ N. 10° 14',₂ E. er bortdrevet. Den vil snarest blive bragt paa Plads.

1685. Danmark. Lille-Bælt. Strib NE. t. E. Vrag rapporteret.
Et Vrag, der rager op over Vandet, rapporteres at være sunket i c. 11 m Vand paa c. $55^{\circ} 34'_{,1}$ N. $9^{\circ} 49'_{,2}$ E., c. 2,5 Sm 53° fra Strib Fyr.
1686. Danmark. Lille-Bælt. Brandso E. Vrag rapporteret.
Et Vrag, hvoraf intet rager op over Vandet, er sunket i c. 6 m Vand paa c. $55^{\circ} 21'_{,2}$ N. $9^{\circ} 43'_{,8}$ E., c. 800 m E. for Brandso Bro.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1687. Danmark. Isefjord. Isefjordværkets Havn. Ændring af Navn.
For at undgaa Forvekslinger mellem *Elektricitetsselskabet Isefjordværket*, Hellerup, og selve *Isefjordværket* er *Isefjordværkets* Navn ændret til *Kyndbyværket* og Havnens Benævnelse til *Kyndby Havn*.
Kyndby Havn: c. $55^{\circ} 48'_{,6}$ N. $11^{\circ} 52'_{,8}$ E.
(Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 160 og 216. Havnelods, Side 107 og 230. Fyr-Fort. Nr. 294 og Side 312.)
1688. (T). Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
Dybden i Indsejlingsfyrlinien til *Holbæk Havn* er aftaget til $5_{,3}$ m.
I Havnens NW.-lige Hjørne kan for Tiden kun paaregnes en Dybde af c. $4_{,7}$ m.
1689. (T). Danmark. Kattegat. Sejero NW. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.
Sejero NW. Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 56'_{,5}$ N. $11^{\circ} 02'_{,8}$ E. er ombyttet med en hvid Spirtønde for Vinterperioden.
(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1690. Island. Faxaflói. Skerjafjörður. Forbudt Omraade.
(U. f. s. Nr. 49/2319. Stookholm 1942.)
Uden særlig Tilladelse er det forbudt for Fiskerbaade og andre Fartøjer at opholde sig i *Skerjafjörður* E. for en Linie mellem *Eyri* Baake paa c. $64^{\circ} 07'$ N. $22^{\circ} 00'$ W. og *Sudurnes* Varde paa $64^{\circ} 09' 10''$ N. $22^{\circ} 02' 20''$ W.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1691. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Mærkning af Fiskerfartøjer i Nordsoen.
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 28. November 1942 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer (Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930) og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved følgende:

§ 1.

Under Sejlads i *Nordsoen* skal ethvert *dansk* Fiskerfartøj paa Taget af Styrehuset have paamaalet det *danske* Nationalflag og agten for eller foran for dette fra Side til Side det paagældende Fartøjs Havne-Kendingsnummer.

Det paamaalede Flag og Havne-Kendingsnummeret skal være let synlige fra Luften. Havne-Kendingsnummeret skal være udført i sorte Bogstaver og Tal paa lys Baggrund.

For saa vidt Styrehusets Tag ikke er tilstrækkelig stort til, at saavel Flag som Havne-Kendingsnummer kan paamales dette i fornøden Størrelse, kan Havne-Kendingsnummeret paamales en i umiddelbar Forbindelse med den agterste eller forreste Kant af Styrehusets Tag anbragte Plade.

Det saaledes paamalede Flag og Havne-Kendingsnummer maa uden for Havn ikke være tildækket.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidigt ophæves Bekendtgørelse Nr. 330 af 22. Juli 1942 angaaende Mærkning af Fiskerfartøjer i *Nordsøen*.

1692. Norge. Advarsel angaaende flydende Sømærker.

(N. f. S. Nr. 48/2685. Berlin 1942.)

Man maa ikke stole paa, at de flydende Sømærker ved den *norske* Kyst er paa Plads og i Orden. Sejladsen i de *norske* Farvande bør derfor saavidt muligt foregaa efter faststaaende Sømærker og Mærker i Land.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1693. (T). 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.

1694. (T). Danmark. Kattegat W.-lige Del. Moselgrund Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

Moselgrund Lys- og Fløjtetønde paa c. $56^{\circ} 03',_1$ N. $10^{\circ} 51',_1$ E. er inddraget for Vinterperioden.

1695. (T). Norge. Skagerrak. Lystønder og Klokketønder ombyttes med Stager for Vinteren.

(K. f. F. Nr. 14. Oslo 1942.)

I første Halvdel af December Maaned 1942 ombyttes for Vinterperioden nedenævnte Lystønder og Klokketønder med Stager:

Kvernskjærgrunnen Lystønde c. $59^{\circ} 02',_3$ N. $10^{\circ} 58',_6$ E.

Lubbegrunden Lystønde c. $59^{\circ} 04',_0$ N. $10^{\circ} 58',_3$ E.

Vestre Fugleskjærgrunn Lystønde c. $59^{\circ} 06',_7$ N. $10^{\circ} 58',_5$ E.

Drobakgrunnen Lys- og Klokketønde c. $59^{\circ} 39',_9$ N. $10^{\circ} 37',_6$ E.

Mefjordbåen Lystønde c. $59^{\circ} 20',_1$ N. $10^{\circ} 34',_5$ E.

Hollenderbåen Lys- og Fløjtetønde c. $59^{\circ} 09',_8$ N. $10^{\circ} 37',_9$ E.

Sydostgrunnen Lys- og Fløjtetønde c. $58^{\circ} 59',_0$ N. $10^{\circ} 19',_3$ E.

Rakkebåene Lys- og Fløjtetønde c. $58^{\circ} 56',_9$ N. $10^{\circ} 04',_4$ E.

Ramsholmslu Lys- og Klokketønde c. $58^{\circ} 59',_7$ N. $10^{\circ} 04',_2$ E.

Knubbehausen Klokketønde c. $58^{\circ} 48',_8$ N. $9^{\circ} 29',_3$ E.

Pershausen Klokketønde c. $58^{\circ} 45',_0$ N. $9^{\circ} 22',_0$ E.

Skjoldholmbåen Klokketønde c. $58^{\circ} 11',_5$ N. $8^{\circ} 23',_3$ E.

Vestre Jentene Klokketønde c. $58^{\circ} 08',_9$ N. $8^{\circ} 18',_0$ E.

Ytre Hausene Lys- og Fløjtetønde c. $58^{\circ} 04',_7$ N. $8^{\circ} 11',_8$ E.

1696. (T). Norge. Skagerrak. Svelvik. Vesthaken Fyr midlertidigt forandret. Taagesignal ude af Virksomhed.

(K. f. F. Nr. 13. Oslo 1942.)

Vesthaken Fyr paa c. $59^{\circ} 35',_8$ N. $10^{\circ} 25',_7$ E., paa *Svelvikstrømmens* S.-Side, er midlertidigt forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s. Taagesignalet er indtil videre ude af Virksomhed.

1697. Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Homborsund. Lodsstation nedlagt.
(E. f. S., Nr. 22/555. Oslo 1942.)
Lodsstationen ved *Homborsund* paa c. 58° 15' N. [8° 32' E. er nedlagt.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1698. Norge. Troms. Kvalsundet. Gåsvær. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 22/554. Oslo 1942.)

Paa *Gåsvær* N.-Pynt er paa 69° 53' 44" N. 18° 40' 48" E. tændt et nyt Fyr, *Gåsvær* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 16° til 21°.	9. Rødt i Pej. fra 157° til 166°.
2. Hvidt i — - 21° - 39°.	10. Hvidt i — - 166° - 174°.
3. Grønt i — - 39° - 100°.	11. Grønt i — - 174° - 188°.
4. Hvidt i — - 100° - 102°.	12. Hvidt i — - 188° - 192°.
5. Rødt i — - 102° - 125°.	13. Rødt i — - 192° - 263°.
6. Hvidt i — - 125° - 132°.	14. Hvidt i — - 263° - 285°.
7. Grønt i — - 132° - 149°.	15. Grønt i — - 285° - 319°.
8. Hvidt i — - 149° - 157°.	

1699. Norge. Troms. Gisundet. Finnsnesrenna. Trafikbestemmelser. Signaler.

(E. f. S. Nr. 22/517. Oslo 1942.)

Passage gennem *Finnsnesrenna* ledes ved Signaler fra Signalstationen paa *Bjørnhi-neset* paa c. 69° 14' N. 17° 59' E. S.-gaaende Skibe har Ret til Passage fremfor N.-gaaende. Skibe med et Dybgaende af under 6 m skal saavidt muligt benytte det E.-lige Sejlløb. Følgende Signaler betyder, at Passage er tilladt N. fra og ikke tilladt S. fra:

Om Dagen: Internationalt Signalflag *N* over 2 sorte Balloner.

Om Natten: 1 hvidt Lys over 1 rødt Lys.

Vises intet Signal, er Passage tilladt i begge Retninger.

(E. f. S. Nr. 25/920 1942.)

1700. Norge. Vesterålen. Melbo Molo Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 22/553. Oslo 1942.)

Melbo Molo Fyr paa c. 68° 29',₈ N. 14° 48',₆ E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mærke 1^s.

1701. Norge. Lofoten. Kanstadfjord. Rinoy Fyr. Rettelse til E. f. S. Nr. 43/1481 1942.

(K. f. F. Nr. 13. Oslo 1942.)

Rinoy Fyr paa c. 68° 22',₆ N. 15° 46',₁ E. lyser mellem Pejlingerne 196° og 231° (Lysvinklerne Nr. 4 og 5), som følger:

4. Rødt i Pej. fra 196° til 228°.	5. Hvidt i Pej. fra 228° til 231°.
-----------------------------------	------------------------------------

(E. f. S. Nr. 43/1481 1942.)

1702. Norge. Salta. Saltstraumen. Nye Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 22/552. Oslo 1942.)

Nedennævnte nye Fyr er tændt:

1) *Storholmen* Fyr paa 67° 13' 51" N. 14° 37' 15" E., paa *Storholmen* E.-Pynt. Fyret viser grønt Et-Blink hver 5^s. Synsvidde: 3 Sm.

2) *Ripnes* Fyr paa 67° 13' 42" N. 14° 37' 51" E., paa Pynten W. for *Ripnes*. Fyret viser rødt Et-Blink hver 5^s. Synsvidde: 4 Sm.

1703. Norge. Salta. Nordfolla. Nye Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 22/516. Oslo 1942.)

Nedennævnte nye Fyr er tændt:

1) *Nordfold molo* Fyr paa 66° 45' 54" N. 15° 15' 17" E., paa *Molens* NE.-Ende. Fyret viser rødt Et-Blink hver 5^s. Synsvidde: 4,₆ Sm.

- 2) *Hopneset* Fyr paa $67^{\circ} 46' 48''$ N. $15^{\circ} 35' 43''$ E., paa *Hopneset* Pynt i *Reinvikfjorden*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Synsvide: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejł. fra 245° til 301° . | 5. Hvidt i Pejł. fra 346° til 38° . |
| 2. Hvidt i — - 301° - 306° . | 6. Rødt i — - 38° - 73° . |
| 3. Rødt i — - 306° - 319° . | 7. Hvidt i — - 73° - $96^{\circ},5$. |
| 4. Grønt i — - 319° - 346° . | |

1704. Norge. Møre og Romsdal. Trondheimsleden. Kjorsvikbugen. Nyt Fyr tændt.
(E. f. S. Nr. 22/515. Oslo 1942.)

Paa $63^{\circ} 24' 51''$ N. $8^{\circ} 43' 49''$ E., paa Pynten N. for *Havnvik*, er tændt et nyt Fyr, *Kjorsvikbugen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Synsvide: $7,5$ Sm for hvidt, $4,8$ Sm for rødt og $3,7$ Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejł. fra 103° til 139° .	4. Rødt i Pejł. fra 224° til 308° .
2. Hvidt i — - 139° - 156° .	5. Grønt i — - 308° - 333° .
3. Grønt i — - 156° - 224° .	

1705. Norge. Møre og Romsdal. Sandsfjorden. Gjerdesvika Ledefyr flyttet.

(E. f. S. Nr. 22/556. Oslo 1942.)

Gjerdesvika Ledefyr paa c. $62^{\circ} 15',3$ N. $5^{\circ} 35',5$ E. er flyttet, som følger:

- 1) Forfyret til $62^{\circ} 15' 25''$ N. $5^{\circ} 35' 20''$ E., ved *Elvens Udløb*.
- 2) Bagfyret til 500 m 114° fra Forfyret.

Fyrenes Karakter er uforandret: Rødt, fast Lys.

1706. Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.

(E. f. S. Nr. 22/512. Oslo 1942.)

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.

Ekstra-Tillæg.

Danmark.

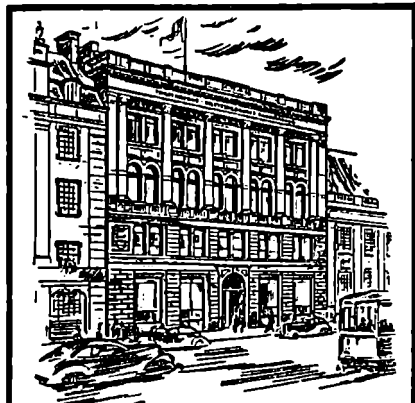
1707. (T). Vraglystønder erstattes for Vinteren forsøgsvis med Jernspirtønder med hvidt eller rødt Blinklys. Advarsel.

Ved eventuel Inddragning for Is af Vraglystønder vil disse forsøgsvis blive erstattet med Jernspirtønder, der viser hvidt eller rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hver 1^m , saaledes at man for indgaaende i danske Farvande skal holde hvidt Hurtig-Blink om Styrbord og rødt Hurtig-Blink om Bagbord (jfr. E. f. S. Nr. 39/1374 1942).

Da Jernspirtønderne, der viser Hurtig-Blink, endnu ikke er helt driftsikre, advares man mod at gaa ud fra, at de altid vil være i Virksomhed.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*Tegn Jeres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram- Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olesen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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

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.

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 & 806

ODENSE

EDSV. STATSAUT. SKIBSMÆGLERE
CHR. CLEMMENSEN
(JAC. OG UPPE CLEMMENSEN)
FRIIS & FREDERIKSEN
(H. RASK-PETERSEN)
C. HOPPE

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAGT 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 Telegr. Adr. „Hassager“
Statstelefon 17

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
Lloyds Agent
TELEFON NO. 4. 801. TLØR. ADR. SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 **A. THEJLL** *Etableret 1852*
Edsv. Skibsmægler
SVENDBORG
Tlf: 25, 133, 262 Telegr.-Adr.: „Hude & Søn“
Stat 2. Svendborg
Privat 1030

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 110 OG 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 —

NUMMER 50

FREDAG 18. DECEMBER 1942

49. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Forholdene paa de uden for Blokadezonen liggende Markeder er ikke underkastede større Ændringer, idet saa godt som al Befragtning i disse Trades foregaar efter Linier, der fastlægges af Regeringsmyndighederne enten i London eller Washington, og det er derfor klart, at Begrebet Rederivirksomhed efterhaanden har udviklet sig til et meget ensformigt Arbejde, idet Rederen nu praktisk talt ikke har andet at gøre end at ordne Udrustning, Vedligeholdelse etc.

Saaledes som Forholdene har udviklet sig, er det iøvrigt vanskeligt at give en virkelig Karakteristik af Fragtmarkedets Stilling, men en Ting er dog sikker, nemlig at Transportbehovet er større end nogensinde tidligere, medens Krigen har gjort alvorlige Indhug i den disponible Tonnage. Der bygges ganske vist uhyre Mængder nyt Skibsrums, saaledes meddeles det f. Eks. nu, at den engelsk-amerikanske Nybygningsproduktion for det kommende Aar er fastsat til ikke mindre end 14 Mill. BRT., men Søkrigen kræver stadig Ofre af Handelsskibe, og de Allieredes voksende Krigsproduktion kræver ligeledes stadig mere Tonnage, saa alt i alt er der næppe Grund til at tro, at Tonnagesituationen vil blive væsentligt bedre.

Fra de amerikanske Markeder foreligger der i den forløbne Uge kun faa Nyheder. Maritime Commission har givet enkelte Licenser i Kulfarten fra Hampton Roads til Sydamerika, ligesom adskillige Skibe er stillet til Disposition for Transporten af Erts saavel fra Sydafrika og Indien som fra Brazilien og Peru/Chile til U. S. Atlantic til uforandrede Rater. Salpetertraden Chile/U. S. Gulf og U. S. Atlantic har ligeledes faaet enkelte Skibe tildelt, ogsaa til uforandrede Rater. I Vestindiafarten er der sluttet Skibe paa saavel Timecharter som paa Rejsebasis til de tidligere gældende Rater.

Af andre Trades skal kun nævnes, at Korn fra River Plate til Lissabon stadig søger Skibsrums til \$60, ligesom River Plate/Chile og Peru fortsat noterer omkring \$24 for Hvede i Sække.

Efter ganske livlige Malmfaskibninger i den senere Tid er denne Fart nu stillet af paa Grund af mindre Tilgang af Tonnage og delvis ogsaa paa Grund af Temperaturforholdene, der i stor Udstrækning afskrækker Rederne fra at sende deres Skibe saa langt Nord paa. Det maa derfor antages — meddeles fra svensk Side — at Afskibningerne af Malm kun vil kunne fortsættes endnu kort Tid, hvorefter Afskibningerne vil blive koncentreret og Gävle/Oxelösund range. Fra Köping/Västerås til tyske Østersøhavne søges Tonnage for Laster paa 1000/2000/3000 Tons.

Paa vore hjemlige Markeder har Forholdene været noget roligere, men der har dog ikke været Mangel paa Beskæftigelse. Kul- og Kokstransporterne fra Tyskland til Danmark har kun været af begrænset Omfang. I Salpeterfarten fra Skiensfjorden til Danmark kan placeres enhver Størrelse Tonnage til Rater mellem Kr. 22/24 afhængig af Størrelse. De øvrige Trades viser ikke større Forandringer.

FORBUDET MOD SALG AF DANSKE SKIBE

Handelsministeriet har nu udsendt følgende Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Afgivelse af Tilbud paa Salg af Skibe til Udlandet:

Tilbud om Salg af danske Skibe og Fartøjer over

5 Registertons Brutto til Udlandet maa ikke afgives, forinden Tilbudsgiveren eller hans Agent har modtaget Tilladelse til Udførsel af det paagældende Skib eller Fartøj eller Tilsagn om saadan Udførselstilladelse.

Dette gælder, selv om det paagældende Tilbud ikke er bindende for Tilbudsgiveren, og selv om det er gjort afhængigt af, at Udførselstilladelse senere opnaas, eller andre Vilkaar.

Enhver Henvendelse, skriftlig, telegrafisk eller mundtlig, om Salg af Skibe eller Fartøjer og enhver Akcept, betinget eller ubetinget, af Tilbud fra Udlandet om Køb af saadanne Skibe eller Fartøjer anses i Forhold til denne Bekendtgørelse som et Tilbud.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse indeholdte Forskrifter straffes efter Reglerne i Lov Nr. 481 af 14. September 1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten.

Bekendtgørelsen er traadt i Kraft.

ANLØB AF HAVN FOR MINEFARE

Som tidligere berørt i *Dansk Søfarts Tidende* har Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe indgaaende beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Skibenes Anløb af Havne af Hensyn til Minefare. Sejlskibsrederiforeningen har søgt at faa en Ordning i Stand, saaledes at disse Anløb skulde være gratis. I sit sidst udkomne Nummer oplyser Foreningens Medlemsblad følgende:

— Da Handelsministeriet, som iøvrigt stiller sig meget velvilligt overfor Spørgsmaalet, antagelig maa sætte sig i Forbindelse med samtlige Havnebestyrelser, vil det ikke kunne undgaas, at der gaar nogen Tid, forinden en Afgørelse kan træffes. Udelukket er det jo heller ikke, at der frendes viser sig at være nogle Havne, som nægter at fritage Skibene for disse meningsløse Afgifter, men vi faar se, hvorledes det udvikler sig.

Enkelte optimistiske Redere og Førere, der har sendt os Kvitteringer, anmoder om at faa Havnepengene tilbagebetalt, men det maa man nu ikke regne med. Kan vi faa Afgifterne ophævede, indtil vore Farvande engang igen er minefrie, og Sejladsen bliver normal, er der vundet meget, og det arbejder vi nu paa. Spørgsmaalet har selvfølgelig sin store Interesse for alle vore Medlemmer.

STATSBANEISBRYDEREN FÆRDIG

Danmarks hidtil største og kraftigste Isbryder *Holger Danske* er nu afleveret fra Odense Skibsværft. Den er nu ankommet til andet Værft for at blive underkastet en Bundbehandling.

Naar denne er overstaaet, skal *Holger Danske* ud paa en Prøvetur, inden den gaar til sin faste Station, hvor den skal ligge parat, hvis der skulde vise sig Isvanskeligheder.

NATIONALBANKENS TERMSBALANCE

Nationalbankens Balance er i Ugen 8.—15. December forøget med 35 Mill. Kr. til ialt 2809 Mill. Kr. Paa Aktivsiden er det Kontoen Forskellige Debitorer, som viser den største Stigning, nemlig 27 Mill. Kr. til ialt 1373 Mill. Kr. Clearing Konti med Udlandet er i Ugens Løb forøget med 7 Mill. Kr. til 1110 Mill. og Udlaan og diskonterede Veksler med 1,1 Mill. Kr.

Paa Passivsiden er Seddelcirkulationen forøget med 16 Mill. Kr. til ialt 927 Mill. Kr. Bankens Forpligtelser overfor Folio, Konto-Kurant etc. er steget 8 Mill. Kr.

og er nu ialt 1603 Mill. Kr., mens der paa Kontoen Forskellige Kreditorer er sket en Forøgelse med 12 Mill. Kr. til ialt 118 Mill. Kr. Endelig er Bankens Gæld paa Clearing Konti med Udlandet formindsket 2 Mill. Kr. til knapt ialt 12 Mill. Kr.

MASKINISTUNDERVISNINGENS DIREKTØR DØD

Direktøren for Maskinistundervisningen *Poul E. Holm* er ganske pludselig død kun 49 Aar gammel.

Direktør Holm, hvis Fader var Overingeniør i Marinen, gennemgik i sin Ungdom selv Marinens Ingeniørskole og fortsatte sin Uddannelse paa polyteknisk Lærestanstalt, hvorfra han var Elektroingeniør. I 1915 traadte han paany ind i Marinen og i 1923 blev han Ingeniør ved Orlogsværftet. Udnævnelsen til Direktør for Maskinistundervisningen fulgte i 1925, og i de forløbne 17 Aar har Direktør Holm haft en stor Betydning for Uddannelsen af de vordende Maskinmestre til den danske Handelsflaade.

Direktør Holm har udgivet en Række Bøger om Skibsmaskinens Udvikling, Skibsmaskinlære, Skibsmotorlære o. s. v. Han var dekoreret med Ridderkorset og Dannebrogskorset.

DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE

Iølge en offentliggjort svensk Statistik bestod den Svenske Handelsflaade den 1. November af ialt 718 Dampere paa ialt 591.119 BRT., 495 Motorskibe paa 698,875 BRT., 879 Motorsejlskibe paa 82,133 BRT. og 4 Sejlskibe paa ialt 2.515 BRT. Det vil sige, at den samlede svenske Handelsflaade bestaar af 2.096 Skibe paa ialt 1.374.642 BRT. Med Hensyn til Antallet af Dampere kan der noteres en Nedgang fra i Fjor, medens Antallet af Motorskibe viser stigende Tendens.

ISVANSKELIGHEDER VED DEN SVENSKKE ØSTKYST

Der foreligger allerede nu Meldinger om ret store Isvanskeligheder ved den svenske Østkyst. Der er temmelig svær Is i den botniske Bugt, og flere af de mindre Havne er allerede spærret for Sejlads, medens Isbrydere søger at holde de større Havne farbare.

I de Efterretninger, der indløber, hedder det, at Vandets Temperatur, sammenlignet med tidligere Aar, er meget lav, hvorfor Isvinteren er kommet tidligere, end man havde ventet. Overalt i Sverige er Temperaturen faldet betydeligt.

STOR NORSK VÆRFTSUDVIDELSE

Den norske Skibsreder *Signal Bergesen jun.*, der i nogle Aar boede i København, har erhvervet Aktiemajoriteten i *Rosenberg mek. Verksted* i Stavanger.

Foruden Skibsreder Bergesen har en Kreds af norske Shipping-Mænd deltaget i Finansieringen. Det oplyses, at Planerne gaar ud paa at foretage betydelige Udvidelser baade af Beddinger og Værkstedbygninger samt Maskinhal m. m. Det bliver Chefinspektør J. Wilhelmsen hos Rederiet Fred. Olsen & Co., Oslo, der skal planlægge de store og omfattende Udvidelsesplaner sammen med Værftets nuværende Direktør. Arbejdet vil antagelig kunne paabegyndes allerede noget ind i det nye Aar, men hele det omfattende Udvidelsesprogram kan sikkert ikke være afsluttet før om et Aars Tid.

KASKÖ HAR 150 AARS JUBILÆUM

Finlands vestligste Afskibningshavn, Kaskö, fik sine Rettigheder som Stapelplads den 17. December 1792 og kunde saaledes i Gaar fejre sit 150 Aars Jubilæum. Byen ligger paa en Ø, forbundet med Fast-

landet med en Landtange, hvorover der er Vej- og Jernbaneforbindelser, og det smalle Sund, som fra Nord til Syd løber forbi, Kaskö Sund, har i Aarhundreder været kendt som en naturlig Havn og Ankerplads. Allerede omkring 1730 begyndte man at interessere sig for Grundlæggelse af en Stapelstad paa dette Sted, og en Storkøbmand, Johan Bladh, der boede i Nærheden af Kaskö, søgte at gennemføre denne Plan. Det lykkedes dog først, da han fik sin Søn Peter Johan Bladh med i Arbejdet, og Æren for Grundlæggelsen af Byen tillægges da ogsaa den sidste.

I Aarenes Lob er Kaskö blevet kendt som en betydelig Afskibningshavn for Trælast, og Trafiken var stigende. I Aarene umiddelbart før Krigen udbrød havde Kajanlægene endog vist sig for smaa, skønt Kaskö har baade en ydre og en indre Havn med en anseelig Kajlængde. Det er Tanken, at anlægge en ny Havn et Par Kilometer udenfor den nuværende ydre Havn ved Koberget. Kaskö er en af de bedst beskyttede Havne paa Finlands Vestkyst. Farvandet ind til Havnen er kort og lige, og fire Sømil udenfor Havnen har man det aabne Hav, hvor det yderste Fyr »Sälgrund« er kendt af mange Søfarende, saavel paa finske som udenlandske Skibe.

U. S. A. OG TRANSPORTFLYVEMASKINERNE

I London og Washington diskuterer man stadig Forudsætningerne for Oprettelsen af en stor Flaade af Transportflyvemaskiner, som i visse Tilfælde skulde kunne erstatte Vare- og Krigsforførsels-transporterne til Søs med effektiv Lufttransport. Det er stadig den amerikanske Skibsbygger *Kaysers Planer*, der spøger. Det kan synes noget overraskende, at netop en Skibsbygger udkaster den Plan at bygge 40,000 Kæmpeflyvemaskiner til dette Formaal.

Kritiken mod det Kayser'ske Forslag er meget stærk. Den bygger blandt andet paa den Omstændighed, at de store Flyvemaskiner for Tilbagefarten fra England til Amerika kræver Olie- og Benzinbeholdninger, der er tungere og mere værdifulde end den Last, som kan transporteres. Hertil kommer, at Kayser-Planens Realisation tillige vilde kræve Bygning af en ny stor Tankflaade, hvilket vil sige, at man igen var tvunget til at slaa sin Lid til Søfarten, som netop skulde aflastes gennem denne Plan.

Endvidere vil disse store Flyvemaskiner være meget saarbare, hvad man gentagne Gange har haft Lejlighed til at konstatere under denne Krig. Selv om Flyvemaskiner har visse Fordele at byde paa, saasom Hurtighed, gunstigere Rejseforhold, bedre Konvojeringsforhold m. m., saa anser amerikanske Ekspertter dog, at Sidestillingen mellem Skibe og Flyvemaskiner falder ud til Fordel for Skibene i Forholdet 1 til 10.

DE BRITISKE SKIBSVÆRFTER MANGLER PLADER

De engelske Værfter har i den seneste Tid faaet en ny Bekymring at slaas med. Hidtil har de faaet ret store Mængder af Plader m. m. fra De Forenede Stater, men nu synes det som om de amerikanske Myndigheder er begyndt at knappe af paa disse Tilførsler.

Dette staar maaske i Forbindelse med, at den amerikanske Jern- og Staalproduktion ikke er blevet forøget efter den Maalestok, man havde regnet med, samt at den amerikanske Rustningsindustri er blevet forceret frem til et Tempo, der gør det vanskeligere og vanskeligere at skaffe Jern og Staal, hvis dette Tempo skal opretholdes.

Fra amerikansk Side forklarer man imidlertid officielt, at det maa anses for det mest hensigtsmæssige at give de amerikanske Værfter de størst mulige Til-

førsler, fordi disse Værfter kan arbejde Døgnet rundt uden at forstyrres af Luftalarmer. Endelig kan det nævnes, at Tilgangen af Arbejdskraft er større i Amerika end i England.

INTERESSANT ARGENTINSK REDERI- TRANSAKTION

Det største argentinske Privatrederi *Cia. Argentina Navigacion Mihanovich* har truffet Beslutning om at træde i Likvidation, og dets Forretninger skal overtages af et nyt Selskab, *Cia Navigacion Dodero*.

Bag denne Transaktion skjuler sig en interessant Udviklingsproces. Mihanovich-Rederiet havde en Stamkapital paa 975,000 Pund Sterling og en Præferenceaktiekapital, der var ligesaa stor. Præferenceaktierne skulde give 10 pCt. kumulativt Udbytte. Desuden havde Selskabet en Obligationsgæld paa 1,315,000 Pund Sterling. Præferenceaktierne og saa godt som hele Obligationsbeløbet laa hidtil paa engelske Hænder, medens Stamaktierne for Størstedelen ejedes af Familien Mihanovich, Selskabets Præsident Dodero og den tyske Bemberg-Koncern. De argentinske Interessenter har nu besluttet at indløse alle de Aktier, der er paa engelske Hænder og at betale hele Obligationsgælden. Til dette Formaal anvendes med den argentinske Regerings Tilladelse 45 Millioner Pesos, som hidtil har ligget fast i England paa Grund af de engelske Valuta-bestemmelser. Paa denne Maade faar Argentina Mu-

lighed for Anvendelse for en Del af de i England indfrosne Fordringer.

Det nye Dodero-Rederi faar en Aktiekapital paa 60 Millioner Pesos. Forskellen mellem det Beløb, der skal udbetales i England og det nye Selskabs Aktiekapital skal anvendes til at indløse de i Argentina staaende Stamaktier i Mihanovich-Selskabet. Transaktionen gennemføres paa en sund Basis. Det nye Selskab, som saaledes bliver et 100 pCt.'s argentinsk Rederi, overtager det gamle Mihanovich-Rederis Flaade, som den bogførtes af Mihanovich-Rederiet, d. v. s. Anskaffelsesværdien minus Afskrivninger. Det nye Rederi kan saaledes roligt se hen til den Tid, da Skibspriserne bliver mere normale. I Meddelelsen fremkommer der ingen Oplysning om, i hvor stor Udstrækning den tyske Bemberg-Koncern skal have Aktier i det nye Dodero-Selskab. Det tyder dog paa, at de tyske Minoritetsaktier i Mihanovich-Selskabet skal indløses mod kontant Betaling.

PANAMA-KANALENS INDTÆGTER

Paa Grund af Krigsforholdene er Panama-Kanalens Indtægter gaaet stærkt ned. Nettoindtægterne er dalet fra 11,25 Mill. Dollars i Regnskabsaaret 1939-40 til 8,85 Mill. Dollars i Aaret 1940-41. Antallet af Skibe paa over 300 Tons, som passerede Kanalen i 1940-41, udgjorde 4.727, medens de indbetalte Kanalafgifter beløb sig til 18,15 Mill. mod 21,14 Mill. Dollars Aaret forud.

Vanskeligheder for den svenske Lejdetrafik.

Direktør *Eman. Högberg*, Svea-Bolaget, har i Stockholm-Afdelingen af Foreningen »Sveriges Flaade« holdt en Tale om svenske Skibsfartsproblemer.

Han betegnede bl. a. Lejdebaadstrafiken som et Bevis paa Tillid til Sverige fra de krigsførende Magters Side. Lejdebaadstrafiken giver os i Dag Ret til fem Skibe om Maaned i hver Retning. foruden et Tankskib med Olie hvert Kvartal. Den har først og fremmest forsynet os med vegetabiliske Levnedsmidler, især Korn, men ogsaa en Del Kaffe samt Foderstoffer og Raamateriale til Margarineolier. Endvidere har vi faaet en Del Smørelolier samt en Del Brændselsolier — men kun til Marinens Brug — Bomuld og en Del Tekstilvarer samt mindre Mængder Stykgods. Indtil Midten af November i Aar har vi modtaget 88 Lejdeskibe med en samlet Last til Værdi af ialt 550 Mill. Kr. Den udgaaende Lejdebaadstrafik har omfattet 94 Skibe med svenske Laster for 260 Mill. Kr., først og fremmest Trævarer, Papir og Papirmasse.

Desværre er Lejdebaadstrafiken i den senere Tid ikke gaaet saa uhindret, som det kunde være ønskeligt; man maa oprigtigt haabe, at de Forhandlinger, som i disse Dage føres i Washington af Repræsentanter for Sverige, maa krones med Held. Betydningen af den svenske Søfart, som foregaar udenfor Spærringen, fremgaar ikke mindst deraf, at Fragtoverskudet heraf betaler Sveriges meget betydelige Importoverskud. De svenske Returlaster af Kul og Koks fra Tyskland holdt sig i 1940 og 1941 paa omkring Halvdelen af den normale Import og er desværre for 1942 blevet yderligere reduceret. Den svenske Handelsflaades Tab har ikke kunnet opvejes af Nyerhvervelser, hvorfor man maa regne med en Formindskelse af den svenske Handelsflaade paa en Femtedel fra Krigsudbruddet til nu.

Med Henblik paa de Forhandlinger, der føres i Washington om hele dette Spørgsmaal, har man i Sverige med stor Interesse stiftet Bekendtskab med en Udtalelse om Sveriges Samhandel med Finland, der er fremkommet i *Financial News* og citeret i *Dagens Nyheter*. I en Kommentar til den nylig afsluttede svensk-finske Handelsaftale hedder det i det engelske

Blad, at Aftalen i Virkeligheden udgør et Neutralitetsbrud fra svensk Side, der ikke møder nogen Forstaaelse i ansvarlige engelske Kredse. Det hedder til Slut:

Den svenske Regering bevilger saaledes Krediter til et krigsførende Land (det drejer sig som bekendt om en Kredit paa 19 Mill. Kr.), dels til Indkøb af Raa-stoffer til Finlands Krigsindustri, dels til Finansiering af finske Indkøb i Udlandet. Denne Transaktion synes at have overskredet Grænsen for, hvad man i Almindelighed plejer at anse for neutrale Forpligtelser.

I Forbindelse med de tidligere fremkomne Forlydender om Vanskeligheder for den svenske Lejdetrafik faar denne Artikel sin særlige Betydning i Øjeblikket under Hensyn til de vigtige Forhandlinger, der nu føres i Washington og London.

De nævnte Vanskeligheder skal netop hænge sammen med den Maade, hvorpaa svensk Neutralitetspolitik gennemføres, og det har ligeledes tidligere været fremhævet, at Finlands-Politiken skulde være en særlig Anstødssten — hvilket blandt andet synes bekræftet af Artiklen i »Financial News«.

Udviklingen i Forholdet til Finland og U. S. A. turde derfor blive af Betydning ogsaa for den fremtidige svenske Lejdetrafik. Resultatet af Forhandlingerne i Washington afventes derfor med stor Interesse.

Fra Sverige oplyses endvidere:

I November Maaned er Leverancerne af Kul og Koks til Sverige fra Tyskland forløbet tilfredsstillende, og ialt er mere end 1/2 Mill. Tons blevet importeret i Løbet af denne Maaned. Hvis Leverancerne ogsaa i indværende Maaned kan fortsætte i samme Tempo, vil man antagelig naa op paa en samlet Import af 3,8 Mill. Tons for 1942. Importen har været betydeligt større i November end i de foregaaende Maaneder; men den er en hel Del mindre end Importen i samme Maaned i Fjor. Importen for 1941 var 4,9 Mill. Tons. Desuden er Brændslets Kvalitet i indværende Aar ringere end tidligere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

To Søretsdomme

I Marts Maaned i Aar fragtede Dansk Handels Central l/S Motorsejleren »Birte«, tilhørende Kaptajn R. L. Albrechtsen, Hellerup, til at føre en Last paa ca. 160 Tons Talkum fra Framfjord i Norge til København. Skibet havde en besværlig Rejse og tog meget Vand over Dæk, og ved Ankomsten til København konstateredes, at Ladingen var beskadiget, idet der havde fundet Sveddannelse Sted. Dansk Handels Central mente, at Kaptajnen maatte være ansvarlig for denne Skade og krævede ved Sø- og Handelsretten 4605 Kr. i Erstatning.

Retten siger dog, at Skaden ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse fra Skibets Side og frifandt Kaptajn Albrechtsen. Sagsøgerne skal betale 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Den 6. Januar i Aar ydede den tyske Damper »Oliva« Motorsejleren »Eliezer« af Neksø Assistance, da »Eliezer« sad fast i Isen i Kalmarsund. Rederiet Richard Adler & Co., Bremen, krævede derefter ved Sø- og Handelsretten Firmaet Munch & Dreyer, Neksø, dømt til at betale Bjergeløn efter Rettens Skøn. Det bornholmske Rederi paastod sig frifundet mod Betaling af 100 Rigsmark, idet det erklærede, at de to Skibes Førere havde aftalt, at der skulde betales 50 Rigsmark pr. Time, og Assistenten havde været i to Timer. Der kunde ikke være Tale om Bjergeløn, men kun om Slæbeassistance.

Sø- og Handelsretten siger i den afsagte Dom, at »Eliezer« ikke kan anses for at have været stedt i Nød eller været udsat for egentlig Fare. Der kan derfor ikke være Tale om Bjergeløn, men om Betaling for Bugserhjælp. Denne ansattes skønsmæssigt til 300 Kr. Sagens Omkostninger ophævedes.

Ny Fliskerihavn i Skelskør

Havneudvalget i Skelskør har vedtaget et af Ingeniør Fjerring udarbejdet Forslag til Udvidelse af Skelskør Fliskerihavn samt Regulering af en Plads paa Vestsiden af Havnen til Brug for Amatørsejklubben. I Henhold til Overslaget vil Udgifterne udgøre 163.000 Kr. Det vedtoges at indstille til Byraadet, at Projektet gennemføres i Overensstemmelse med Plan og Overslag for saa vidt Arbejdet kan blive godkendt af Ministeriet som tilskudsberettiget. Dog vil det formentlig være nødvendigt at anbringe en Læmole ved den gravede Rende ind til Amatørsejklubbens Plads for at hindre Tilsanding af denne. Udgiften til Arbejdets Gennemførelse foreslaas afholdt ved Laan.

Forslaget blev forelagt ved Byraadets Møde forleden og vedtoges, dog uden den foreslaaede Læmole, der udskydes indtil videre.

Randers Havn

Randers Erhvervskontor har i disse Dage udsendt en lille Piece, der i Tekst og Billeder fortæller om Randers Havn, hvori der meddeles en Række positive Kendsgerninger om Besejlingsforholdene ved Randers om Vinteren. Stadsingeniør J. Møller, Lodsformand K. Petersen og Havnefoged Krogh Jensen fremsætter en Række Udtalelser om dette Spørgsmaal. Det udtales, at Randers Fjord har en særlig gunstig Beliggenhed, der sammen med den rivende Strøm giver Fordele, som ikke er andre Havne beskaaret, og gør Farvandet ypperligt at besejle under Isforhold. Man har oplevet Isvintre, hvor Skibene ved Forsøg paa at naa ind til de største Havne har lidt store Havarier paa

Overordentlige Foranstaltninger:

Forbud mod Afgivelse af Tilbud paa Salg af Skibe til Udlandet

§ 1. Tilbud om Salg af danske Skibe og Fartøjer over 5 Registertons Brutto til Udlandet maa ikke afgives, forinden Tilbudsgiveren eller hans Agent har modtaget Tilladelse til Udførsel af det paagældende Skib eller Fartøj eller Tilsagn om saadan Udførselstilladelse.

Dette gælder, selv om det paagældende Tilbud ikke er bindende for Tilbudsgiveren, og selv om det er gjort afhængigt af, at Udførselstilladelse senere opnaas, eller andre Vilkaar.

Enhver Henvendelse, skriftlig, telegrafisk eller mundtlig, om Salg af Skibe eller Fartøjer som i Stk. 1 nævnt og enhver Akcept, betinget eller ubetinget, af Tilbud fra Udlandet om Køb af saadanne Skibe eller Fartøjer anses i Forhold til denne Bekendtgørelse som et Tilbud.

§ 2. Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse indeholdte Forskrifter straffes efter Reglerne i Lov Nr. 481 af 14. September 1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten.

§ 3. Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Handelsministeriet, den 15. December 1942.

Skrog og Maskineri, medens samtidig Sejladsen paa Randers er gaaet ganske normalt.

I Pieceen findes et Skema, der viser Antallet af Dampere og Motorskibe, der i Tiaaret mellem 1930 og 1940 anløb Randers Havn i de to værste Vintermaaned. Af dette Skema fremgaar det, at Skibsfarten paa Randers kun har været helt indstillet en enkelt Maaned indenfor dette Tidsrum, nemlig i Februar 1940, da praktisk talt al Skibsfart paa danske Havne var ophørt.

Dødsfald

Søassurancebestyrer Ferd. Nielsen, Svendborg, er død i den høje Alder af 86 Aar.

Nielsen var født paa Thurø som Søn af en Skibsfører, og Traditionen tro gik han til Søs lige efter Konfirmationen og sejlede først med Skonnertribriggen »Laura« af Thurø. Nogle Aar senere fik han sin teoretiske Sømandsuddannelse paa Svendborg Navigationskole, fra hvilken han tog Styrmandseksamen i 1874. 4 Aar senere blev Nielsen Styrmand paa Skonnertribriggen »Laura«, og et Par Aar derefter blev han Skibsfører paa Skonnerter »Frederikke« og senere af Skonnertribriggen »J. M. Nielsen«.

I 1904 trak han sig tilbage fra Søn og fik Ansættelse som Havarieksperit i Svendborg Søassurance. Fra 1923—32 var han dette Selskabs Formand, ligesom han en Aarrække har været Formand for Kvaseforeningen »Storebæll«, fungeret som Sørensmlem og været korresponderende Reder for de to Thurø-Skonnerter »Fulvia« og »Rotha«.

Skibssalg

Skibsreder A. F. Cold, Lohals, der for kort Tid siden af Skibsreder J. P. R. Pilegaard, Svendborg, købte Motorgaleasen »Emma« ex »Avance« ex »Levi«, bygget 1906 i Marstal, og som laster 115 Tons dw., for 80.000 Kr., har nu solgt sit Motorskib »Else« til Firmaet Friis & Frederiksen i Odense. »Else«, der er bygget 1900 paa A. Jensens Træskibsværft i Svendborg under Navnet »Ingrid«, og som senere har haft Navnet »Mester«, laster 90 Tons dw.

Gave til Søfartsmuseet paa Kronborg

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har i disse Dage fra A/S Dansk Shell modtaget en større Pengegave til Udførelsen af en nøjagtig Model af Selskabets Tankanlæg paa Prøvestenen i København. Modellen skal vise et Tankskib under Udlosning og kommer saaledes til at belyse en vigtig Side af moderne Søfart. Modellen udføres af Modelbygningsfirmaet Laur. Osgaard & Soph. Olsens Modelbyggeri.

Bjergningsarbejde efter over 2 Aars Forløb

Ved Dampere »Jørgen«, der først paa Sommeren 1940 sank ud for Fornæs, er der blevet udført forskellige Bjergningsforsøg; men først i den sidste Tid er Arbejdet blevet resultatrigt, idet Stensfiskerfartøjet »Gudrun« af Thyborøn har taget fat. Ved Dykker har man med Skærebrænder fjernet meget Jern paa Dampere, og der er nu bjerglet ikke mindre end omtrent 400 Tons. Jernet er solgt som Brugsjern.

Hovmester dømt for Tyverier

Den 29-aarige Hovmester Poul Hermansen var ved Byretten sat under Tiltale for Tyveri og Bedrageri, idet han ombord paa det Skib, han sejlede med, i forskellige Havne havde stjaalet Penge fra Kokken og et Checkhefte fra Maskinmesteren. Endvidere havde han fra et aflaaet og af Toldvæsenet plomberet Skab stjaalet en Sæk Mel og 16 Flasker Akvavit, Rom og Kognac. Endelig havde han paa en Række Restaurationer betalt med Checks fra det stjaalene Hefte. Han betegnes som meget nervøs og følsom overfor Støj, ligesom han ikke kan sove om Natten paa Grund af, at han har sejlet i Krigs-Zoner og her har haft nerve-

ZEISE

PROPELLER

gennem

DYHR

C. 8901

SIDEN 1901

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1878

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34 805 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau Stubenrauchstr. 69
a d. Kaiserallee

Ruf: 8842 66

Drahtanschrift: Kromschiff Berlin

Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten,
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

pirrende Oplevelser. Han idømtes 6 Måneders Fængsel
og fik et Spiritustilhold paa 3 Aar.**Redningsstationen i Hundested**Ved Redningsstationen i Hundested, der er en Robaad-
Station, har den Tilsynsførende med Redningsbaaden, *Lars
Ole Rasmussen*, der den 20. December fylder 75 Aar, an-
modet om Afsked. Redningsvæsenet har derfor fra 1. Jan-
nuar antaget Baadfører *Chr. H. Walther* som Tilsynsfø-
rende, og som ny Baadfører er antaget Formanden for
Hundested Fiskeriforening, *Søren Andersen*, ligeledes fra
1. Januar 1943.**PERSONALIA****85 Aar**Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibsselskab,
Kaptajn *J. C. P. Hardt*, fylder 1. Juledag 85 Aar. Kaptajn
Hardt, der trods sin høje Alder stadig er ved godt Hel-
bred, pensioneredes i 1922 som Fører af Damperen *M. G.
Melchior*.**50 Aar**Paa Onsdag — den 23. December — fylder Skibsfører i
C. K. Hansens Rederi, Kaptajn *V. G. Poulsen* 50 Aar.

*

Skibsfører i Det Østasiatiske Kompagni, Kaptajn *F. J.
Ravnæs*, fylder 50 Aar Juleaftensdag.

*

Den 30. December fylder Skibsfører i Dampskibssel-
skabet Jullandia, Kaptajn *A. L. Rasmussen*, 50 Aar.

*

Søretten i Nordre BirkTil Søretten i Nordre Birk er for Perioden fra 1. Jan-
nuar 1943 til 31. December 1946 genvalgt Skibsreder *C.
Kræmer* og nyvalgt Kaptajn *H. K. Larsen* samt Strand-
foged *C. Laur. Larsen*.**Udnævnelser i Flaaden**Maskinmester af 1. Grad *Johannes Olsen*, R. af D., er
fra 1. December udnævnt til Stabsmaskinmester i Flaaden.
Maskinmester af 2. Grad *Johannes Vilhelm Nielsen*, R. af
D., til Maskinmester af 1. Grad, Maskinmester af 3. Grad
Hans Peder Vilhelm Pedersen til Maskinmester af 2. Grad,
Undermaskinmester af 1. Grad *Carl Hermann Emil Valle-
hauge* til Maskinmester af 3. Grad, Undermaskinmester
af 2. Grad *Carl Fritz William Jackel Rasmussen* til Un-
dermaskinmester af 1. Grad — alle fra 1. December d. A.
at regne.**J. Lauritzens Rederi**Fuldmægtig *W. Pærregaard* er udnævnt til Prokurist i
Rederiet *J. Lauritzen*, og Befragter *V. Abildgaard* er un-
dævnt til Kontorchef.**Vandbygningsvæsenet**Havneassistent *Aage Petersen* er udnævnt til Havne-
mester under Vandbygningsvæsenets 5. Lønningsklasse fra 1.
Januar.**Sømands-Forfatter Legat**Bestyrelsen for Kaptajn *H. C. Lundgreens* Legat for dan-
ske Forfattere og andre, der har øget Interessen hos Ung-
dommen for Sølivet, har paa et Møde forleden tildelt For-
fatteren *Knud Andersen*, Vedbæk, dette Aars Legatportion
paa 1000 Kr.


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

Legatet bestyres af Dansk Forfatterforenings Formand,
Forfatteren *Harry Soiberg*, som ogsaa er Legatets For-
mand, Formanden for Den almindelige danske Skibsfører-
forening, Kaptajn *H. P. Hagelberg*, og Formanden for Kø-
benhavns Skipperforening, Kaptajn *S. Prip*. I Anledning
af, at det er første Gang Legatet uddeles, har Bestyrelsen
nedlagt en Krans paa Kaptajn *H. C. Lundgreens* Grav paa
Musse nye Kirkegaard i Maribo Amt.**»KONG FAIU AF WUVULU«**

Han hed *Edvard Christian Antonius Nielsen Ørtofft* og
fødtes i 1870 paa Læsø, som Søn af en Murer og
Postbud. Der fortælles, at da Sønnen var naaet til Kon-
firmationsalderen, vakte han Forældrenes Vrede, fordi han
frekventerede det stedlige »Sodoma«, eller en Dansepavil-
lon, og efter et heftigt Opgør med Forældrene flygtede
Edvard til København. Hyrebassen skaffede ham Hyre
paa en Skonnert, og Sejladserne førte Ørtofft til Skandi-
navien, Island, Grønland, Nordeuropa og siden videre ud
til alle fire Verdensdele. Efter en Tid som Arbejder i
Chiles Salpeterminer, tog Ørtofft til Australien for at grave
Guld; men Heldet har sikkert ikke fulgt ham, thi kort Tid
efter er han kommet til Ny Guinea, hvor han blev ansat i
det den Gang kendte Firma »Hernsheim«. Som mange
andre Landsmænd blev Ørtofft »shell-backs« eller Han-
delsmand, og sejlede nu i nogle Aar rundt til Stillehavets
Øer med sin Skonnert. Fra denne Tid ejede han lige til
sin Død en »Souvenir«, et dybt Ar i Panden: »fra hvilket
der løb megen Hjernemasse ud«, som han senere selv for-
talte, hvilket viser, at det ikke var en ren og skær Han-
delsrejsende-Tilværelse at være Trader paa Stillehavet. Se-
nere blev hans Handelsstation overfaldet i Tambu-Tambu
og de fleste af hans Folk dræbte, og paa Salomonsøerne
overfaldt Melaneserne hans og en Kompagnons Kutter, be-
mægtigede sig Skibet og dræbte Kompagnonen og Mand-
skabet, saa Ørtofft, — der tilfældigvis var i Land paa det
Tidspunkt, — maatte flygte over Hals og Hoved og levede
alene i flere Uger i Urskoven. Ørtofft var gjort af et sejt
og stædigt Stof og bukkede ikke under til Trods for at de
vilde indfødte Gang paa Gang ødelagde alt for ham.

»Hernsheim« skulde bruge en modig Mand til Handels-
mandsposten paa Øen Wuvulu eller Matty; — de der tid-
ligere var landet paa Øen var omgaaende blevet myrdet.
Ørtofft modtog Stillingen, og det lykkedes ham i Løbet af
faa Aar fuldstændig at vinde det krigerske Tigerfolk, saa
han blev udnævnt til deres »Poalla« eller Konge under
Navn af »Faiu«, der betyder »Den sejge Kokosbast«. I
mange Aar regerede den fattige Læsødreng paa Wuvulu
som Tigerfolkets afholdte Enevoldskonge; men da Ver-
denskrigen gav Øen andre Herrer, blev den »civiliseret«.
Plantager blev anlagte og den spanske Syge hærgede saa
voldsomt i 1918, at store Dele af Befolkningen blev bort-
revet. I 1927 døde *Edvard Christian Antonius Nielsen Ør-
tofft*, en fattig Dreng fra Læsø, der blev udnævnt til Konge
over Tigerfolket paa Øen Wuvulu ved Ny Guinea.

B. R.

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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

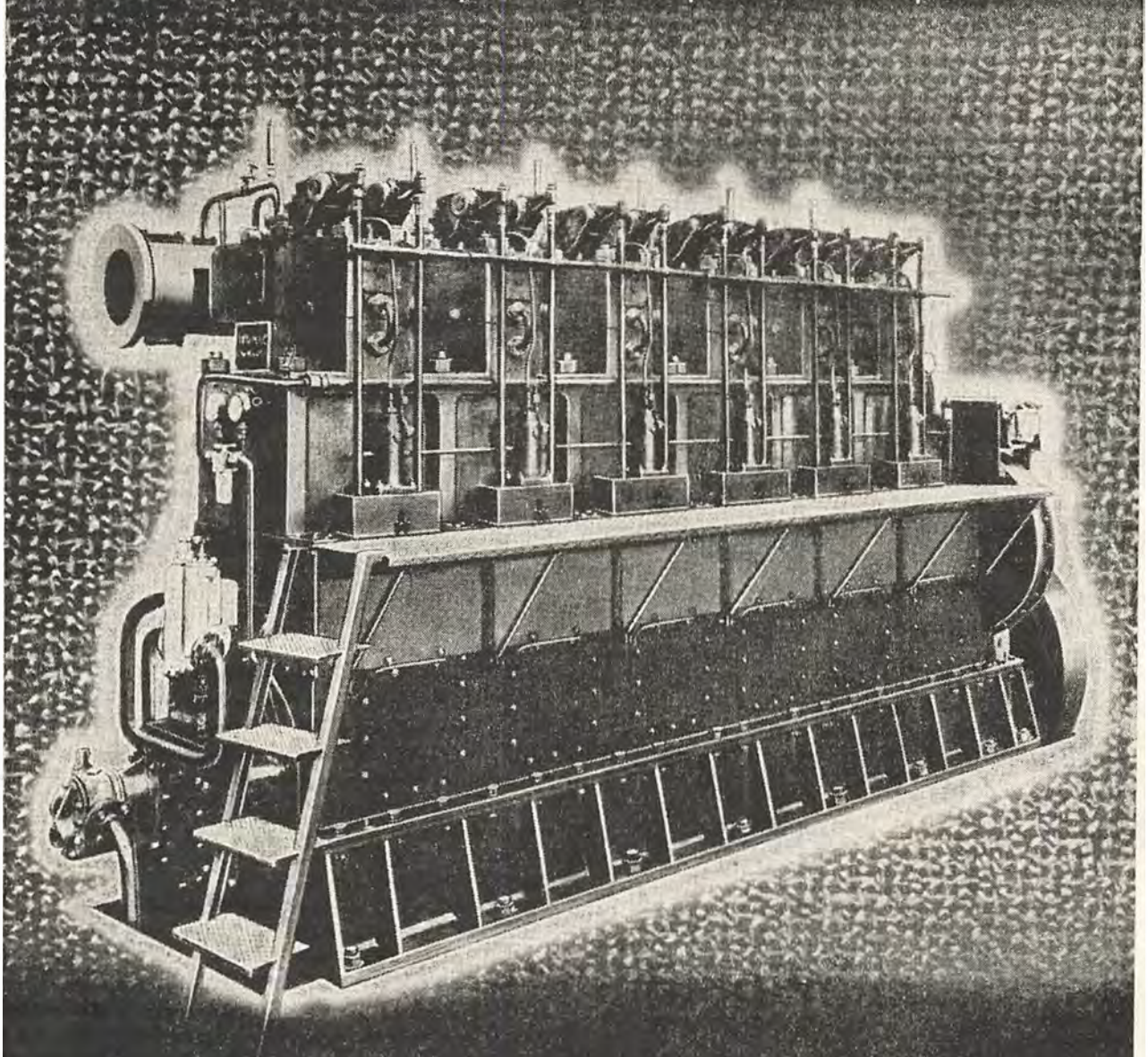
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

WUMAG

Dieselmotorer | Dampturbiner | Dampmaskiner | Hydraul. Presser | Kølemaskiner



Dieselmotorer, baade stationære og til Skibsbrug, med Ydeevner
fra 100 til 3000 HK.

M a n g e A a r s E r f a r i n g

**WAGGON- UND MASCHINENBAU
AKTIENGESELLSCHAFT · GÖRLITZ**
ABT. MASCHINENBAU · GEGRÜNDET 1853

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 17. December 1942.

Nr. 50.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar 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, 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.

„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51 og Nr. 52 udkommer henholdsvis Onsdag den 23. December og Onsdag den 30. December 1942.

I. Østersøen.

1708. Sverige. Sandhammaren N. Mälarhusens strandbad. Vrag.

(U. f. s. Nr. 50/2366. Stockholm 1942.)

Et Vrag er strandet paa c. $55^{\circ} 24'_{,1}$ N. $14^{\circ} 13'_{,3}$ E.

1709. (T). Sverige. Kalmarsund. Sejllobet Kalmarsund—Färjestaden. Sømærke midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 50/2363. Stockholm 1942.)

En Stage med Kryds er for Vinterperioden midlertidigt udlagt paa $56^{\circ} 38'_{,90}$ N. $16^{\circ} 26'_{,88}$ E., udfor *Färjestaden* paa *Öland*. Stagen inddrages Foraaret 1943 uden nærmere Meddelelse.

1710. (T). Sverige. Algersgrundet. Lystøndes Lanterne fjernet for Is.

(U. f. s. Nr. 50/2362. Stockholm 1942.)

Lanternen paa *Algersgrundet* Lystønde paa c. $58^{\circ} 39'$ N. $16^{\circ} 28'$ E. er fjernet paa Grund af Isforholdene. Selve Tønden ligger endnu paa sin Plads.

1711. (T). Sverige. Sejllobet Södertälje—Sävösund—Oxelösund. Lystønder ombyttet med Vintersømærker.

(U. f. s. Nr. 50/2415. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Lystønder er ombyttet med Vintersømærker, som følger:

1. *Korsnäsgrundet* Lystønde paa c. $58^{\circ} 51'$ N. $17^{\circ} 36'$ E. med en Stage med Kost.

2. *Algubbsgrundet* Lystønde paa c. $58^{\circ} 51'$ N. $17^{\circ} 35'$ E. med en Stage uden

Topbetegnelse.

3. *Västra Stendörren* Lystønde paa c. $58^{\circ} 45'$ N. $17^{\circ} 24'$ E. med en Stage med Kost.

1712. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejllob. Östra Röko. Lods fartøj flyttet.

(U. f. s. Nr. 50/2414. Stockholm 1942.)

Det rødmaalede Fyrskib uden Navn paa Siderne, som har været udlagt lige NE. for Östra Röko, er blevet flyttet til c. 58° 54',₇ N. 18° 04',₅ E.
(E. f. S. Nr. 31/1096 1942.)

1713. Sverige. Stockholms Skærgaard. Dalarö. Aspö NW. Nyt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 50/2361. Stockholm 1942.)

Paa E.-Siden af Holmen *Torrbänken* er paa 59° 06',₆₄ N. 18° 22',₂₀ E. tændt et nyt Fyr, *Torrbänken* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s. Flammens Højde: 4 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 Pej. fra 213° til 228° (uforst.).	6. Rødt i Pej. fra 273° til 285°.
2. Grønt i — - 228° - 239°.	7. Grønt i — - 285° - 326°.
3. Hvidt i — - 239° - 241', ₅ .	8. Hvidt i — - 326° - 342°.
4. Rødt i — - 241', ₅ - 258°.	9. Rødt i — - 342° - 0°.
5. Rødt i — - 258° - 273° (uforst.).	

1714. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Sejladshindring.

(U. f. s. Nr. 50/2360. Stockholm 1942.)

En 300 m lang og 50 m bred Sejladshindring, afmærket ved hver Ende med 2 lodret for hinanden viste røde Lys, er udlagt paa c. 59° 20',₁ N. 18° 10',₉ E.

1715. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Stora Möja—Granhamnsfjärden. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 50/2358. Stockholm 1942.)

Den paa 59° 28',₂₇ N. 19° 01',₇₀ E. midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er inddraget for Vinterperioden.

(E. f. S. Nr. 41/1414 1942.)

1716. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Stora Möja—Granholmsfjärden. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 50/2357. Stockholm 1942.)

Den paa 59° 42',₆₀ N. 19° 10',₈₂ E. udlagte Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er inddraget for Vinteren.

(E. f. S. Nr. 39/1343 1942.)

1717. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Stora Möja—Granholmsfjärden. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 50/2355. Stockholm 1942.)

Den paa 59° 43',₅₅ N. 19° 06',₇₀ E. udlagte Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, er inddraget for Vinterperioden.

(E. f. S. Nr. 42/1435 1942.)

1718. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib. Lods virksomhed indstillet for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 50/2354. Stockholm 1942.)

Den midlertidige Lods virksomhed i *Grepen* Fyrskib paa c. 60° 28' N. 18° 18' E., er indstillet for Vinterperioden.

(E. f. S. Nr. 22/799 1942.)

1719. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepens angöring. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 50/2413. Stockholm 1942.)

Grepens angöring Lys- og Fløjtetønde paa c. 60° 33' N. 18° 15' E. er inddraget for Vinterperioden.

1720. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 50/2352. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Bomhusgrundet c. 60° 41' N. 17° 13' E. *Sörgrundet*. *Mellanskansrännan*. *Herosgrund*. *Elofsgrund*. *Lövgrund's rabbar*. *Storgrundet*. *Branthällsudd*. *Lilla Ottergrundet*. *Hansäkersgrundet*. *Vänta litets grund* c. 62° 30' N. 18° 15' E.
1721. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskib inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 50/2351. Stockholm 1942.)
Fyrskibet *Norströmsgrund* paa c. 65° 08' N. 22° 20' E. er inddraget for Vinterperioden.
1722. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lodstjeneste indstillet for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 50/2412. Stockholm 1942.)
Lodstjenesten ved *Hammuskäret* paa c. 64° 53',₅ N. 21° 13',₅ E. og ved *Rödkallen* paa 65° 19',₀ N. 22° 22',₀ E. er indstillet for Vinterperioden.
1723. (T). Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 33/643. Helsingfors 1942.)
Kemi Fyrskib paa c. 65° 20',₈ N. 24° 20',₈ E. er inddraget for Vinterperioden.
1724. (T). Finland. Bottniske Bugt. Nahkiainen Fyrskib inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 33/662. Helsingfors 1942.)
Nahkiainen Fyrskib paa c. 64° 38',₀ N. 23° 51',₁ E. er inddraget for Vinterperioden.
(Se Tillæg.)

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

1725. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom. Vandstandsbræt atter paa Plads.
Vandstandsbrættet ved S.-Siden af Indløbet til *Bogestrom* paa 55° 07' (21") N. 12° 15' (06") E. er atter anbragt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 48/1668 1942.)
1726. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.
Vejro Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 04',₂ N. 11° 18',₄ E. er for Vinterperioden blevet ombyttet med en rød Spirtønde.
1727. (T). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.
Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 12',₅ N. 11° 05',₆ E. er for Vinterperioden blevet ombyttet med en rød Spirtønde.
1728. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lyø—Avernako. Knastegrund Lys- og Klokketønde atter paa Plads.
Knastegrund Lys- og Klokketønde paa c. 55° 02',₆ N. 10° 14',₂ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 49/1684 1942.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1729. Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Draget SE. Oplysning om Vrag Plads.
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 42/1458 1942 nævnte Vrag, hvoraf en Mast rager c. 5 m op over Vandet, er 56° 08' 41" N. 10° 35' 08" E., c. 5,₂ Sm 189° fra *Æbeltoft Vig* Vinkelfyr.
Vraget er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m E. for Vraget.
(Kort Nr. 112, 102, 103, 125 og 100.)

1730. Sverige. Skagerrak. Sejløbet Ellösefjorden—Havstensfjorden. Norra Uddevallaleden. Sømærker udlagt.

(U. f. S. Nr. 50/2374. Stockholm 1942.)

Nedennævnte Sømærker er udlagt:

1. En Stage uden Topbetegnelse paa $58^{\circ} 12'_{,69}$ N. $11^{\circ} 32'_{,88}$ E., NNW. for en $0,8$ m Grund, i *Björnsundsfjord*.

2. En Stage uden Topbetegnelse paa $58^{\circ} 17'_{,98}$ N. $11^{\circ} 41'_{,11}$ E., NW. for en nyfunden $7,5$ m Grund i *Kalvöfjord*.

3. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 18'_{,03}$ N. $11^{\circ} 41'_{,10}$ E., SE. for en nyfunden $7,9$ m Grund i *Kalvöfjord*.

4. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 18'_{,47}$ N. $11^{\circ} 42'_{,30}$ E., S. for en nyfunden $4,8$ m Grund i *Nötesund*.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1731. Norge. Senja. Finnsnesrenna. Vragbelysning forandret.

(N. f. S. Nr. 49/2721. Berlin 1942.)

Natamærkningen af det i E. f. S. Nr. 44/1521 1942 nævnte Vrag er forandret og er nu, som følger:

a) Paa Vraget er anbragt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $2,2^s$. Flammens Højde: $6,7$ m.

b) 63 m $18^{\circ}_{,5}$ fra a) er tændt et Fyr, der viser hvidt Hurtig-Blink, 62 Blink hvert 1^m . Flammens Højde: $4,2$ m.

(E. f. S. Nr. 44/1521 1942.)

1732. Norge. Stifjord—Fugløyfjord. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 49/2745. Berlin 1942.)

E. f. S. Nr. 20/731 1942 ophæves og erstattes med:

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. $12^{\circ} 55'_{,8}$ E. (Midten af *Øen Sunday*).

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 Danna* 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).

1733. (T). Norge. Hustadvika og Fugleleia. Kolbeinsflu Lys- og Fløjtetønde forsvundet.

(K. f. F. Nr. 15. Oslo 1942.)

Kolbeinsflu Lys- og Fløjtetønde paa c. $62^{\circ} 58'_{,1}$ N. $6^{\circ} 53'_{,2}$ E. er forsvundet under en Storm. Der vil gaa nogen Tid, før Reservetønden kan blive udlagt.

1734. Norge. Haugesund N.-lige Indsejling. Lys- og Klokketønde forandret.

(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1942.)

Skåre-Trebåen Lys- og Klokketønde paa c. $59^{\circ} 25'_{,9}$ N. $5^{\circ} 13'_{,9}$ E. er blevet forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 5^s . Synsvidde: $4,6$ Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller
Bog Nr.

Finland:

- N 275 Tornio—Oulu.
† 48 Ulkokrunni—Tornio.

Tyskland:

- R D. 51 Danziger Bucht und Frisches Haff.

Tillæg.

I. Østersøen.

1735. Østersøen. Darsser Ort NW. t. N. Vrag.
Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. $54^{\circ} 35',7$ N. $12^{\circ} 21',0$ E., c. $8,8$ Sm 326° fra *Darsser Ort* Fyr. En Bøje er udlagt paa Pladsen.
1736. Østersøen. Wustrow Fyr NW. t. N. Vrag.
Et Vrag, der rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa Pladsen $54^{\circ} 23',5$ N. $12^{\circ} 19',5$ E., c. 4 Sm 330° fra *Wustrow* Fyr.
Der skal passeres S. om Vraget.

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

1737. Danmark. Sundet. Kronborg Fyr N. Vrag fjernet.
Det i E. f. S. Nr. 45/1540 1942 nævnte Vrag paa $56^{\circ} 02' 45''$ N. $12^{\circ} 37' 41''$ E., c. $0,4$ Sm 7° fra *Kronborg* Fyr, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 45/1540 1942.)
1738. Danmark. Sundet. Trekroner ESE. Vrag fjernet. Vragvager inddraget.
Det i E. f. S. Nr. 49/1680 1942 nævnte Vrag paa $55^{\circ} 41' 59''$ N. $12^{\circ} 38' 30''$ E., c. $0,8$ Sm 106° fra *Trekroner* Fyr, er fjernet. Den ved Vraget udlagte Vragvager er inddraget.
(E. f. S. Nr. 49/1680 1942.)
1739. Danmark. Sundet. Provstenshavn NE. t. N. Lystønde ved Vrag inddraget.
Den grønne Spirtønde, der viste rødt Hurtig-Blink, og som var udlagt c. 50 m SW. for det paa $55^{\circ} 41' 20''$ N. $12^{\circ} 39' 14''$ E. sunkne Vrag, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 40/1404 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1740. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Staalvalseværks Havn.
Oplysning om Dybde i gravet Rønde.
Den officielle Dybde i Indsejlingsrenden til *Frederiksværk Staalvalseværks* Havn paa c. $55^{\circ} 57',7$ N. $12^{\circ} 01',1$ E. er $6,0$ m.
(Kort Nr. 116. Dansk Lods II, Side 172 (Tillæg Nr. 2). Havnelods, Side 72 (Tillæg Nr. 1).)

1741. Danmark. Kattegat. Odense Fjord N. Vrag afmærket.

Et Vrag, hvoraf intet rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa c. $55^{\circ} 33',_3$ N. $10^{\circ} 32',_1$ E., c. 2,₅ Sm 340° fra *Enebærøde Fyr*. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 60 m NE. for Vraget.

1742. Danmark. Kattegat. Dvalegrunde W. Somærke genudlagt.

Dvalegrunde W. hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste paa c. $57^{\circ} 14',_2$ N. $10^{\circ} 37',_2$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 41/1425 1942.)

1743. Danmark. Kattegat. Læsø Rende. Sæby SE. Oplysning om Vrags Plads og Afmærkning.

Det i E. f. S. Nr. 47/1638 1942 nævnte Vrag er sunket i 8,₈ m Vand paa $57^{\circ} 16'$ ($30''$) N. $10^{\circ} 38'$ ($00''$) E., c. 4,₆ Sm 138° fra *Sæby Havn*. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt 20 m NE. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 47/1638 1942.)

Ekstra-Tillæg.

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

1744. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Somærke forsvundet.

Omø Rev røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 11'$ ($05''$) N. $11^{\circ} 11'$ ($16''$) E. er midlertidigt forsvundet.